Klima- und Energie-Modellregionen
Wir gestalten die Energiewende

energie region vorder wald

Parkraumkonzept Energieregion Vorderwald 2020

Erhebung und Beurteilung der Situation des ruhenden Verkehrs in den Gemeinden der Energieregion Vorderwald

Dornbirn, im November 2020

Energieinstitut Vorarlberg

Energieinstitut Vorarlberg | Campus V, Stadtstraße 33 | 6850 Dornbirn
Tel +43 5572 31202 | info@energieinstitut.at | www.energieinstitut.at

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 2
Zusammenfassung 3
UMSETZUNGSEMPFEHLUNG AUF REGIONALER EBENE 3
ÜBERSICHT DER PARKRAUMSITUATION 4
Einführung 5
ANLASS UND AUSGANGSLAGE 5
ZIEL DER ERHEBUNG 5
VORGANGSWEISE 6
GRUNDSÄTZE EINES REGIONALEN PARKRAUMMANAGEMENTS 6
STAND DER PLANUNG UND REGIONALE SYNERGIEN 7
Detailanalyse der Gemeinden 8
DOREN 8
HITTISAU 12
KRUMBACH 16
LANGENEGG 18
LINGENAU 21
RIEFENSBERG 23
SIBRATSGFÄLL 25
SULZBERG 28
Anhang: Bausteine von Parkraummanagement 30

Zusammenfassung

Umsetzungsempfehlung auf regionaler Ebene

Auf Grundlage der Erhebungen und Analysen der Studie werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- **Ortszentren**
  - Auf allen Parkplätzen, bei denen man sich eine hohe Kunden-Frequenz und keine Dauerparker wünscht Kurzparkzonen bzw. bewirtschaftete Parkplätze mit 90 Minuten „Gratisparkzeit" einrichten
  - Dauerparken nach Möglichkeit an Randbereiche verlagern. Dauerparkplätze jedenfalls ab der 91. Minute bewirtschaften. Zusätzlich soll eine Jahresparkkarte und günstiges Parken über Ecopoints (1 Euro pro Tag) angeboten werden.
- **Freizeitziele im Ortsgebiet**
  - Parkplätze für Freizeitnutzung (Wandern, Baden, Skifahren/-touren, Langlauf, etc.), die von den Gemeinden errichtet und unterhalten werden, sollten im Sinne des Verursacherprinzips regional einheitlich und flächendeckend bewirtschaftet werden.
- **Umsetzungsschritte gut kommunizieren - regional abstimmen - Gleichschritt anstreben**
  - Ziele und Sinnhaftigkeit der Maßnahmen gemeinsam und professionell kommunizieren
  - Genügend Zeit für Meinungsbildungs- und Kommunikationsprozess einplanen und auch nehmen. Anschließend aber beschlossene Maßnahmen konsequent umsetzten!
  - Umsetzung so koordinieren, dass sie möglichst flächendeckend, gleichartig und gleichzeitig starten.
  - Ressourcen sparen durch regionale Kooperation bei erforderliche Kontrolltätigkeiten – z.B. Verwaltungsgemeinschaft oder gemeinsame Beauftragung eines Security-Dienstes
  - Einnahmen aus Parkgebühren und Parkstrafen (nach Abzug des Aufwands für Investition und Unterhalt) sollen für die Finanzierung von umweltschonenden und aktiven Mobilitätsangeboten zweckgewidmet werden.

Übersicht der Parkraumsituation

Die Parkflächen der Gemeinden können in zwei Gruppen unterteilt werden: Parkplätze in den Ortszentren für Arbeitspendler und Einkauf/Besorgung sowie Parkflächen bei Freizeit-Zielen.

Anhand dieser Einteilung wurden die Parkgebiete der Gemeinde kategorisiert und die aktuelle Auslastung erhoben.

- Geringe Auslastung
- Mittlere Auslastung
- Hohe Auslastung

Gemeinde/Ort	Tages-/ Dauer-parken	Einkauf/ Besorgungen	Freizeit/ Tourismus	Aggregierter Parkdruck
Doren *Zentrum*				
Bhf. Bozenau	-	-		
Hittisau *Zentrum*				
Schwimmbad	-	-		
Skilift Hittisberg	-	-		
Krumbach *Zentrum*				
Langenegg *Zentrum*				
Bregenzerach Alter Bahnhof	-	-		
Lingenau *Zentrum*				
Riefensberg *Zentrum*				
Hochlitten				
Sibratsgfäll *Zentrum*				
Skilift Sibratsgfäll	-	-		
Sulzberg *Zentrum*				

Einführung

Anlass und Ausgangslage

Im Rahmen des Mobilitätschwerpunkt der Energieregion Vorderwald wurde beim Startworkshop der Umgang mit dem ruhenden Verkehr als ein wichtiges regionales Thema identifiziert.

Gerade in den Gemeindezentren der Region sind Parkflächen oftmals knapp bzw. beanspruchen dauer-parkende Autos einen großen Flächenbedarf des öffentlichen Raums. Zusätzlich werden von den Gemeinden derzeit an regionalen Ausflugsziele kostenlose Parkplätze zur Verfügung gestellt – obwohl der Bau und der Unterhalt dieser Fläche für die Gemeinden mit erheblichen Kosten verbunden sind.

Ziel der Gemeinden ist es, die begrenzten Flächen im Zentrum effizient zu nutzen für jene (Auto-)Nutzungen zu Verfügung zu stellen, die im besonderen öffentlichen Interesse sind. Die Aufenthaltsqualität und das Ortsbild im Zentrum soll nicht von dauerparkenden PKWs dominiert werden.

Zusätzlich sollte entsprechend des Verursacherprinzips ein Teil der Kosten für Bau und Unterhalt der kommunalen Parkflächen durch eine Parkgebühr refinanziert werden.

Ziel der Erhebung

Aufgabe der Studie ist es, eine Erhebung der aktuellen Situation und möglicher Potentiale im Thema Parkraummanagement durchzuführen. Die Erhebung soll außerdem prüfen, inwieweit eine regional abgestimmte Vorgangweise beim Umgang mit Parkverkehr – analog zu den Hofsteig-Gemeinden – sinnvoll sein könnte.

Die Ergebnisse sollen als Grundlage für eine Diskussion über eine mögliche weitere Annäherung an das Thema Parkraummanagement dienen.

Vorgangsweise

Für die Erhebung wurden Gespräche mit ortskundigen Auskunftspersonen der Gemeinden Doren, Hittisau, Krumbach, Langenegg, Lingenau, Riefensberg, Sibratsgfäll, Sulzberg geführt und die Anzahl und Lage der Parkflächen erhoben.

Die Studie umfasst sowohl die momentan öffentlich nutzbaren Parkplätze im Privatbesitz als auch die Flächen, die im Eigentum der Gemeinden stehen.

Weiters wurden Flächen erhoben, die zwar nicht als Parkflächen ausgewiesen sind, aber regelmäßig als solche verwendet werden. Für alle erhobenen Parkflächen wurde im Zuge der Gespräche eine Einschätzung der aktuellen Auslastung bzw. des Parkdrucks erhoben.

Grundsätze eines regionalen Parkraummanagements

Obwohl die Situation nicht in jeder Gemeinde gleich ist, ist ein regionales Vorgehen bei der Gestaltung des ruhenden Verkehrs trotzdem sinnvoll.

Zum einen gibt es zwischen einzelnen Gemeinden durchaus regionale Parallelen. Dadurch können Synergien genutzt werden – in der Meinungsbildung und Kommunikation aber auch bei der Parkraumkontrolle. Zusätzlich kann man von den Erfahrungen anderer Gemeinden profitieren.

Durch eine regional abgestimmten Vorgangsweise ist erfahrungsgemäß auch die Akzeptanz größer als bei kommunalen Alleingängen.

Als Grundsätze für eine regional abgestimmte Vorgangsweise könnten folgende Ziele und Werthaltungen herangezogen werden:

1. Bekenntnis zum sparsamer Umgang mit Flächen, insbesondere mit wertvollen Flächen in Zentren und von landwirtschaftlich nutzbarem Grünland
2. Vorrang für Parkplatz-Nutzungen, die im besonderen öffentlichen Interesse stehen, wie z.B. Parkplätze für Kunden die Nahversorger
3. Freihalten von öffentlichen Flächen im Zentrum von Dauerparkern
4. Anwendung von gleichen Regelungen für gleichartige Situationen in den Gemeinden
5. Anwendung des Verursacherprinzips: Nutzungsbeitrag zur Deckung von Kosten von Parkflächen von denen einheben, die die Parkflächen nutzen (insb. im Freizeitverkehr und Dauerparker).

Durch die Berücksichtigung dieser Prinzipien können einheitliche Lösungsansätze für alle relevanten Flächen abgeleitet werden.

Stand der Planung und regionale Synergien

Aufgrund ihrer Ausgangslage haben die Gemeinden der Region sich derzeit unterschiedlich intensiv mit dem Thema Parkraummanagement beschäftigt.

Vorreiter ist in dieser Hinsicht die Gemeinde Sulzberg, da hier schon der Beschluss zur konkreten Umsetzung von Maßnahmen getroffen wurde. Die Wirkung der Kurzparkzone und wie zukünftige Entwicklung im Gemeindezentrum soll auf jeden Fall beobachtete werden und als Beispiel für die Region dienen.

