

---

Verein Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein  
Region St.Galler Rheintal

### **Empfehlung Parkierung**

## **Bericht**

St.Gallen, 14. November 2018



## Impressum

Auftraggeber	Verein Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein Region St.Galler Rheintal
Auftragnehmer	ewp AG
Sparte	Raum und Mobilität
Projektleitung	Patrick Ackermann  Telefon 052 354 21 11 Direktwahl 052 354 22 46 patrick.ackermann@ewp.ch
Projektteam	Patrick Ackermann (Projektleiter) Dominic Stucki (Stv. Projektleiter) Francesco Paganini Thomas Aellig Claudine Merz
Auftragsnummer	4000322.000
Version	Schlussabgabe

---

## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
1.1	Ausgangslage und Ziel	5
1.2	Grundlagen	5
1.3	Begriffe	6
2	Ausgangslage	7
2.1	Kantonales Recht	7
2.1.1	Private Abstellplätze	7
2.1.2	Öffentliche Abstellplätze	9
2.2	Agglomerationsprogramme - Anforderungen des Bundes	9
2.3	Regionale Strategien	10
2.3.1	Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein	10
2.3.2	Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal	10
2.4	Räumliche Differenzierung der Gemeinden	11
2.5	Bisherige Regelungen in den Gemeinden	13
2.5.1	Erstellungspflicht für Abstellplätze	13
2.5.2	Beschränkung der maximalen Parkplatzzahl	16
2.5.3	Parkplatzbewirtschaftung	17
3	Handlungsbedarf	20
3.1	Handlungsbedarf aus rechtlicher Sicht	20
3.2	Handlungsbedarf aus Sicht Gemeinden	20
4	Empfehlungen für die Gemeinden – ein Werkzeugkasten	22
4.1	Einflussmöglichkeiten der Gemeinden	22
4.2	Werkzeugkasten	23

---

## Anhang

Anhang A	Protokoll Workshop Verein Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein
Anhang B	Protokoll Startworkshop Verein St. Galler Rheintal
Anhang C	Protokoll Workshop Parkierung

---

## Abkürzungsverzeichnis

AP	Agglomerationsprogramm
BGF	Bruttogeschossfläche
BMM	Betriebliches Mobilitätsmanagement
LV	Langsamverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBG	Planungs- und Baugesetz
PBV	Verordnung zum Planungs- und Baugesetz
SG	St.Gallen
SN	Schweizer Norm
SNP	Sondernutzungsplan
StrG	Kantonales Strassengesetz
SVV	Signalisationsverordnung
VF	Verkaufsfläche
VSS	Schweizerische Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute

---

## 1 Einleitung

---

### 1.1 Ausgangslage und Ziel

Am 1. Oktober 2017 traten im Kanton St.Gallen das neue Planungs- und Baugesetz (PBG SG) sowie die dazugehörige Verordnung (PBV) in Kraft. Aufgrund dessen müssen die Gemeinden ihre Baureglements an das neue Recht anpassen.

Die Werdenberger Gemeinden und Sargans möchten die neuen gesetzlichen Vorgaben aus dem PBG SG zur Erstellung von Abstellplätzen miteinander abgestimmt in ihre Planungsinstrumente aufnehmen. Dieser Handlungsbedarf resultiert aus dem Workshop zur Parkierung [9] am 13. Juni 2016 mit den teilnehmenden Gemeinden. Die wichtigsten Fragen für die Gemeinden sind gemäss Workshop-Ergebnis, wie die neuen kantonalen Vorgaben umgesetzt werden sollen, wie dabei mit der inneren Verdichtung umgegangen wird, die Vermeidung sogenannte Laternengaragen (Abstellen des Fahrzeuges im Strassenraum) sowie das Zusammenspiel von Erstellungspflicht von Parkplätzen und öffentlicher Parkierung (kein Überangebot schaffen, aber auch keine Inanspruchnahme von öffentlichen Parkplätzen). Dies entspricht auch dem Ziel des Massnahmenblatts NM-4 Anpassung Parkplatzbedarf in kommunalen Erlassen aus dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation.

Das St.Galler Rheintal hat sich in seiner Mobilitätsstrategie [8] zum Ziel gesetzt das Thema „Regionales Parkraummanagement“ anzugehen. Aus diesem Grund sind die Gemeinden ebenfalls an einer aufeinander abgestimmten Umsetzung des neuen PBG interessiert.

Da eine regionale Einheitlichkeit die Verständlichkeit erleichtert, sollen die Fragen gemeinsam angegangen werden. Ziel der Empfehlung zur Umsetzung des PBG SG bezüglich Parkierung ist es, darüber hinaus Möglichkeiten aufzuzeigen, wie auf verschiedene Probleme reagiert werden kann. Im Sinne des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein und der Mobilitätsstrategie Rheintal werden abgestimmt auf die Bedürfnisse der Gemeinden Satzbausteine entwickelt, welche nach dem Baukastensystem in die kommunalen Reglements aufgenommen werden können.

Am 15. November 2017 wurde mit den Gemeinden des St.Galler Rheintals ein Workshop zur Parkierung durchgeführt. Dabei hat sich gezeigt, dass weiterer Handlungsbedarf besteht und das Thema Parkierung umfassender bearbeitet werden sollte. Insbesondere soll die Grundlagenanalyse die Anforderungen des Bundesamtes für Raumentwicklung an die Agglomerationsprogramme erfüllen, so dass die Resultate direkt in die Agglomerationsprogramme der vierten Generation übernommen werden können. Andererseits sollen auch die Thematik der öffentlichen Parkierung abgedeckt werden und der Detaillierungsgrad der Empfehlung vertieft werden, in dem auch Vorschläge für deutlich über das Musterbaureglement hinausgehende Regelungen als Satzbaustein aufgenommen werden.

Die Gemeinden wünschen eine Diversifizierung der Regelungen nach den unterschiedlichen Charakteristiken der einzelnen Ortschaften. Ausserdem zeigte die Diskussion am Startworkshop Rheintal, dass auch bei der öffentlichen Parkierung für einige Gemeinden Handlungsbedarf besteht. Die Rheintaler Gemeinden wünschen sich einen «Werkzeugkasten» mit möglichen Massnahmen, die dann gemeindeintern weiterdiskutiert werden können.

---

### 1.2 Grundlagen

[1] Kanton St.Gallen (2017): Planungs- und Baugesetz vom 5. Juli 2016 (Stand 1. Oktober 2017). Gesetzessammlung des Kantons St.Gallen 731.1.