Bereits in einem Planungsprozess befindet sich auch die Gemeinde Hittisau. Eine Grundlagenerhebung soll Klarheit über die Anzahl und Auslastung der Parkflächen bringen und dadurch Handlungsempfehlungen abgeleitet werden. Gerade im Zuge einer großen Veränderung (Dorfplatzgestaltung und Umbau NMS und VS) bietet es sich an eine Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes anzustoßen. Gerade für die anderen Gemeinden mit Parkdruck durch Tagesparkende kann das Vorgehen in Hittisau wegweisend sein.

Auch andere Gemeinden haben, zumindest intern, schon Überlegungen zu Maßnahmen im Bereich des ruhenden Verkehrs angestellt. Allerdings gibt es noch keine konkreten Pläne zur einer vertiefenden Betrachtung bzw. einer Umsetzung.

Neben den regionalen Synergien müssen auch noch Synergien mit anderen Planungen in den Gemeinden erwähnt werden. Gerade in Prozessen der Ortskerngestaltung und der Gestaltung des Straßenraumes in den Zentren (Stichwort: Verkehrsberuhigung bzw. Begegnungszone) bietet sich die Umgestaltung und Neukonzeption der Parkflächen bzw. des Parkkonzeptes an. Eine durchgehende und übergreifende Planung des gesamten Verkehrsraumes (Straßen inkl. Parkflächen) bietet bessere Gestaltungsmöglichkeiten und kann somit langfristig zu einem attraktiveren Zentrum beitragen.

Detailanalyse der Gemeinden

In diesem Kapitel wird die aktuelle Ausgangslage jeder Gemeinde analysiert. Anhand der Einschätzung der Ansprechpartner*innen in jeder Gemeinde wurden Aussagen zu Anzahl und Auslastung der privaten und öffentlichen Parkflächen sowohl in einer Karte als auch textlich zusammengefasst.

Für jede Gemeinde bzw. jede größere Parkfläche wurde, auf den für die Region definierten Grundsätze, eine Handlungsempfehlung abgegeben.

Doren

Zentrum

Ausgangslage

Im Ortszentrum von Doren stehen etwa 85 Parkplätze zur Verfügung. Davon sind 50 im Besitz der Gemeinde. Die Parkplätze sind beidseitig entlang der Straße platziert. Weiters gibt es noch Parkflächen im Bereich der Neuen Mittelschule und beim Feuerwehrhaus.

Die Parkflächen im westlichen Bereich, gerade die Flächen vor dem Gemeindeamt und gegenüber entlang der Straße sind zeitweise komplett belegt, wodurch diese Flächen nicht mehr für kurzfristige Amtsgeschäfte zur Verfügung stehen. Vor allem Tagespendler*innen die in unmittelbarem Umkreis arbeiten und Dauerparker*innen aus den benachbarten Wohnhäusern beanspruchen die Parkflächen in diesem Bereich. Gerade im Winter ist die Problematik groß, da hier zwei der vorhandenen Parkflächen für die Schneeräumung der Straße benötigt werden.

Die Fläche unter der Volksschule bzw. vor dem Friedhof ist für parkende Fahrzeuge nicht freigegeben. Trotzdem kommt es hier immer wieder zu Verstößen, die aber nicht sanktioniert werden.

Die Parkflächen im östlichen Bereich anschließend an die durchgehende Bebauung des Zentrums sind nur gering ausgelastet. Hier gibt es genügend Reserven, um die Situation vor dem Gemeindeamt und der direkten Umgebung deutlich zu entschärfen.

Die Parkflächen vor der Schule reichen für die Belegschaft, allerdings gibt es Engpässe bei Veranstaltungen (Elternsprechtage usw.), da diese zeitlich begrenzt sind und notfalls noch Flächen im Zentrum, weniger als 300 m entfernt, zur Verfügung stehen, besteht hier kein Handlungsdruck.

Empfehlung

Der Parkdruck ist hier nur in einem sehr begrenzten Teilraum vorhanden.

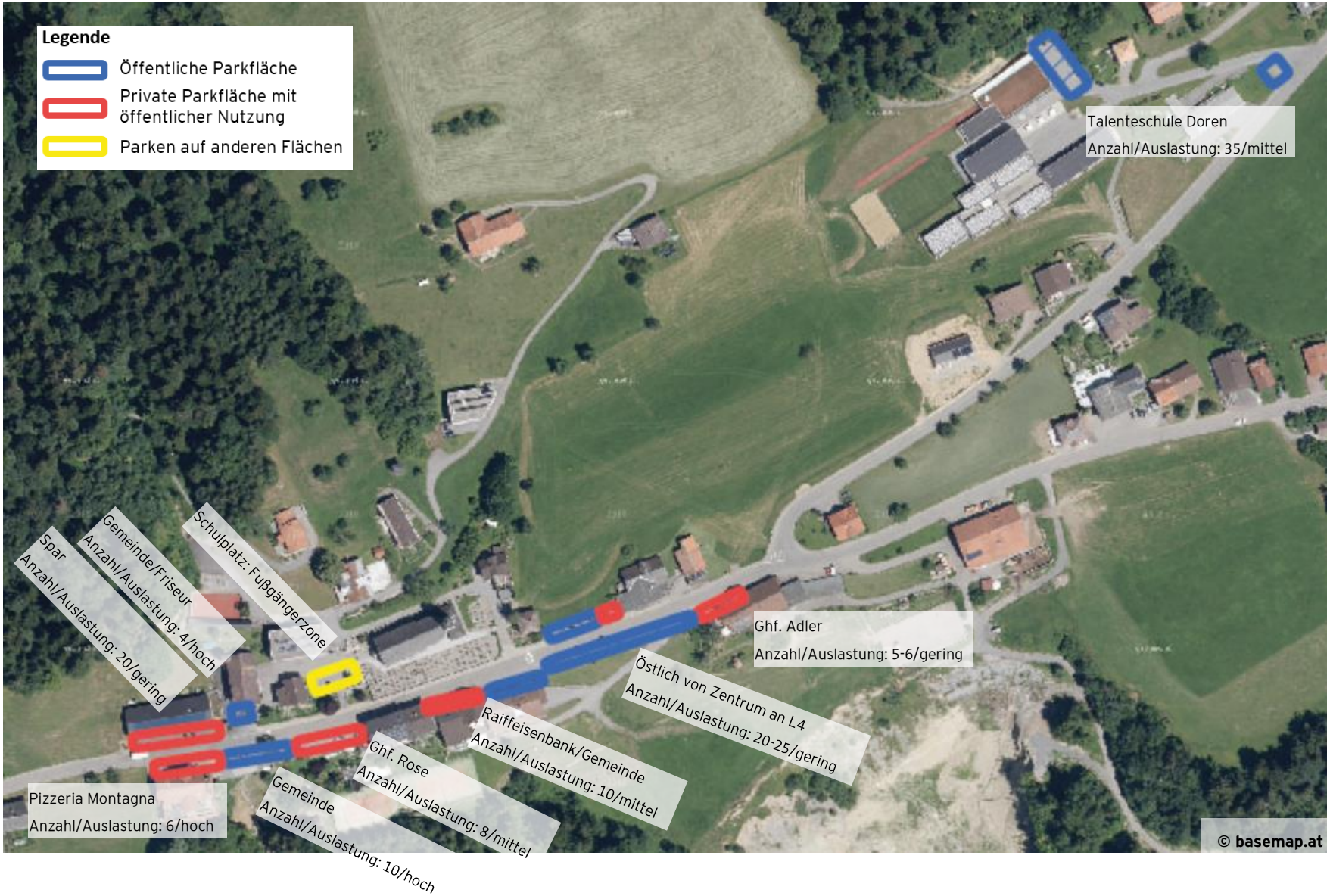
Minimalziel ist es die Parkflächen vor und gegenüber dem Gemeindeamt als Kurzparkzone auszuweisen, um diese zu entlasten und für kurzzeitige Tätigkeiten zu Verfügung zu stellen. Die Flächen direkt vor dem Gemeindeamt und auf der gegenüberliegenden Straßenseite sind hierbei eindeutig zu markieren (Zufahrt/Parkflächen/Haltefläch).

Die fachliche Empfehlung im regionalen Kontext ist es eine (gebührenpflichtige) Kurz-/Parkzone im gesamten bebauten Bereich entlang der Landesstraße im Zentrum auszuweisen, um speziell diese Flächen zu entlasten. Dabei sind 90 Minuten frei, um den Gewerbetreibenden im Zentrum eine rege Kundenfrequenz zu ermöglichen. Ab der 91. Minute soll eine geringe Gebühr eingehoben werden.

Dauerparkende bekommen nur noch im Bereich östlich des Zentrums, um die Einrichtungsnahen Parkflächen für diese Bereitzustellen. Eine Dauerparkkarte ist für einen Euro täglich zu erwerben.

Die privaten Eigentümer*innen sind in dem Konzept auf jeden Fall miteinzubeziehen, um eine Umsetzung im gesamten Zentrumsbereich zu ermöglichen.

Karte Zentrum



Weitere Parkflächen

- **Bahnhof Bozenau**

Die Parkflächen, etwa 45 Parkplätze, beim ehemaligen Bahnhof Bozenau an der Bregenzer Ach werden vorrangig für Freizeitaktivitäten genutzt. Auf diesen Flächen kommt es ausschließlich an schönen Sommertagen am Wochenende oder in der Ferienzeit zu einer Überlastung der Parkflächen, die dann zeitgleich von Badegästen und Radfahrenden und Wandernden genutzt werden. Konflikte bestehen vor allem mit vorbeifahrenden Radler*innen, da der Achtalradweg genau an diesen Wochenenden ein sehr beliebtes Ausflugsziel ist. Es wird hier jedenfalls empfohlen, die Flächen im Vorfeld eines Umbaus des Campingplatzes detailliert zu betrachten und ein Parkierungskonzept auszuarbeiten. In diesem Konzept sollen auch Überlegungen für eine Bewirtschaftung (Verursacherprinzip) dieser Flächen angestellt werden.

Aus fachlicher Sicht und in Betrachtung des Regionalen Kontextes wäre die Einführung einer moderaten Nutzungsgebühr (z.B. € 3) zu empfehlen.

- **Rohrhalden/Weißach**

Die Zufahrt auf der Straße „Rohrhalden" ist verboten. Trotzdem werden die Flächen nahe der Weißachmündung für Freizeitaktivitäten von Tagesparkern verwendet. Die Missachtung des Fahrverbotes wurde bis jetzt nicht sanktioniert.

Als softe Maßnahme könnte man die Fahrzeugbesitzer*innen mit einem Schild aufmerksam machen. Eine effektivere Lösung wäre stichprobenartig zu Kontrollieren und Strafen einzuheben.

- **Sportplatz**

Beim Sportplatz gibt es etwa 100 befestigte Stellplätze. Diese reichen für die meisten Veranstaltungen aus. Bei übrigen Gelegenheiten mit größerer Nachfrage wird beim benachbarten Logistikunternehmen angesucht.

Da hier nur sehr selten ein Parkdruck herrscht, hat das Finden uns Setzen von Maßnahmen in diesem Bereich auf fachlicher Sicht aktuell geringe Priorität.

Hittisau

Zentrum

Ausgangslage

Die Parkflächen des Ortszentrums von Hittisau wurden im Zuge eines Konzeptes von von Rosinak und Partner im Sommer 2019 detailliert analysiert. Es waren 322 Parkplätze verfügbar, davon sind 107 Parkflächen in öffentlicher Hand und 215 im Privatbesitz. Auf den öffentlichen Flächen ist gerade der Bereich um die Raiffeisenbank bzw. dem Pflegeheim Nord sehr stark ausgelastet. Auch im Bereich des Dorfplatzes und weiter Richtung Norden sind die Stellflächen mäßig bis stark ausgelastet. Das führt gerade in diesem Bereich zu Engpässen.

Nach Einschätzung der Gemeinde gibt es viele Arbeitspendler*innen die im Gemeindezentrum parken. Nur wenige davon sind Parkende, die anschließend mit dem ÖV weiterfahren (etwa 5-6 PKWs). Neben diesen Dauerparkenden werden die Flächen für den Besuch der ansässigen Einrichtungen verwendet.

Gerade im Winter kommt es zu einer starken Auslastung der Parkflächen durch den Freizeitverkehr. Trotz zusätzlicher Flächen für Loipenbesucher (knapp 20 Parkplätze), werden die umliegenden Flächen ebenfalls von Wintersportler*innen genutzt.

Neben den vorhandenen Flächen ist die Errichtung einer Parkgarage mit knapp 40 Stellplätzen im Zuge des Neubaus der Schule in Vorbereitung.

Empfehlung

Aus dem Kontext der regionalen Betrachtung hat das Zentrum Hittisau einen sehr hohen Parkdruck. Begründet aus diesem wird auf jeden Fall eine Kurzparkzone (90 Minuten) bei den Parkplätzen vor den Einrichtungen rund um den Dorfplatz (inkl. den privaten Flächen) empfohlen. Weiters soll der Dorfplatz autofrei gehalten werden, um sanfte Mobilität im Zentrum bestmöglichst zu forcieren.

Die Bereitstellung von Parkflächen für längerfristige Nutzungen (Freizeit/Loipe, Dauerparken/Lehrpersonal) wird ein gebührenpflichtiges Konzept vorgeschlagen: Auf ausgewiesenen Flächen können Dauerparker*innen für einen Euro pro Tag parken. Das Parken auf den „Loipenparkflächen" ist auf ausgewiesenen Parkplätzen für eine Tagespauschale (z.B. 3-5 Euro) möglich.

Empfohlen wird ebenfalls ein Leitsystem für das Zentrum, um Parkende ohne lange Parkplatzsuche gezielt zu führen.

Die Ergebnisse des detaillierten lokalen Parkraumkonzeptes werden weitere Möglichkeiten und Varianten aufzeigen, wie das Parkieren im Zentrum arrangiert werden kann.

Karte Zentrum

Hittisau verfügt über eine eigene detaillierte Erhebung. Die hier zusammengefassten Zahlen basieren auf der Erhebung des Planungsbüros „Rosinak und Partner". Für die detaillierte Grundlagenerhebung wird deshalb auf das Konzept des Planungsbüros verwiesen.

Weitere Parkflächen

Schwimmbad

Im Sommer sind die 80-100 Stellplätze beim Freibad und Sportplatz gerade am Wochenende komplett belegt. Von Seiten der Gemeinde wurde gegenüber an der Landesstraße noch zusätzliche Flächen angemietet, die aber immer noch nicht ausreichen. Einige Gäste des Schwimmbades nutzen zusätzlich noch die Flächen beim Heizwerk Hittisau.

Aufgrund der entstehenden Kosten (Anmietung von Flächen) wird auf jeden Fall eine Gebühreneinhebung für alle relevanten Parkflächen mit zusätzlicher Kontrolle von Ausweichflächen empfohlen. Um Zukünftig eine Verlagerung vom PKW auf das Fahrrad/zu Fuß-gehen zu erreichen können diese Einnahme für nachhaltige Mobilität zweckgewidmet und somit langfristig die Parkflächen entlastet werden.

Skilift Hittisberg

Entlang der Landesstraße beim Skilift werden im Winter etwa 15 Stellplätze eingerichtet. Diese Anzahl ist an Betriebstagen allerdings nicht ausreichend und es werden östlich und westlich der ausgewiesenen Flächen entlang der Straße geparkt. Das führt immer wieder zu Konflikten und Sanktionierungen durch die Polizei. Bei Skirennen wird zusätzlich auf Flächen direkt vor der Liftanlage geparkt.

Die Empfehlung ist es, hier eine geringe Gebühr (z.B. drei Euro) einzuheben und temporär zusätzlich Parkflächen in der nahen Umgebung für Gäste anzumieten, um Konflikte in Zukunft zu vermeiden.

Reute Richtung Lecknertal

Gerade an der Abzweigung Berg/Geschwend/Reute wird im Winter oftmals verbotenerweise geparkt. Hauptsächlich sind das Freizeitparkende die Wintersport ausführen. Dies wird geduldet solange die Straße „Berg“ nicht zugeparkt wird.

Das Zuparken könnte durch zusätzliche Markierung der Flächen (z.B. Bodenmarkierung mit Parken verboten) vermindert werden.

Beim Mauthaus Lecknertal gibt es noch 4-5 Parkflächen entlang der Straße in Gemeindebesitz. Auch diese werden für Freizeitaktivitäten verwendet. Da hier kein Parkdruck herrscht, haben Maßnahmen auf diesen Flächen keine Priorität.

Die übrigen Parkflächen des Lecknertales sind in Privatbesitz und werden selbständig verwaltet.

Krumbach

Zentrum

Ausgangslage

Im Dorfzentrum der Gemeinde stehen etwa 105 Parkplätze zu Verfügung. Davon sind knapp 70 im Besitz der Gemeinde. Die Gemeindeparkplätze befinden sich zum einen vor dem Gemeindeamt (20 Stück) und zum anderen hinter dem Spar-Markt. Hier sind ca. 40 Parkplätze verfügbar.

Zu erwähnen sind auch noch die 80 Parkplätze im Besitz des Gasthofes Brauerei beim Sportplatz, die nur 250 Meter vom Zentrum entfernt sind.

Die Gemeinde ist in der komfortablen Lage viele gemeindeeigene Parkflächen zu besitzen und gleichzeitig bzw. gerade deshalb keinem Parkdruck ausgesetzt zu sein. Nur sehr selten kommt es vor, dass vor dem Gemeindeamt keine freien Parkflächen zu finden sind. Man kann aber immer auf die größere Parkfläche in 50 m Entfernung ausweichen. Hier sind durchschnittlich etwa ¼ der Flächen besetzt.

Von Seiten der Gemeinde gibt es einige Überlegungen, die Gestaltung des Dorfplatzes und die Erschließung des Zentrums, insbesondere der Schule neu zu organisieren. Dies könnte unter Umständen dazu führen, dass sogar einige Parkplätze wegfallen. Aufgrund der hohen Verfügbarkeit dürfte das aber kein Problem sein.