- [2] Kanton St.Gallen, Baudepartement (2017): Handbuch zum neuen Planungs- und Baugesetz (PBG) vom 27. September 2017.
- [3] Kanton St.Gallen (2015): Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Baugesetz) vom 6. Juli 1972 (Stand 1. Januar 2015). Gesetzessammlung des Kantons St.Gallen 731.1 [nicht mehr rechtsgültig].
- [4] Kanton St.Gallen (2017): PBG-Musterbaureglement zu Art. 18 Abstellplätze (internes Arbeitsdokument, Fassung vom 20.06.2017).
- [5] Kanton St.Gallen (2017): Strassengesetz vom 12. Juni 1988 (Stand 1. Oktober 2017)
- [6] Bund (2015): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, 2015
- [7] Verein Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein (2011): Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Werdenberg-Liechtenstein, Synthesebericht.
- [8] Verein St.Galler Rheintal (2017): Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal 2017, Kurzbericht.
- [9] ewp (2016): Aktennotiz Workshop «Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze» vom 13. Juni 2016
- [10] ewp (2015): Grundlagenanalyse Parkplatzbedarf und Parkplatzbewirtschaftung Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein, 2015.

---

### 1.3 Begriffe

#### **Bruttogeschossfläche**

In diesem Bericht wird die Bruttogeschossfläche (BGF) gemäss VSS Norm SN 640 281 definiert als «die Summe aller der Nutzung (z.B. Wohnen, Arbeiten) dienenden oder hierfür verwendbaren ober- und unterirdischen Geschossflächen, einschliesslich der Mauer- und Wandquerschnitte.»

#### **Verkaufsfläche**

Analog zur BGF wird auch die Verkaufsfläche (VF) gemäss VSS Norm SN 640 281 definiert: «Die Verkaufsfläche ist die die den Kunden zugängliche Fläche, inkl. Flächen für Gestelle, Auslagen usw., aber ohne Flächen für die Verkehrserschliessung, Sanitärräume usw.»

#### **Richtbedarf**

Der Richtbedarf bezeichnet die theoretisch zu errichtende Anzahl Abstellplätze für Personenwagen, wenn das Bauobjekt nur durch den motorisierten Individualverkehr erschlossen wäre.

#### **Pflichtangebot**

Das Pflichtangebot beschreibt die tatsächlich zu errichtende Anzahl Abstellplätze für Personenwagen. Es wird unter Berücksichtigung der realen Verhältnisse bezüglich Erschliessungsgüte aus dem Richtbedarf abgeleitet und als Spannbreite zwischen minimal erforderlichem und maximal zulässigem Angebot angegeben.

---

## **2 Ausgangslage**

---

### **2.1 Kantonales Recht**

---

#### **2.1.1 Private Abstellplätze**

Regelungen zu privaten Abstellplätzen sind im Planungs- und Baugesetz (PBG) des Kantons St.Gallen zu finden, das am. 1. Oktober 2017 in Kraft trat. Die Vorschriften zur Parkierung sind in den Artikeln 69 und 70 wie folgt enthalten:

#### **Art. 69 Abstellplätze**

##### **a) Erstellung**

<sup>1</sup> Bei Neuerstellung, Zweckänderung oder Erweiterung von Bauten und Anlagen kann die Grundeigentümerin oder der Grundeigentümer verpflichtet werden, auf privatem Grund oder in nahe gelegenen öffentlichen Parkieranlagen Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Fahrräder bereitzustellen. Bei Zweckänderung oder Erweiterung beschränkt sich die Pflicht auf den Mehrbedarf.

<sup>2</sup> Die politische Gemeinde kann in einem Reglement, im kommunalen Nutzungsplan oder durch Verfügung die Erstellung von Abstellplätzen untersagen oder beschränken, wenn:

- a) die Benützung den Verkehr erheblich stört;
- b) die Baute oder die Anlage oder die Benützung Schutzgegenstände beeinträchtigt;
- c) Grünflächen zu erhalten sind;
- d) Erhaltung oder Förderung von Wohngebieten es erfordert.

#### **Art. 70 b) Ersatzabgabe**

<sup>1</sup> Die Baubehörde befreit von der Pflicht zur Erstellung von Abstellplätzen, wenn diese wegen besonderen örtlichen Verhältnissen nicht erstellt werden können oder unverhältnismässig hohe Kosten entstünden. Sie kann dafür eine Ersatzabgabe verlangen.

<sup>2</sup> Die politische Gemeinde erlässt ein Reglement über die Ersatzabgabe. Diese bemisst sich nach:

- a) den Einsparungen, welche die Bauherrschaft erzielt;
- b) den Nachteilen, die das Fehlen von Abstellplätzen nach sich zieht.

<sup>3</sup> Wird die Erstellung von Abstellplätzen untersagt oder beschränkt, entfällt die Ersatzabgabe für die nicht zu erstellenden Abstellplätze.

<sup>4</sup> Die Ersatzabgabe steht der politischen Gemeinde zu. Sie wird für die Bereitstellung von öffentlichen Parkieranlagen und für Investitionen in die Verkehrserschliessung verwendet.

Im Weiteren umfasst das neue PBG Bestimmungen zu Bauten und Anlagen mit besonderen Auswirkungen auf die Umwelt<sup>1</sup>, welche ebenfalls die Parkierung betreffen können.

Die entsprechenden Vorschriften sind in Art. 107 PBG wie folgt festgeschrieben:

#### **Art. 107 b) Sondernutzungsplan**

<sup>1</sup> Die Neuerstellung von Bauten und Anlagen mit besonderen Auswirkungen auf Raum und Umwelt setzt einen Sondernutzungsplan voraus.

<sup>2</sup> Der Sondernutzungsplan:

- a) legt insbesondere Grösse, Anordnung und Gestaltung der Bauten und Anlagen sowie deren Erschliessung fest;
- b) kann vorsehen, dass sich die Betreiberinnen oder die Betreiber der Bauten und Anlagen:
  1. an den Kosten der erforderlichen Ausbauten der Infrastruktur von öffentlichem und privatem Verkehr beteiligen;
  2. zu Massnahmen verpflichten, die das Verkehrsaufkommen wirksam begrenzen, wenn dies aus Gründen der Verkehrsplanung oder des Umweltschutzes erforderlich ist.