Empfehlung

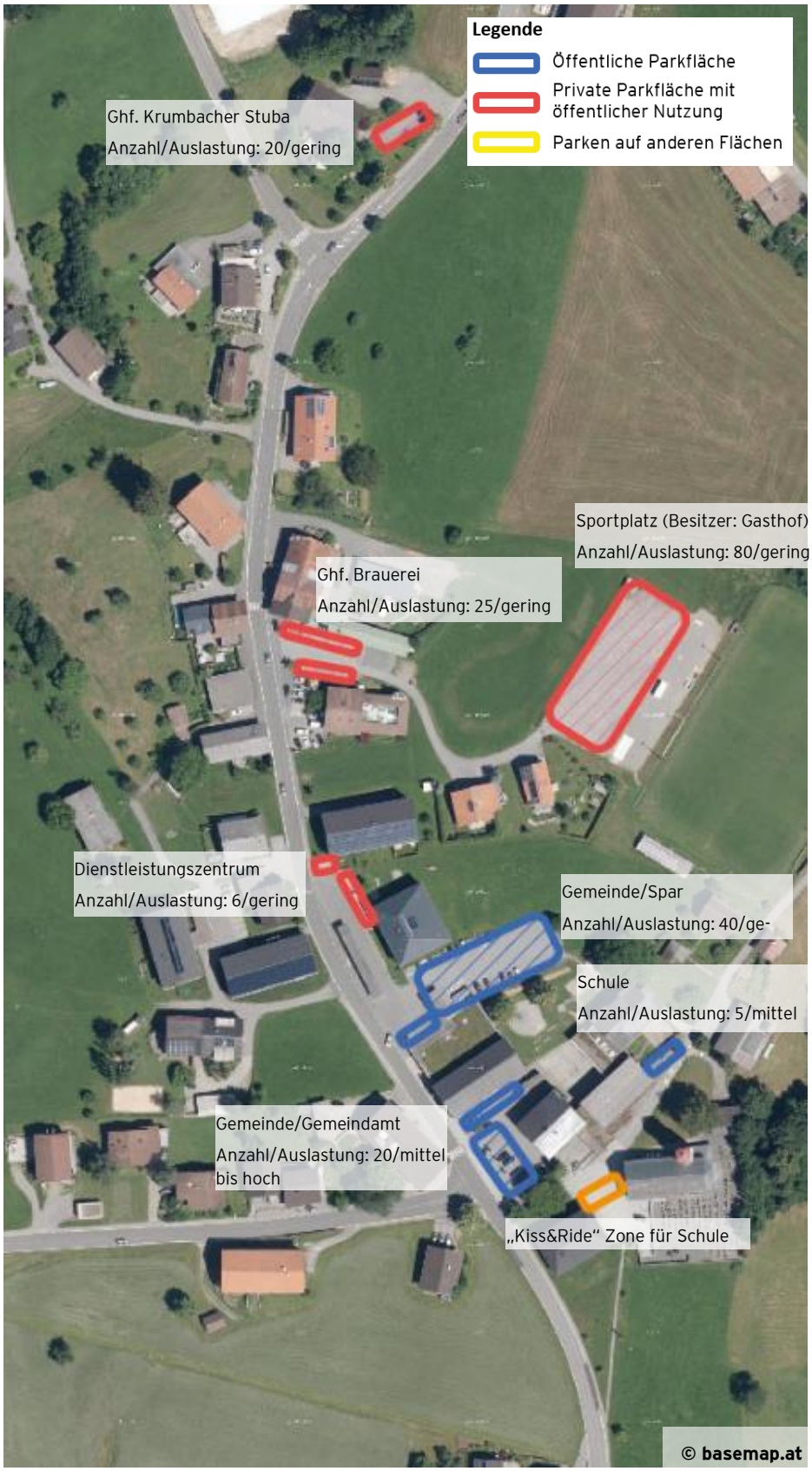
Aktuelle besteht in Krumbach kein Handlungsdruck.

Eine Empfehlung für die Zukunft ist die Ausweisung einer Kurzparkzone vor dem Gemeindezentrum, um hier Dauerparken zu vermeiden und bedarfsgerecht Parkflächen zur Verfügung stellen zu können. Als Ergänzung kann diese Zone soll ab der 91. Minute bewirtschaftet werden.

Eine klare Beschilderung der Flächen für Kurzparken und Dauerparken wird angeraten.

Längerfristig und im Regionalen Kontext gesehen ist auch hier eine Dauerparkkarte für Pendler*innen im gesamten Zentrum empfohlen, um eine Nutzung im öffentlichen Interesse (für die Geschäfte/Einrichtungen) im Zentrum zu garantieren.

Karte Zentrum



Langenegg

Zentrum

Ausgangslage

Im Dorfzentrum Langenegg stehen etwa 55 gemeindeeigene Parkflächen zu Verfügung. Weiters gibt es 40 Parkflächen im Besitz von privaten Eigentümern. Die Gemeindeparkplätze befinden sich zum Großteil entlang der Landesstraße und den Bildungseinrichtungen (KIGA und Schule). Private Stellflächen sind vor den jeweiligen Geschäften/Lokalen situiert.

Durch die Dichte an Einrichtungen im Dorfzentrum und der engen Platzverhältnissen kommt es immer wieder zu einer hohen Auslastung der Parkflächen. Besonders Tagespendler*innen die in Langenegg arbeiten und teilweise auch von hier in den Bus umsteigen (etwa 5 Personen) belegen viele der verfügbaren Flächen.

Die Zugehörigkeit der Flächen zu privaten und öffentlichen Flächen ist für nicht-ortskundige nicht klar ersichtlich. Teilweise kommt es dazu, dass private Parkflächen ebenfalls von Tagesparkenden genutzt werden.

Bei der Zufahrt zum Kindergarten bzw. hinter der Schule kommt es zeitweise vor, dass Eltern ihr Kinder abliefern und das temporäre Fahrverbot missachten. Auch hier könnte ein Parkraumkonzept Lösungen bereitstellen.

Empfehlung

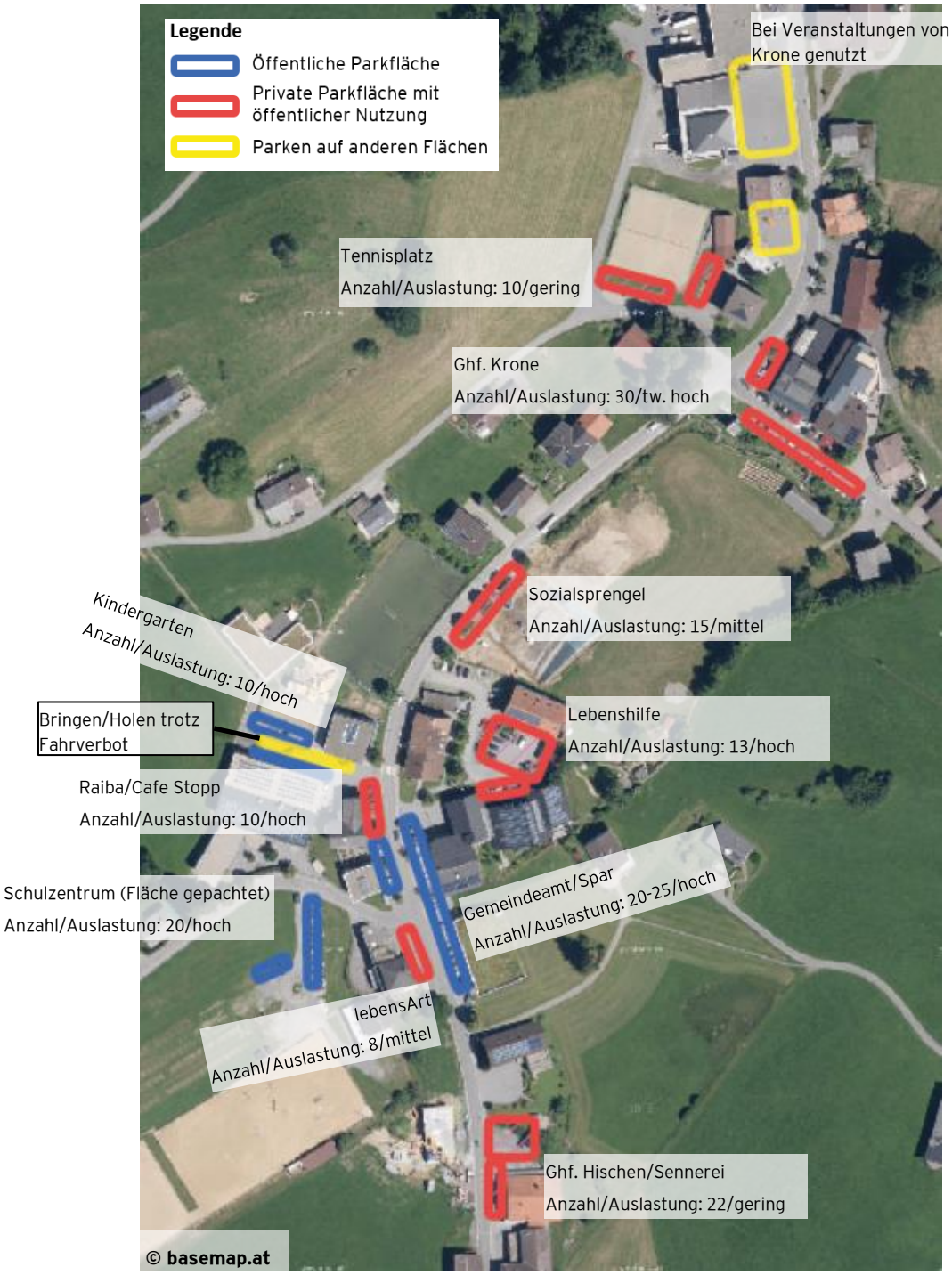
Um die Flächen entlang der Landesstraße für kurzzeitige Tätigkeiten (Einkaufen, Amtsgeschäfte, usw.) freizuhalten und somit die Attraktivität des Zentrums zu fördern, wird empfohlen eine Kurzparkzone für den gesamten Bereich einzurichten. Geeignet wären hier 90 Minuten, um alle kurzfristigen Tätigkeiten (auch Restaurantbesuche) zu ermöglichen. Bei einer solchen Umsetzung ist es auf jeden Fall notwendig, auch private Eigentümer*innen in das Konzept zu integrieren, da die Abgrenzung sonst nur sehr schwer möglich ist.