Diese Vorschriften wurden gegenüber dem alten Planungs- und Baugesetz leicht angepasst. Die wesentlichsten Änderungen sind:

- Abstellplätze können statt auf dem eigenen Grundstück auch in nahe gelegenen, öffentlichen Parkierungsanlagen zur Verfügung gestellt werden.
- Es können auch Abstellplätze für Fahrräder verfügt werden.
- Gemeinden müssen ein Reglement über die Ersatzabgabe erstellen. Für die Berechnung der Ersatzabgabe und die Verwendung der eingenommenen Gelder bestehen kantonale Vorgaben
- Es darf keine Ersatzabgabe mehr verlangt werden, wenn die Erstellung von Abstellplätzen aus überwiegenden öffentlichen Interessen (z.B. Beeinträchtigung Schutzgegenstände, Erhaltung Grünflächen) untersagt oder beschränkt wird.
- In Sondernutzungsplänen für Bauten und Anlagen mit besonderen Auswirkungen auf die Umwelt<sup>1</sup> kann festgelegt werden, dass sich die Betreiberinnen oder Betreiber an den Kosten für die erforderliche Verkehrsinfrastruktur beteiligen und/oder Massnahmen umsetzen, die das Verkehrsaufkommen wirksam begrenzen. Mögliche Massnahmen sind gemäss Kanton unter anderem auch Parkplatzbewirtschaftung und die Beschränkung der Anzahl Abstellplätze.

---

<sup>1</sup> Als «Bauten und Anlagen mit besonderen Auswirkungen auf die Umwelt» gelten gemäss Art. 106 PBG: Einkaufs- und Fachmarktzentren mit mehr als 2500m<sup>2</sup> Verkaufsfläche, Freizeitzentren und touristische Anlagen, die einer UVP unterliegen, Abbaustellen und Deponien.



---

## 2.1.2 Öffentliche Abstellplätze

Für die Bewirtschaftung von öffentlichen Abstellplätzen sind im Strassengesetz (StrG) des Kantons St.Gallen folgende Vorschriften relevant.

### **Art. 20 Beschränkungen des Gemeingebrauchs** **a) Erstellung**

<sup>1</sup> [...]

<sup>2</sup> Die politische Gemeinde kann das kurzfristige Abstellen von Fahrzeugen der Gebührenpflicht unterstellen.

### **Art. 21 Gesteigerter Gemeingebrauch** **a) Bewilligungspflicht**

<sup>1</sup> [...]

<sup>2</sup> Die politische Gemeinde kann durch Reglement das dauernde Abstellen von Fahrzeugen der Bewilligungspflicht und der Gebührenpflicht unterstellen.

### **Art. 21 Nutzungsabgabe** **a) Grundsatz**

<sup>1</sup> Für gesteigerten Gemeingebrauch und Sondernutzung kann eine Abgabe verlangt werden.

<sup>2</sup> Sie bemisst sich insbesondere nach:

- a) Nutzungsintensität;
- b) Nutzungsdauer;
- c) wirtschaftlichem Nutzung für die Berechtigten.

<sup>3</sup> Der Schutz von Anwohnern und von gleichermassen Betroffenen vor umweltbelastenden Immissionen kann als weiteres Bemessungskriterium berücksichtigt werden.

---

## 2.2 Agglomerationsprogramme - Anforderungen des Bundes

Ein Agglomerationsprogramm muss gemäss Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation [6] bestimmte Grundanforderungen erfüllen, damit es vom Bund überhaupt beurteilt werden kann. Diese Grundanforderungen dienen einerseits der Gewährleistung der Nachvollziehbarkeit des Agglomerationsprogramms und tragen andererseits dazu bei, dass die Agglomerationsprogramme auf vergleichbare Grundlagen abstützen.

Die Grundanforderung 3 beinhaltet die Analyse des Ist-Zustandes und Entwicklungstrends sowie die Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf. Bei der Analyse des Ist-Zustandes im Bereich Verkehr sind unter anderem das Parkierungsangebot (einschliesslich Angaben zu Parkierungsregime und Gebühren) und die Parkierungsnachfrage der ganzen Agglomeration zu erheben. Einzubeziehen sind öffentlichen Parkplätze im Strassenraum und in Parkhäusern und bezüglich Abstellplätzen bedeutende private Parkierungsanlagen.

Werden die Grundanforderungen erfüllt, so prüft der Bund anschliessend die Wirksamkeit des Programmes. Das Ergebnis der Wirkungsprüfung bildet die Grundlage für die Bestimmung des Beitrags-

satzes der Mitfinanzierung an die infrastrukturellen Massnahmen. Grundlage für die Prüfung sind vier Wirksamkeitskriterien; das erste Kriterium beinhaltet die Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems. Bei diesem Kriterium sind abgesehen von Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs (ÖV), motorisierter Individualverkehrs (MIV) und Langsamverkehrs (LV) unter anderem auch nachfrageseitige Massnahmen zu entwickeln. Das Ziel der nachfrageseitigen Massnahmen ist die Lenkung der Verkehrsnachfrage beispielsweise durch:

- Anpassung und Vereinheitlichung der Parkierungsregime
- Parkplatzbewirtschaftung: Einführung und/oder Erhöhung von allenfalls gestaffelten Parkgebühren und/oder Einführung von Parkzeitbeschränkungen
- Proaktives Verkehrssystemmanagement (Wabensysteme, Pfortnerungen, Zugangskontrollen, usw.)
- Förderung oder Pflicht betrieblicher Mobilitätspläne
- Verbesserung des Informationsangebots und/oder Förderkampagnen
- Verkehrsberuhigung

Vom Bund wird geprüft, wie stark die Massnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage beitragen und wie grosser der Beitrag ist zur Eliminierung der in der Analyse des Ist-Zustands identifizierten Schwachstellen.

---

## 2.3 Regionale Strategien

---

### 2.3.1 Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein

Im Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein der 2. Generation wurde in der Teilstrategie Nachfragemanagement unter anderem die Anpassung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen als Ziel gesetzt. In der Massnahme NM-4 wird deshalb festgelegt, dass die kommunalen Bauordnungen in Anlehnung an die VSS-Norm 640 281 einheitlich so zu ergänzen sind, dass die Erschliessungsgüte mit dem öffentlichen Verkehr und die Zentralität berücksichtigt werden. Ausserdem sollten die Gemeinden Zonen bezeichnen, wo autoarmes Wohnen ohne Zahlung von Ersatzabgaben zugelassen wird, sofern ein Mobilitätskonzept vorliegt. Ausserdem soll eine Erstellungspflicht für Veloabstellplätze bei privaten und öffentlichen Bauvorhaben eingeführt werden.