Weiters sollen Überlegungen angestellt werden, wo man Angebote für Dauerparkende schaffen kann. Eine Möglichkeit ist es, die Kurzparkzone ab der 91. Minute in eine gebührenpflichtige Zone zu überführen. Eine zweite Variante besteht darin Flächen am Zentrums-Rand“ für Dauerparkende zu markieren.

Für Berechtigte mit Dauerparkkarte soll das Parken ab 1 Euro pro Tag ermöglicht werden. Nur bei gleichbleibenden Druck sollen zusätzliche, neue Parkflächen für Dauerparkende errichtet werden.

Parallel dazu kann über bewusstseinsbildende Maßnahmen mit zusätzlichen Anreizen die Zahl der PKW-Pendelnden verringert werden.

Karte Zentrum



Weitere Flächen mit Parkdruck

Bregenzerach/L25

Die ca. 50 Parkplätze an der Bregenzerach sind in Gemeindebesitz. Im Sommer am Wochenende sind die Plätze oftmals belegt und es werde auch Flächen entlang der Straße zum Parken verwendet. Die Zufahrt zum Parkplatz ist momentan nur von Alberschwende möglich, da die L25 für den PKW-Verkehr gesperrt ist.

© basemap.at

Analog zu anderen Freizeiteinrichtungen mit wiederholtem Parkdruck wird die Einrichtung einer bewirtschafteten Zone im gesamten Bereich empfohlen. Eine geringe Nutzungsgebühr (z.B. 3-5 Euro) soll zumindest teilweise die anfallenden Kosten decken.

Kirchdorf

In Langenegg-Kirchdorf gibt es im Nahbereich der Kirche etwa 25 Stellplätze, wobei 6 davon im Privatbesitz ist und der Liegenschaftsbesitzer eine Entschädigung für die Bereitstellung bekommt. Weiters gibt es in 100 m Entfernung nochmals 20 zusätzliche Parkflächen. Die Parkflächen werden Hauptsächlich für Kirchenbesuche benötigt. Wenn die offiziellen Flächen voll sind, werden private Flächen zum Parken genutzt. Das wird von den Anwohner*innen akzeptiert.

© basemap.at

Da hier Engpässe nur zu sehr klar vorhersehbaren Zeiten auftreten und eine dauerhafte Bereitstellung von zusätzlichen Flächen nicht sinnvoll wäre, wir hier momentan keine Maßnahme empfohlen.

Sportplätze

Das Waldstadion bietet 80 Stellplätze. Diese sind auch für Derby-Spiele ausreichend. Es gibt keine Engpässe, und es besteht aktuell kein Handlungsbedarf.

Der Sportplatz „Im Weiher“ bietet für 10-15 Fahrzeuge Platz. Bei Spielen mit vielen Zuschauern gibt es einen zusätzlichen Parkplatz für 30 Fahrzeuge und es wird entlang der Untersteinstraße bis zur Schule geparkt. Das Parken wird geduldet.

Lingenau

Zentrum

Ausgangslage

In Lingenau gibt es im Zentrum etwa 100 Parkplätze. Davon sind 55 in öffentlicher Hand (inkl. Schule) und 45 im Privatbesitz.

Es besteht kein akuter Parkdruck im Zentrum, allerdings wird die Belegung der Flächen kontinuierlich mehr. Gerade auf den privaten Parkflächen (z.B. vor dem Ärztehaus) ist nicht immer ein Parkplatz frei. Man weicht dann auf umliegende Flächen aus. Das wird von allen Liegenschaftsbesitzer*innen geduldet, da deren Besucher*innen auch noch auf die Flächen der Gemeinde ausweichen können. Die Zuordnung von privaten und öffentlichen Stellflächen ist für nicht-ortskundige Personen nicht erkennbar.

Wenn es Dauerparkende am Dorfplatz gibt und diese jemandem aus der Gemeinde auffallen, wird mit einem Handzettel darauf hingewiesen, weniger zentrale Parkflächen zu verwenden.

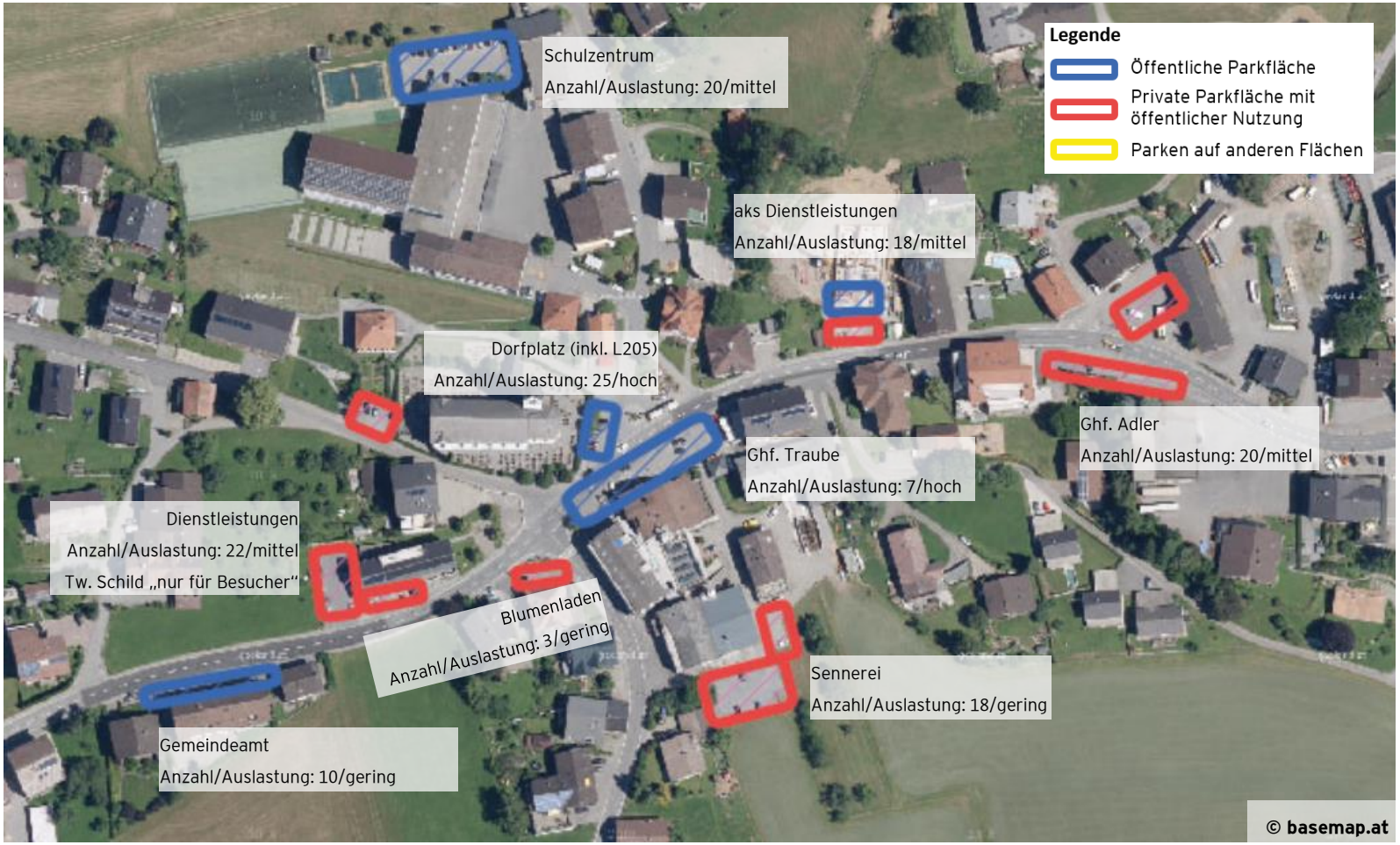
Empfehlung

Aus fachlicher Sicht ist das Minimalziel die Ausweisung einer Kurzparkzone im Bereich um den Dorfplatz. Eine Reduktion der Stellplätze direkt bei der Bushaltestelle (nördlich der Landesstraße) würde die Aufenthaltsqualität des gesamten Platzes steigern.

Aufgrund der gefühlten Zunahme des Parkplatzbedarfs und in Bezug auf den regionalen Kontext ist mittelfristig eine bewirtschaftete Zone ab Minute 91 für das gesamte Zentrum, unter Einbeziehung der privaten Flächen anzudenken.

Die Ausweisung von Dauerparkplätzen (z.B. Gespräch mit Sennerei suchen) auf bestehenden Flächen für Berechtigte (Beschäftigte und Anwohner*innen) etwas abseits der Hauptstraße wird ebenfalls empfohlen.

Karte Zentrum



Weitere Flächen mit Parkdruck

Quellengarten

Gegenüber des Hotels Quellengarten gibt etwas mehr als 80 Parkplätze im Besitz der Gemeinde. Vor allem im Sommer sind diese durch den Freizeitverkehr gut ausgelastet. Es kommt aber zu keinen Engpässen.

Aus fachlicher Sicht wird hier eine moderate Bewirtschaftung dieser Fläche (z.B. 3 Euro) empfohlen.

Riefensberg

Zentrum

Ausgangslage

Im Dorfzentrum von Riefensberg gibt es etwa 40 öffentliche Parkplätze und 10 private Stellflächen. Zusätzlich gibt es weitere öffentliche Stellflächen: 8 bei der Juppenwerkstatt und weitere 70 bei den Sportplätzen. Weiters gibt es 15 private Flächen bei der Sennerei/Bartle.

Die Auslastung der Parkflächen im direkten Zentrum ist eher gering. Es lässt immer ein Parkplatz für tägliche Besorgungen/Erledigungen finden. Auch für Angestellte gibt es ausreichend Stellplätze.

Beim Sportplatz gibt es aktuell etwa 3-4x im Jahr einen erhöhten Parkplatzbedarf. Hierfür werden nicht nur die ausgewiesenen Flächen, sondern auch zusätzliche (private) Flächen zum Parken verwendet. Hier kommt es auch zu Konflikten mit den Grundstückseigentümer*innen.

Empfehlung

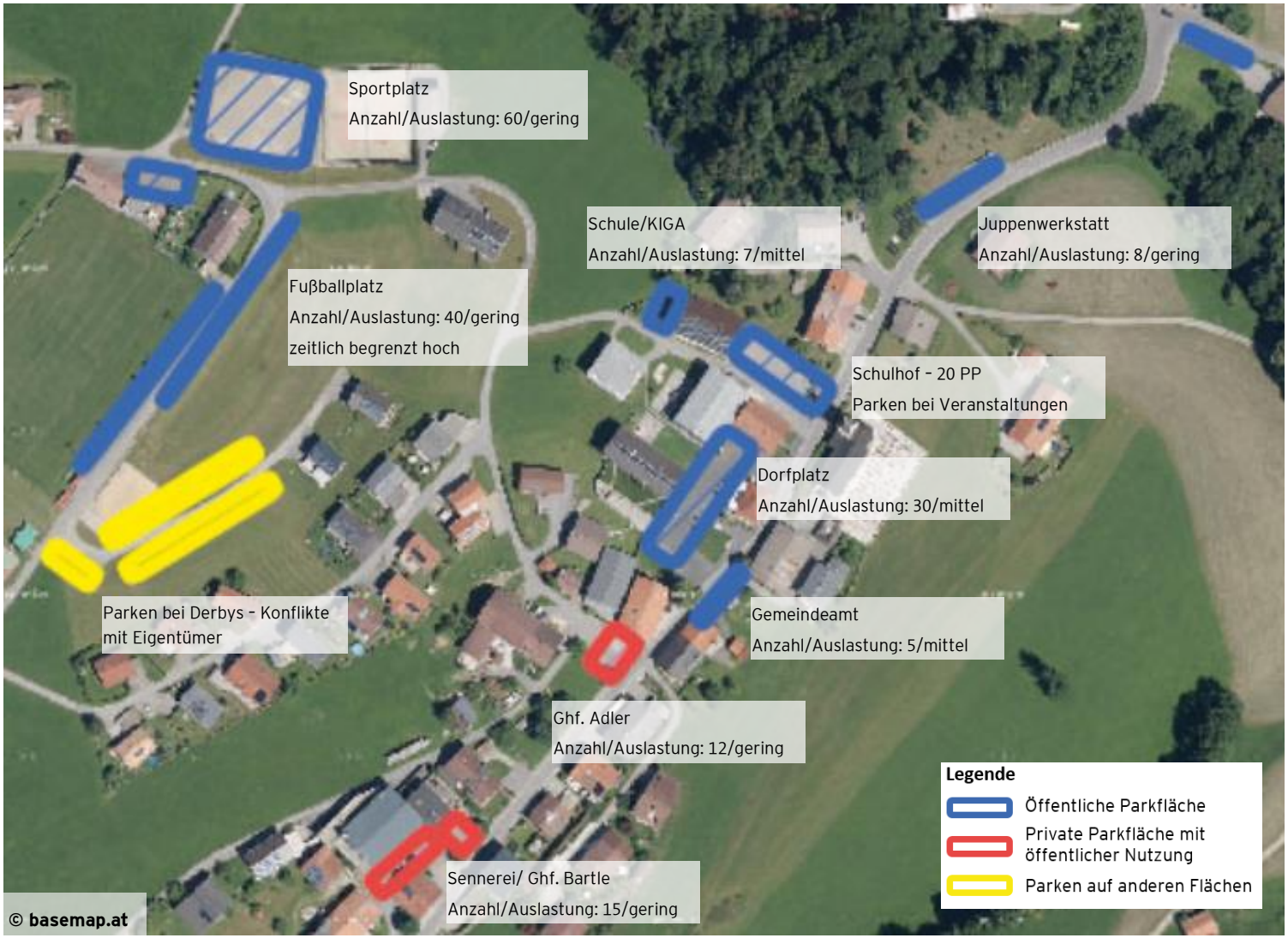
Im Zentrum von Riefensberg gibt es momentan kein akuter Handlungsdruck für die Regulierungen des ruhenden Verkehrs. Als mittelfristige Minimalempfehlung um die Flächen auch langfristig für die Nahversorgung verfügbar zu halten, ist eine Ausweisung einer Kurzparkzone vor dem Gemeindeamt und auf attraktiven Stellflächen auf dem Dorfplatz (bei den Eingangsbereichen der Einrichtungen).

Im regionalen Kontext gesehen, wird empfohlen, auf längere Sicht gesehen zumindest eine Bewirtschaftung dieser Zone ab der 91. Minute vorzusehen.

Damit einhergehend soll auch Dauerparken auf ausgewiesenen Flächen für Berechtigte (Berechtigungskarte) möglich sein. Eingangsnahe Flächen können somit aktiv für Kund*innen freigehalten werden. Eine geringe Gebühr von einem Euro pro Tag wird dabei empfohlen.

Beim Sportplatz wäre der Einsatz von Ordnungspersonal bei Besucherintensiven Fußballspielen eine einfache Alternative „wildes“ Parken zu vermeiden.

Karte Zentrum



Weitere Flächen mit Parkdruck

Hochlitten

Das Skigebiet Hochlitten ist in Privatbesitz und verfügt über etwa 150 Parkplätze. Diese sind meistens ausreichend. Nur bei Skirennen kommt es zu einer Auslastung aller Parkflächen.

Der Gasthof Hochlitten verfügt über 50 Parkplätze. Diese sind gering ausgelastet. Ausgenommen sind größere Veranstaltungen.

Hochhäderich

Das Skigebiet Hochhäderich ist im Privatbesitz ebenso die dazugehörigen Parkflächen. Die Parkflächen sind im Winter oftmals völlig ausgelastet. Es herrscht erhöhter Parkdruck. Oftmals werden dann Flächen entlang der Straße zum Parken verwendet. Je nach Besitzverhältnissen kommt es hierbei vermehrt zu Konflikten mit benachbarten Grundeigentümern.

Die Probleme werden an die Gemeinde herangetragen. Die Gemeinde versucht hier schlichtend zur Seite zu stehen. Es ist allerdings keine Lösung für das Problem in Aussicht, da die Flächen im gesamten Bereich sehr begrenzt sind.

Empfohlen wir hier eine restriktivere Vorgehensweise von Seiten des Skigebietsbetreibers (Ordnungspersonal) zu fordern.