---

### 2.3.2 Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal

Der Verein St.Galler Rheintal hat eine Mobilitätsstrategie entwickelt. Diese umfasst ein Set von Strategien in verschiedenen Bereichen. Drei Teilstrategien im Bereich Mobilitätsmanagement betreffen die Regelung der Parkierung:

Teilstrategie	Perimeter	Beschreibung
M1 Anlage für die Intermodalität des motorisierten Verkehrs (P+R)	Rüthi Oberriet Altstätten Heerbrugg St.Margrethen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aktives Parkraummanagement für die Umlagerung auf den ÖV und die Reduktion der PW-Fahrtenkilometer</li> </ul>
M3 Management öffentlicher Parkraum	Ganze Region	<ul style="list-style-type: none"> <li>Generelle Bewirtschaftung des Parkplatzangebotes in zentralen Lagen (zeitliche Beschränkungen, Tarife, gezielte Zuteilung des zur Verfügung stehenden Parkraums).</li> <li>Aktives Parkraummanagement für die Umlagerung auf den ÖV / LV und eine effizientere Nutzung der öffentlichen Parkierungsanlagen.</li> </ul>
M4 Management privater Parkraum	Ganze Region	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aktive Parkraumerstellung und Parkraummanagement für die Umlagerung auf den ÖV / LV und eine effizientere Nutzung der privaten Parkierungsanlagen.</li> <li>Einheitliche Anwendung der Reduktion der Pflichtparkplätze je nach ÖV-Erschliessungs-güte. Förderung der Mehrfachnutzung von Parkierungsanlagen.</li> </ul>

Tabelle 1: Teilstrategien mit Bezug zur Parkierung aus der Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal

## 2.4 Räumliche Differenzierung der Gemeinden

Um dem heterogenen Charakter der Gemeinden Rechnung zu tragen, werden diese anhand sozio-ökonomischer Charakteristika in verschiedene Typen eingeteilt. Folgende Charakteristika werden in der Beurteilung berücksichtigt:

- Einwohnerdichte im Siedlungsgebiet
- Arbeitsplatzdichte im Siedlungsgebiet
- Verhältnis der Anzahl Arbeitsplätzen zur Einwohnerzahl
- Durchschnittliche Anzahl Wohnungen pro Wohngebäude
- Anzahl Fahrzeuge pro Einwohner

Zusätzlich werden zur Beurteilung die Urbanitätseinschätzungen des Amts für Raumentwicklung des Bundes und die des Raumkonzepts St.Gallen sowie diejenige der Mobilitätsstrategie des Rheintals berücksichtigt. Die resultierende Einteilung ist in der Karte in Abbildung 1 ersichtlich.

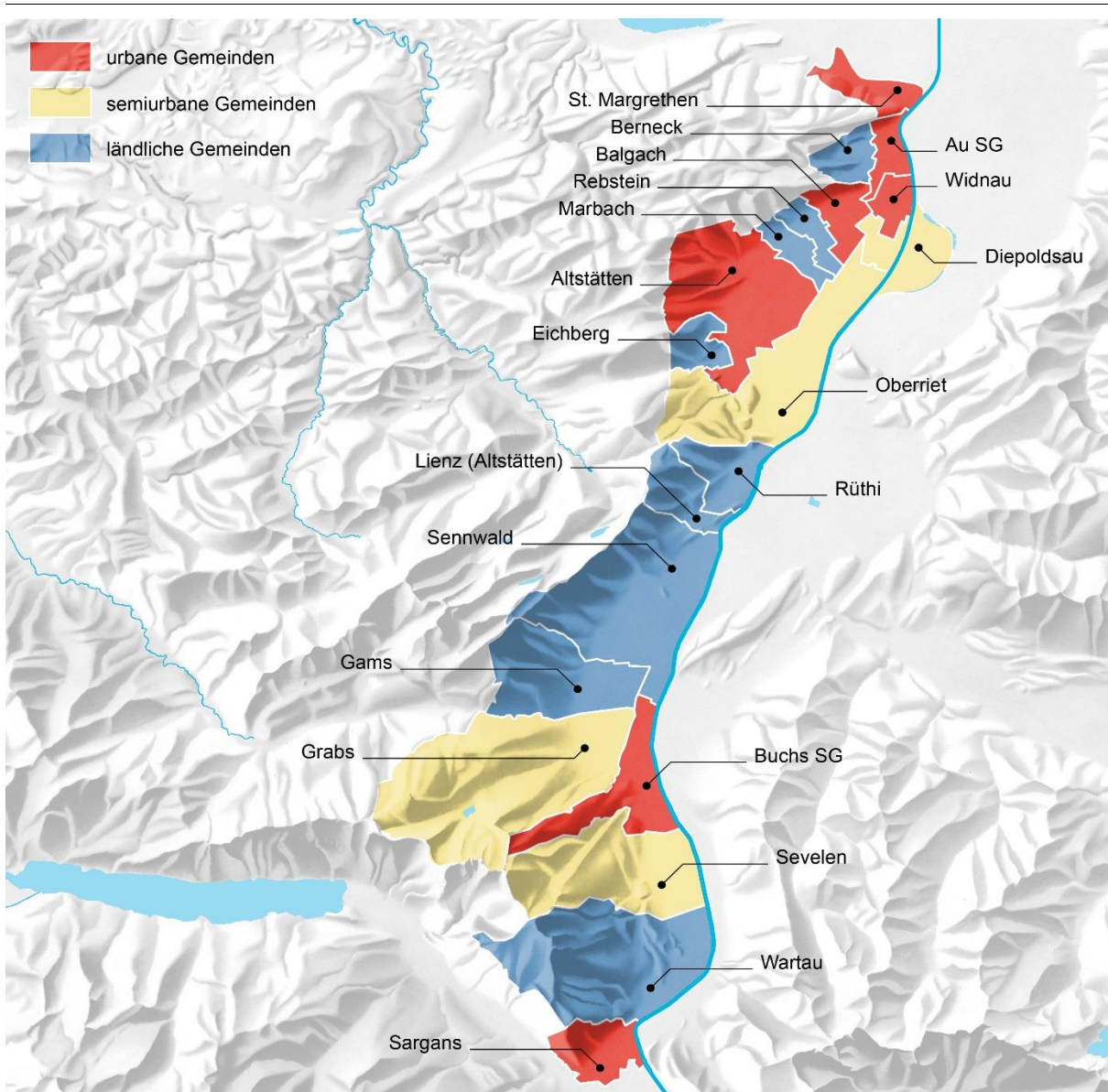


Abbildung 1: Räumliche Differenzierung der Gemeinden

## 2.5 Bisherige Regelungen in den Gemeinden

### 2.5.1 Erstellungspflicht für Abstellplätze

Bezüglich Vorschriften für die Abstellplätze für Wohnnutzung lassen sich im Rheintal drei Grundtypen von Reglementierungen mit ähnlichen Vorgaben erkennen. Einige Gemeinden haben einzelne Punkte anders geregelt:

Gemeinde	Beschränkung der max. Parkplatzzahl	Einfamilienhaus	Mehrfamilienhaus	
			EinwohnerInnen	BesucherInnen
Buchs	Ja, im Zentrum	2 pro Haus	1 pro 100m <sup>2</sup> / min. 1 pro Whg.	1 pro 600m <sup>2</sup>
Sargans	Nein	2 pro Haus	1 pro 100m <sup>2</sup> / min. 1 pro Whg.	1 pro 3 Whg.
Gams				
Grabs				
Sennwald	Nein	2 pro Haus	1 pro 80m <sup>2</sup> / min. 1 pro Whg.	1 pro 3 Whg.
Sevelen				
Wartau				
Altstätten				
Marbach				
Rebstein	Ja, mit Mobilitätskonzept	3 pro Haus	1.5 pro Wohnung 2 pro 5 Whg	
Rüthi				
Oberriet			2 pro Wohnung <sup>2</sup>	2 pro 4 Whg.
Au				
Berneck				
Balgach	Nein	2 pro Haus	1 pro 80m <sup>2</sup> / min. 1 pro Whg.	
Diepoldsau				
Widnau				
Eichberg				1 pro 3 Whg.
St.Margrethen	Ja, im Zentrum	2 pro Haus	1 pro 100m <sup>2</sup> / min. 1 pro Whg.	1 pro 5 Whg

Tabelle 2: Vorgaben über die Erstellung von Abstellplätzen in den Rheintaler Gemeinden  
 [Whg. = Wohnung, bzw. Wohneinheit]

Buchs und Sargans regeln ausserdem auch die Erstellungspflicht bei Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben. Die übrigen Gemeinden verweisen für diese Nutzungen auf die geltende VSS-Norm 640 281.

<sup>2</sup> 1.5 Parkplätze pro Wohnung für Wohnungen bis 2.5 Zimmer

Zur Veranschaulichung der Angaben in Tabelle 2 wird in der Folge an zwei Beispielen gezeigt, zu wie vielen Abstellplätzen das gleiche Bauprojekt in unterschiedlichen Gemeinden führt. Betrachtet wird hierfür der Bau eines Einfamilienhauses mit 200 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche (BGF) und der Bau eines Mehrfamilienhauses mit sechs Wohnungen à je 120 m<sup>2</sup> BGF:

	<b>Gemeinde</b>	<b>Einfamilienhaus</b>	<b>Mehrfamilienhaus</b>
Anzahl Wohneinheiten		1	6
BGF pro Wohneinheit [m2]		200	120
Total BGF [m2]		200	720
Anzahl zu errichtender Abstellplätze	Buchs	2	9
	Sargans	2	10
	Gams		
	Grabs		
	Sennwald	2	11
	Sevelen		
	Wartau		
	Altstätten		
	Marbach		
	Rebstein	3	12
	Rüthi		
	Oberriet		15
	Au		
	Berneck		
	Balgach		
	Diepoldsau	2	11
	Widnau		
Eichberg			
St.Margrethen	2	9	

Tabelle 3: Rechenbeispiel zur Anzahl erforderlicher Abstellplätzen in den verschiedenen Gemeinden für zwei Bauvorhaben

Wie Tabelle 3 zeigt, resultieren aus den aktuellen Regelungen zur Errichtungspflicht von Abstellplätzen für Motorfahrzeuge je nach Gemeinde sehr unterschiedliche Werte. Dies gilt vor allem für Mehrfamilienhäuser, wie letzte Spalte sowie die Abbildung 2 zeigen. Für das betrachtete Mehrfamilienhaus werden in Oberriet mehr als 150 % der Abstellplätze in Sargans oder St. Margrethen vorgeschrieben.

**Pflichtparkplätze Mehrfamilienhaus (6 Wohnungen à 120 m<sup>2</sup>)**




















<b>Oberriet</b>	15	
<b>Altstätten</b>	12	
<b>Marbach</b>	12	
<b>Rebstein</b>	12	
<b>Rüthi</b>	12	
<b>Au</b>	11	
<b>Berneck</b>	11	
<b>Balgach</b>	11	
<b>Diepoldsau</b>	11	
<b>Eichberg</b>	11	
<b>Gams</b>	11	
<b>Grabs</b>	11	
<b>Sennwald</b>	11	
<b>Sevelen</b>	11	
<b>Wartau</b>	11	
<b>Widnau</b>	11	
<b>Sargans</b>	10	
<b>Buchs</b>	9	
<b>St. Margrethen</b>	9	

Abbildung 2: Vergleich über die Anzahl zu erstellender Pflichtparkplätze bei einem Mehrfamilienhaus mit 6 Wohnungen à 120m<sup>2</sup> BF gemäss den aktuellen Baureglementen:



## 2.5.2 Beschränkung der maximalen Parkplatzzahl

Die VSS-Norm empfiehlt, bei Nicht-Wohnnutzungen die Anzahl Pflichtparkplätze in Abhängigkeit der ÖV-Erschliessungsgüte zu reduzieren. Einige Schweizer Gemeinden und Städte reduzieren darüber hinaus an gut erschlossenen Lagen auch die Anzahl Parkplätze für Wohnnutzungen.

Im Werdenberg und im Rheintal kann die Gemeinde in St. Margrethen und in Buchs SG im Zentrum eine reduzierte Anzahl Parkplätze bewilligen (Buchs: Nur für Nicht-Wohnnutzungen). In diversen anderen Gemeinden ist eine Reduktion ebenfalls möglich, jedoch muss die Grundeigentümerschaft dazu ein Mobilitätskonzept vorlegen. Abbildung 3 zeigt jene Gemeinden, welche eine Reduktion des Pflichtangebots explizit in ihren Reglementen erwähnen.