Sibratsgfäll

Zentrum

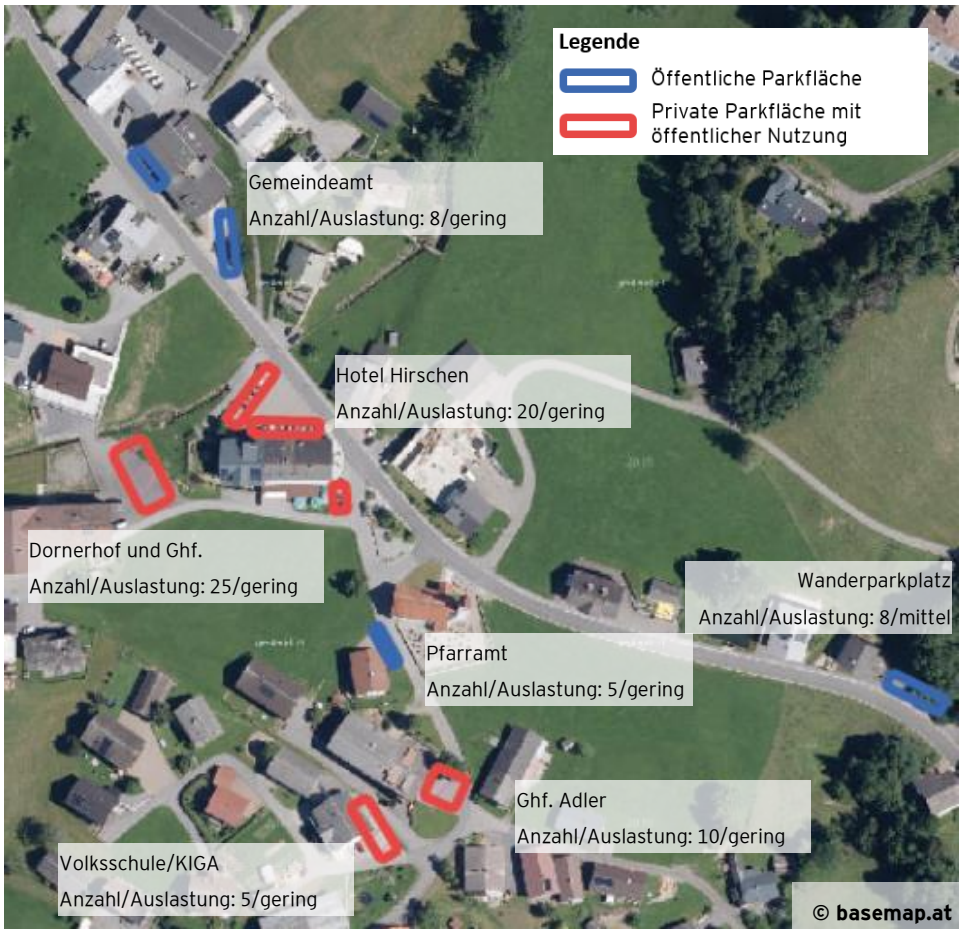
Ausgangslage

Im Dorfzentrum von Sibratsgfäll gibt es etwa 20 öffentliche Parkplätze und etwa 35 private Stellplätze. Die Flächen im Zentrum haben eine niedrige Belegung und es findet sich immer ein Parkplatz. Ausgenommen davon ist der Wanderparkplatz am Ortsende, der in seltenen Fällen vollständig belegt ist.

Empfehlung

Für das Zentrum ist der Handlungsdruck so gering, dass keine bewirtschaftungsmaßnahmen notwendig sind. Eine Kurzparkzone auf den Flächen vor dem Gemeindeamt wird dennoch empfohlen, um gerade Menschen mit eingeschränkter Mobilität zu jederzeit eine Parkmöglichkeit für Amtsgeschäfte anbieten zu können.

Karte Zentrum



Weitere Flächen mit Parkdruck

Skilift

Der Skilift bietet etwa 60 Fahrzeugen Platz. Davon gehören etwa 10 Stellplätze der Skiliftgesellschaft und 50 privaten Eigentümer*innen. Besonders im Frühling und Herbst, wenn es im „Tal" Hochnebel gibt, ist der Skilift-Parkplatz ein Hotspot für Tagesausflüge. An Spitzentagen werden dann bis zu 100 Fahrzeugen gezählt. Da die vorhandenen Parkflächen nicht ausreichen, weichen die Gäste auf die umliegenden Felder aus, was zu Konflikten mit den Eigentümer*innen führt.

Die Einführung einer Gebührenpflicht für diese Parkfläche wäre angesichts der Auslastung im Sommer und im Winter durchaus vertretbar und im Sinne des Verursacherprinzips. Allerdings müsste hier im Detail geprüft werden, wie man die Gebühreneinhebung und Kontrolle gestalten könnte, auch mit dem Fokus die umliegenden privaten Flächen zu schützen und entlasten oder ggf. auch einzubeziehen. Im Winter könnte man die Gebühren mit der Skikarte gegenrechnen, um niemanden abzuschrecken und somit dem Skigebiet nicht zu schaden.

Wanderparkplätze L25

Sibratsgfäll ist ein beliebtes Ausflugsziel sowohl im Winter als auch im Sommer. Ein Hotspot sind die Parkflächen entlang der L25 Richtung Deutsche Grenze. Hier gibt es im Bereich Rindberg und der ehemaligen Alpenrose etwa 20 Parkplätze die vor allem im Winter von Skitourengeher*innen genutzt wird. Aber auch im Sommer zum Wandern gibt es Wochenende wo hier alle Parkflächen voll sind.

Die Flächen sind ausnahmslos privat. Das Parken wird geduldet ist und es gibt bis heute keine Probleme. Allerdings könnte sich das bei neuen Besitzverhältnissen oder anderen Nutzungen ändern.

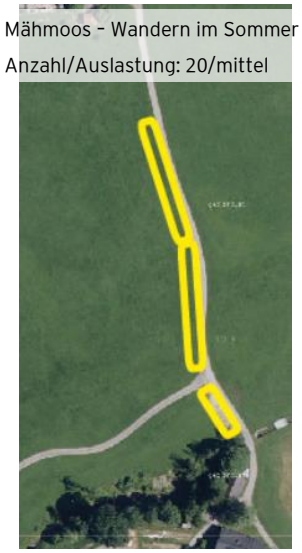
Empfohlen wird eine Übernahme (z.B. Pacht oder Ankauf) dieser Fläche von der Gemeinde. Damit wäre mittelfristig auch eine moderate Bewirtschaftung (unter Berücksichtigung von Kosten-/Nutzen) ohne weitere Abstimmung mit den privaten Besitzer*innen möglich.

Wanderparkplätze Mähmoos

Ein weiterer beliebterer Ausgangspunkt liegt in Mähmoos. Hier wird entlang der Straße auf der Wiese geparkt. Es finden etwa 20 Fahrzeuge Platz.

Das Parken wird geduldet, wie entlang der L25, kann sich die Situation/Akzeptanz bei privaten Liegenschaften unter Umständen auch ändern.

Auch auf dieser Fläche wäre ein Übernahme durch die Gemeinde empfohlen, und mittelfristig eine moderate Bewirtschaftung (unter Berücksichtigung von Kosten-/Nutzen) anzudenken.



© basemap.at

Sulzberg

Zentrum

Ausgangslage

Im Dorfzentrum von Sulzberg sind etwa 130 Stellplätze in öffentlicher Hand und 50 private Stellplätze vorhanden. Dazu kommen 5 Bus-Stellplätze in öffentlicher Hand.

Für den Alltagsverkehr sind durchgehend genügend Stellplätze zur Verfügung. Konflikte und einen hohen Parkdruck gibt es nur an Schönwetter-Tagen (vorwiegend am Wochenende). Besonders im Herbst und im Winter (insgesamt etwa 20 Tage im Jahr) gibt es eine sehr große Anzahl von Tagesbesucher*innen. An diesen Tagen führt der Tagestourismus dazu, dass alle vorhandenen Parkflächen zugeparkt sind.

Neben dem hohen Parkdruck, kommt es auch zu gefährlichen Situation und Konflikten, weil viele Nutzungen (Parken, Fahren, zu Fuß Gehen, Aussicht genießen) auf engem Raum zusammenkommen.

Empfehlung

Die Gemeinde Sulzberg hat sich in ihrem Straßen- und Wegekonzept ausführlich mit dem Thema ruhendem Verkehr beschäftigt.

Aus Sicht der hier formulierten Grundsätze ist die fachliche Empfehlung des Konzeptes, eine Kurzparkzone und Straßenraumgestaltung im Zentrum mit Dauerparkplätze außerhalb des Zentrum, zu unterstützen. Als zusätzlichen Schritt wird, aufgrund des hohen Parkdrucks, eine Bewirtschaftung der Dauerparkflächen (z.B. 3-5 Euro) nach dem Verursacherprinzip empfohlen.

Ein detailliertes Parkraumkonzept von Seiten der Gemeinde ist in Arbeit.

Als Vorreiter in Sachen Parkraummanagement fällt der Gemeinde auch im regionalen Kontext eine wichtige Rolle als Pilotgemeinde zu. Es wird empfohlen, die Erkenntnisse aus Sulzberg auch für andere Gemeinden zur Verfügung zu stellen.