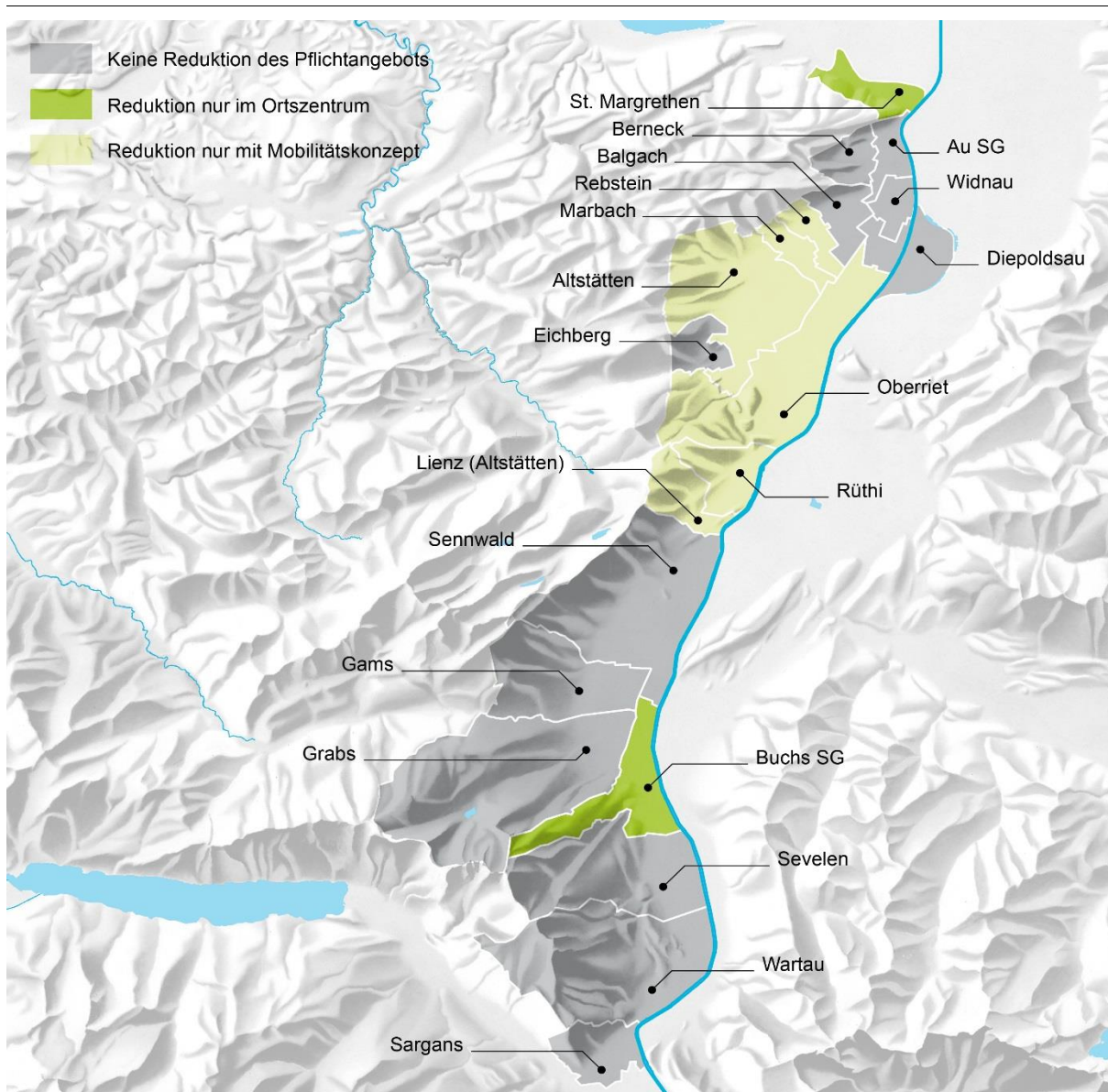


Abbildung 3: Private Parkierung - Reduktion der Pflichtparkplätze nach aktuellen Regelungen der Gemeinden



### 2.5.3 Parkplatzbewirtschaftung

Einige Gemeinden erheben Gebühren für das Parkieren in Parkhäusern, auf Aussenparkplätzen in speziellen Zonen oder für Dauerparkkarten. Entsprechende Informationen zur Bewirtschaftung der Parkplätze sind in Tabelle 4, sowie in Abbildung 4 und Abbildung 5 ersichtlich.

	Gemeinde	Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze				Blaue Zone
		Gebühren	Tarifmodell [CHF]	Gratiszeit [h]	Zeitlimit [h]	
Werdenberg	Buchs SG	Teilweise	linear 1.00-1.65.- pro h	tlw. 0.5	tlw. 1	-
	Gams	-	-	-	-	-
	Grabs	Teilweise	linear 0.50 pro h	-	tlw. 48	Ja
	Sargans	Teilweise	linear / degressiv 0-6.- pro h, tlw. mit Pauschale (0-4.-)	tlw. 0.5	tlw. 0.5	Ja, (aber nur bis 2018)
	Sennwald	-	-	-	-	-
	Sevelen	-	-	-	-	-
	Wartau	Teilweise	degressiv 1.- pauschal +1.- pro h	tlw. 0.5	tlw. 4	-
Rheintal	Altstätten	Teilweise	linear mit Dach 0.5-1.- pro h, max. 4-6.-	tlw. 1	tlw. 2	-
	Au SG	Teilweise	pauschal 4-5.- pro Tag	-	-	Ja
	Balgach	-	-	-	-	-
	Berneck	-	-	-	-	Ja
	Diepoldsau	-	-	-	tlw. 12	-
	Eichberg	-	-	-	-	-
	Marbach	-	-	-	-	-
	Oberriet	Teilweise	linear mit Dach 1.- pro h, max. 4.-	-	tlw. 0.5	-
	Rebstein	Teilweise	pauschal 4.- pro Tag	-	-	Ja
	Rüthi	-	-	-	-	-
	St.Margrethen	Teilweise	linear mit Dach 0.70 pro h, max. 7.-	tlw. 0.25	-	Ja
Widnau	-	-	-	-	-	

Tabelle 4: Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze in den Gemeinden. Rote Schattierung kennzeichnet urbane Gemeinden, blau steht für ländliche und gelb für semiurbane Gemeinden.

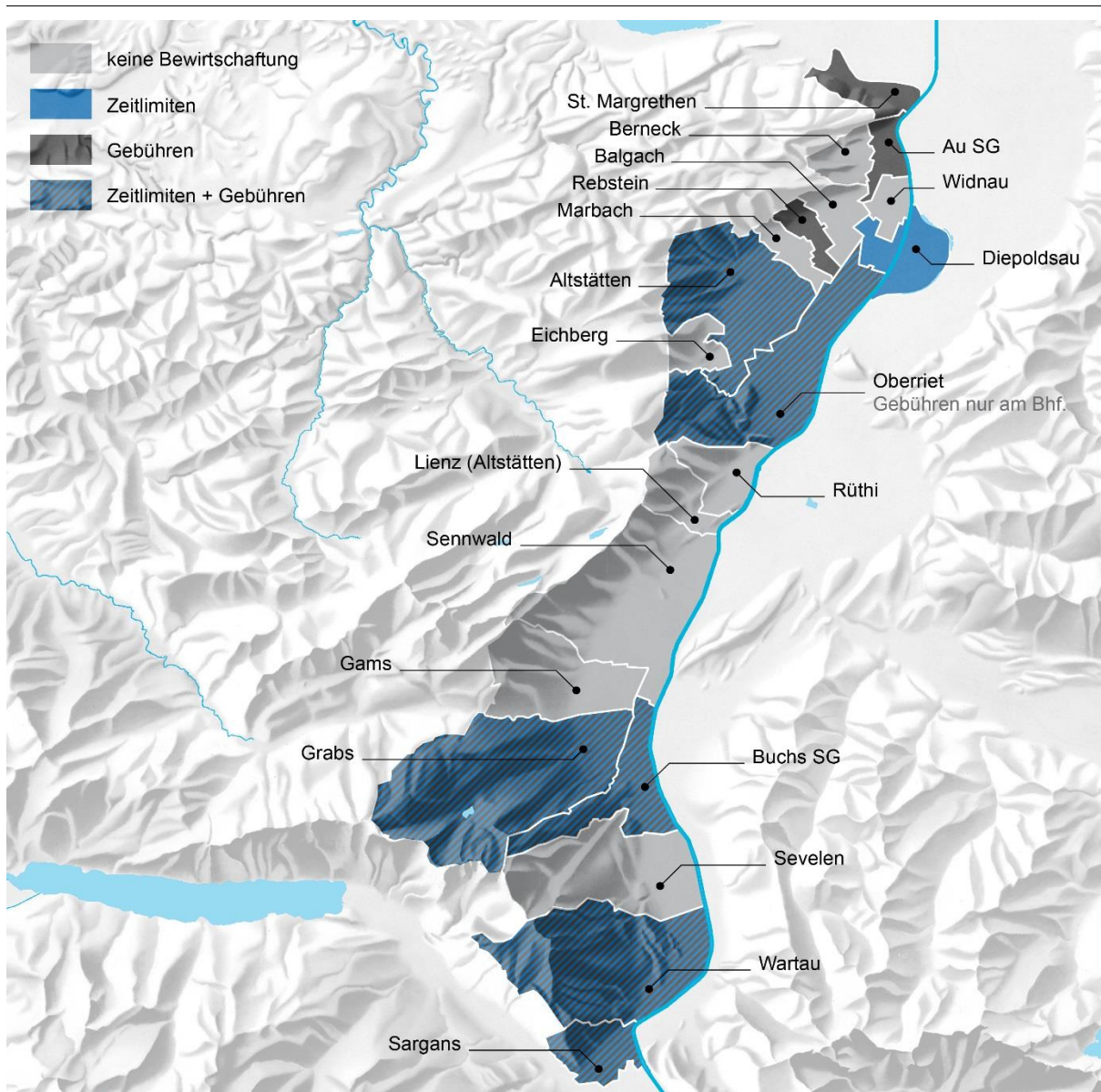


Abbildung 4: Öffentliche Parkierung - Bewirtschaftungspraxis in den Gemeinden

Die Analyse der aktuellen Regelungen bezüglich der Parkplatzbewirtschaftung führt zu folgenden Erkenntnissen:

- Rund die Hälfte der Gemeinden bewirtschaftet bereits heute einen Teil ihrer Parkplätze mit Zeitlimiten und/oder Gebühren.
- Eine konsequente Bewirtschaftung des gesamten Gemeindegebiets wird in keiner Gemeinde umgesetzt.
- Gebühren werden vor allem in den urban geprägten Gemeinden erhoben. In ländlichen Gemeinden werden Parkplätze nur in Einzelfällen bewirtschaftet.
- Im Ballungsgebiet Heerbrugg werden lediglich in Au SG Parkgebühren erhoben, die Gemeinden Widnau, Balgach, Berneck und Diepoldsau verzichten bislang auf diese Massnahme.

- Die in urbanen und semiurbanen Gemeinden erhobenen Parkgebühren liegen meist deutlich unter dem in der VSS Norm SN 640 282 empfohlenen Preisniveau von 2.- bis 2.50 CHF.
- Blaue Zonen existieren nur in sieben von 19 Gemeinden, ab 2019 voraussichtlich gar nur noch in sechs Gemeinden.
- Einige bewirtschaftende Gemeinden räumen den Parkfeldnutzern eine Gratiszeit ein. Diese beträgt in der Regel 30 Minuten.

Öffentliche Parkplätze werden in den betrachteten Gemeinden sehr unterschiedlich gehandhabt. Um klarere Verhältnisse zu schaffen und den Wettbewerb zwischen den Gemeinden zu verringern, wäre eine Vereinheitlichung der Regelungen zur Bewirtschaftung sinnvoll.