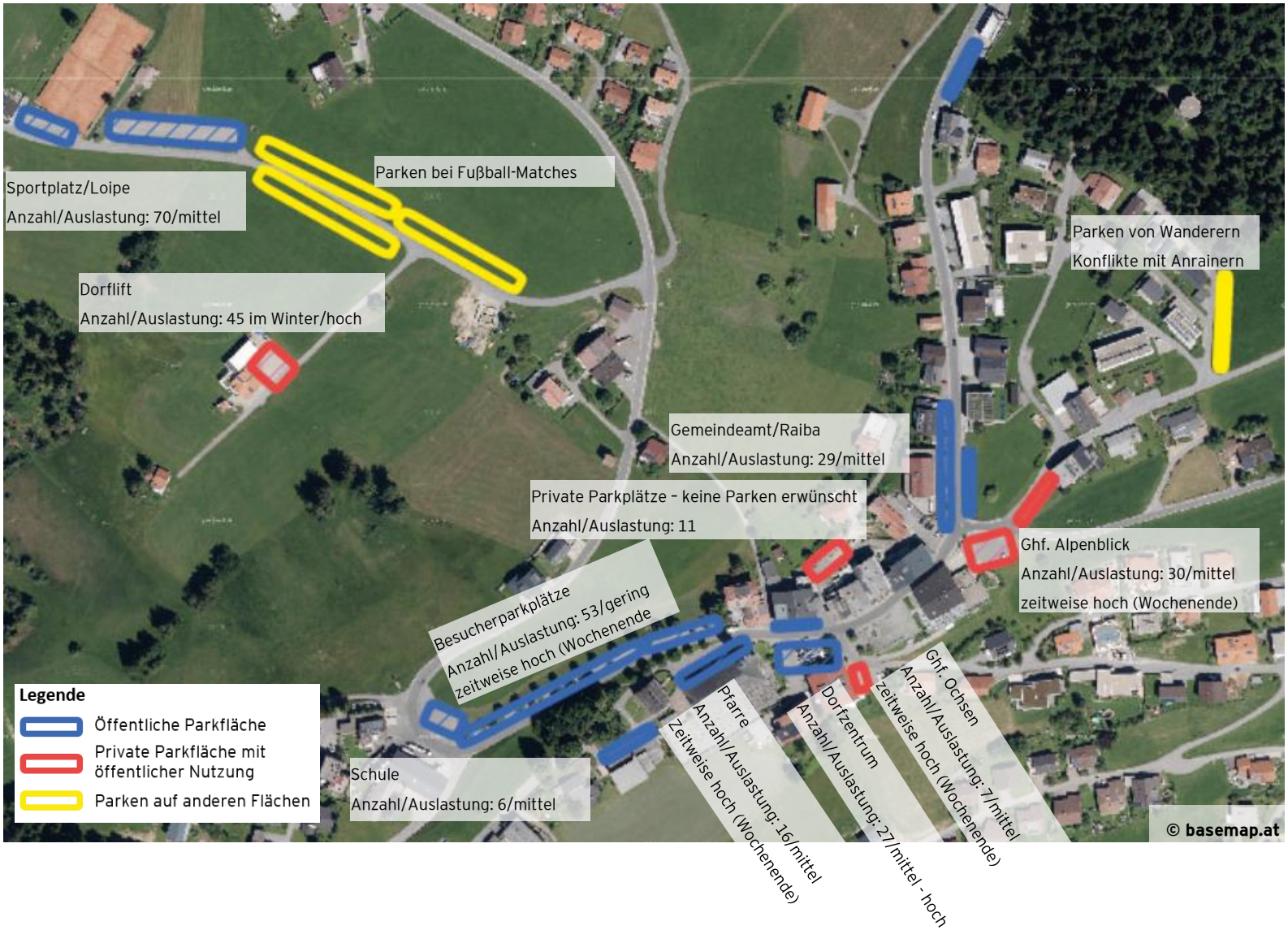
Weitere Flächen mit Parkdruck

Wander-/Langlauf-Parken

Nord-östlich des Zentrums kommt es immer wieder zu Beschwerden von Grundbesitzer*innen und/oder Anrainer*innen, weil Flächen oder Zufahrten von PKWs zugeparkt werden.

Verbotstafeln auf diesen Flächen und Ausweisung alternativen Fläche für Dauerparkende mit Bewirtschaftung (Idee: Heizwerk) können hier Entlastung bringen.

Karte Zentrum



Anhang: Bausteine von Parkraummanagement

Elemente der Bewirtschaftung

Expressparkzone

Geeignet für Flächen vor Einrichtungen mit hoher Frequenz und kurzer Verweildauer (z.B. Bringen/Holen, Apotheke, usw.). Empfohlen wird hier eine maximale Parkdauer von 30 Minuten.

Kurzparkzone

Geeignet für Flächen im Zentrum in der Nähe von Einrichtungen mit mittlerer bis hoher Frequenz und potentiell längerer Verweildauer (z.B. Geschäfte, Amtsgeschäfte, Gastronomie usw.). Empfohlen wird hier eine maximale Parkdauer von 90 Minuten.

Gebührenpflichtige Parkplätze mit der Möglichkeit für längeres Parken

Geeignet für Flächen mit hohem Parkdruck mit langer Verweildauer (z.B. für Tagespendler oder Freizeiteinrichtungen usw.). Gebührenpflichtige Parkflächen lassen sich auch in Kombination mit einer gebührenfreien Parkzeit (z.B. 90 Minuten) verwirklichen. Die Kosten pro Stunden können individuell festgelegt werden. Empfohlen werden Gebühren zwischen € 0,5 und € 1.

Parkflächen für Dauerparker (mit/ohne Bewirtschaftung)

Auf diesen Stellflächen können Dauerparker (z.B. Einpendler*Innen) ihr Fahrzeug gratis bzw. zu vergünstigten Konditionen (Tagespauschale oder Jahrespauschale) parkieren. Für neu errichtete Flächen und für die Kostendeckung der Gemeinde bei bestehenden (Schneeräumung, Instandhaltung) wird eine Bewirtschaftung im Ausmaß von 150 – 200 Euro für Jahresparkkarten für Berechtigte empfohlen. Alternative könnte man eine Tagespauschale (Ecopoints-Parken-siehe Gebühreneinhebung) einheben.

Bei der Gebühreneinhebung ist auf jeden Fall eine Kosten-Nutzenrechnung der Kontrollkosten anzustellen.

Gebühreneinhebung

Parkautomat

Die gängigste Art Gebühren für den Parkvorgang einzuheben sind Parkautomaten. Ein Parkautomat kostet je nach Ausstattung 3.500 bis 4.500 EUR pro Stück und kann über den ÖBS-Shop des Umweltverbands bestellt werden. Hier ist zu klären, wo Anschlussmöglichkeiten bestehen und welche Standorte für die Aufstellung geeignet sind.

Handyparken

Handyparken z.B. über den Anbieter ParkNow ist eine digitale Möglichkeit, Parkkosten über ein App oder Online zu begleichen. Das System wird auch von vielen anderen Gemeinden in Vorarlberg (z.B. Bregenz, Dornbirn, Feldkirch, Bludenz, Hard, Lauterach, Lustenau, Wolfurt, Schruns, ...) aber auch in Süddeutschland (Lindau) genutzt.

ParkNow behält für jeden Parkvorgang eine Gebühr (0,15 Euro) zur Finanzierung des Modells ein. In Regionen mit „90 Minuten frei" wird für Parkvorgänge unter 90 Minuten wird keine Gebühr fällig. Siehe auch http://www.v-parking.at/

Pauschalierte Jahresparkkarten

Eine pauschalierte Jahresparkkarte wird an definierte Nutze*innenrgruppen ausgegeben (z.B. Beschäftigte im Zentrum/oder der Schule). Sie berechtigt nur für Parkvorgänge auf speziell dafür ausgewiesenen Parkflächen. Mit der Parkkarte ist keine Garantie verbunden, dass auf der Parkfläche immer auch ein Parkplatz verfügbar ist. Für eine Parkkarte werden jährliche Kosten fällig (Empfohlen: mindestens 200 Euro pro jahr).

Pauschaliertes Tagesparken mit Ecopoints

Ecopoints-Parken ermöglicht es definierten Nutzergruppen, alternativ zur Jahresparkkarte, über eine Webseite oder ein Smartphone eine pauschalierte Tagesgebühr zu entrichten. Dafür wird z.B. in den Hofsteiggemeinden 1 Euro pro Tag eingehoben.

Der Vorteil dieser Methode ist, dass der „Skikarten-Effekt" (Man hat bezahlt, also nutzt man es auch) vermieden wird und so mehr Parkplätze frei werden. Der Mitarbeitende hat täglich die Möglichkeit seine Mobilitätsform zu wählen und somit übers Jahr Geld zu sparen.

Kontrolle

Es gibt zwei Möglichkeiten die Einhaltung der Parkvorschriften zu kontrollieren:

Beauftragung eines Security Diensts

- **Vorteil**: Dienst kann relativ flexibel von mehreren Gemeinden in Anspruch genommen werden.
- **Nachteil**: Securitys können nur Anzeigen bei der BH machen. Die BH Strafe beläuft sich immer auf mindestens 40 Euro. Außerdem ist der Druck auf Intervention höher (z.B. „Heute soll nicht kontrolliert werden, da eine Beerdigung ist).

Der Aufwand für Einschulung der Kontrollorgane und die Anschaffung von Kontrollgeräten (Handyparken, etc...) sind von der Gemeinde zu tragen.

Verwaltungsgemeinschaft

mit Nachbargemeinden (bzw. der ganzen Region)

- **Vorteil:** Organe werden zentral eingeschult, können auf die Geräte und Erfahrungen anderer Gemeinden zurückgreifen, können eine niedrigere Strafgebühr (20 Euro) ausstellen
- **Nachteil:** Aufwand für die Gründung der Verwaltungsgemeinschaft

Generell sollte die Einhaltung der Regelungen mindestens 2-3 x die Woche kontrolliert werden. Dies muss zu unregelmäßigen Zeiten und unangekündigt passieren. Um die Politik vor Interventionen zu schützen sollte die Entscheidung, wann konkret was kontrolliert wird strikt eigenständig durch die Kontrollorgane festgelegt werden.

Umgang mit privaten Parkflächen

Die Umsetzung von Maßnahmen auf privaten Parkflächen kann nicht von der Gemeinde direkt umgesetzt werden. Es wird empfohlen private Eigentümer*innen frühzeitig über geplante Maßnahmen zu informieren und diese, wenn möglich, mit ins Boot zu holen.

Der Vorteil für die Eigentümer*innen dieser Flächen ist, dass die Gemeinde die Freihaltung der Parkplätze im Umfang des im Parkraummanagement definierten Rahmens sicherstellen kann.

Impressum

Herausgeber:

Energieinstitut Vorarlberg, Stadtstraße 33, 6850 Dornbirn

www.energieinstitut.at

Verfasser: David Madlener

Bildnachweis: Seite 5, Energieinstitut Vorarlberg; Alle anderen Bilder: Eigene Darstellung auf der Grundlage von Basemap.at

Erscheinungsdatum: November 2020