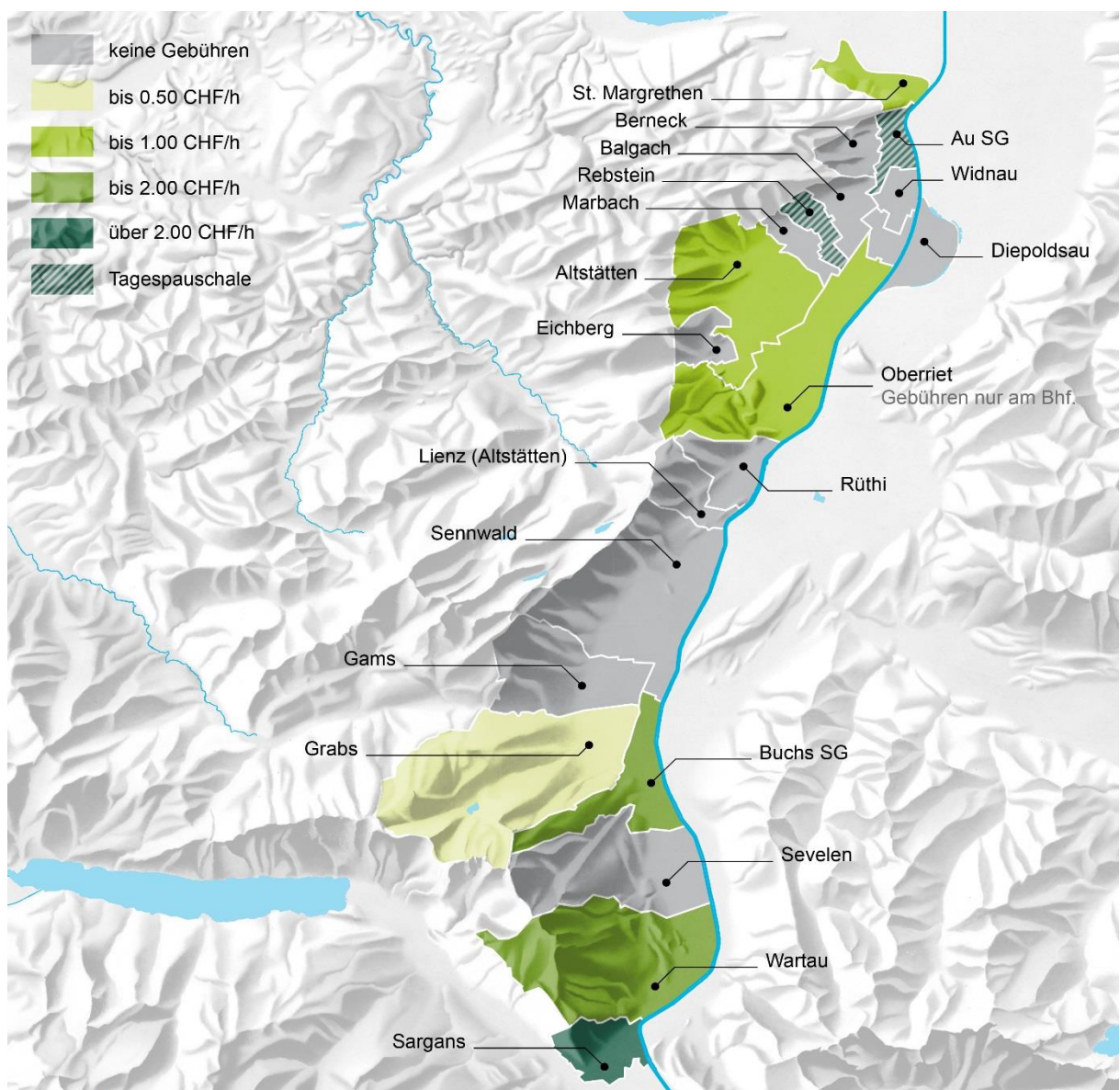


Abbildung 5: Öffentliche Parkierung - Gebührenhöhe für das Parkieren in den Gemeinden

---

### 3 Handlungsbedarf

---

#### 3.1 Handlungsbedarf aus rechtlicher Sicht

Der Handlungsbedarf aufgrund der Änderungen im neuen PBG SG kann wie folgt zusammengefasst werden (Doppelspurigkeit zu Kap 2.1.1):

Die Gemeinden müssen...

- ... die Anzahl minimal zu erstellender Abstellplätze festlegen, sofern die Gemeinde eine Erstellungspflicht für Parkplätze bei Bauvorhaben verfügen möchte
- ... ein Reglement über die Ersatzabgabe erstellen, sofern eine erhoben wird (neu)

Die Gemeinden können...

- ... eine Maximalanzahl Parkplätze festlegen
- ... Veloabstellplätze verfügen (neu)
- ... in Sondernutzungsplanungen für grosse Bauten eine Kostenbeteiligung für die Verkehrsinfrastruktur und/oder Massnahmen zur Begrenzung des Verkehrsaufkommens verlangen (neu)
- ... erlauben, dass Abstellplätze statt auf dem Grundstück in nahen öffentlichen Parkieranlagen zur Verfügung gestellt werden (neu)

---

#### 3.2 Handlungsbedarf aus Sicht Gemeinden

Sowohl im Werdenberg als auch im St. Galler Rheintal hat der motorisierte Individualverkehr einen sehr hohen Stellenwert. Die Gemeinden sind sich bewusst, dass Parkplätze entsprechend ein zentrales Element des Gesamtgefüges Mobilität sind. Insbesondere Parkplätze in den Zentren der Gemeinden sind häufig überlastet, unter anderem weil sie durch Pendler dauerbelegt sind und so nicht für Kunden, Besucher und andere Nutzer zur Verfügung stehen.

Die beiden Regionen setzen sich aus unterschiedlichen Gemeindetypen mit wiederum sehr unterschiedlichen Quartieren zusammen. Folglich liegen vielfältige und räumlich differenzierte Bedürfnisse bezüglich Parkierung vor. Es besteht deshalb der Wunsch nach aufeinander abgestimmten Vorschriften, unter Berücksichtigung der spezifischen Voraussetzungen. Die Parkierungsthemen sollen also in einem grösseren räumlichen Kontext diskutiert werden und die Umsetzung neuer Regelungen einem gemeinsamen Parkierungskonzept folgen.

Regelungsbedarf sehen die Gemeinden insbesondere bei öffentlichen Parkplätzen in Zentrumsnähe. Die Bewirtschaftung von Parkplätzen beschränkt die Attraktivität für Dauerparkierer und ermöglicht so eine höhere Verfügbarkeit der Parkplätze. Einige Gemeinden sprechen sich grundsätzlich für eine zumindest teilweise Bewirtschaftung aus, sind sich aber bewusst, dass die Umsetzung von der – zu Beginn oft geringen – Akzeptanz in der Bevölkerung abhängt. Die Gemeinden wünschen sich daher in einem ersten Schritt ein Aufzeigen der Handlungsmöglichkeiten in einer Art Werkzeugkasten. Auf diesen Werkzeugkasten gestützt soll eine Diskussion über das weitere Vorgehen stattfinden.

Die Gemeinden sehen den Zusammenhang zwischen privater und öffentlicher Parkierung. Gerade in Wohnquartieren werden öffentliche Parkplätze vermehrt als «Latengaragen» genutzt. Das Problem in den Wohngebieten kann sich verschärfen, wenn die Parkplätze im Zentrum bewirtschaftet werden und Pendler deshalb in Wohngebiete ausweichen. Aus diesem Grunde sind auch die Situation in den

Wohngebieten und die Erstellungspflicht für private Parkplätze in die Überlegungen miteinzubeziehen. Der Werkzeugkasten soll sich daher beiden Themen annehmen.

Einige Gemeinden weisen zudem auf die Probleme mit grösseren privaten Parkieranlagen hin. Einerseits ist der Handlungsspielraum bezüglich Bewirtschaftung in diesen Fällen kleiner, andererseits bestehen in privaten Tiefgaragen teilweise erhebliche Leerstände, während bei öffentlichen Parkplätzen ein Mangel herrscht.

Ein Grossteil der genannten Themen wurde auf Stufe Region bereits aufgenommen und mit Massnahmen im Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein bzw. in der Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal festgehalten.

Die Gemeinden sehen zudem bei den folgenden Themen Handlungsbedarf, die im Werkzeugkasten nicht explizit angesprochen werden:

- Die Gemeinden im Rheintal befinden sich in Grenznähe. Die Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung könnte unter Umständen zu vermehrtem Einkaufstourismus ins nahe Ausland führen, wo Parkplätze typischerweise gebührenfrei sind. Eine grenzüberschreitende Betrachtung ist nicht Gegenstand des vorliegenden Berichts und müsste wohl auch in einem anderen Gremium aufgegleist werden. Eine Aufgleisung eines grenzüberschreitenden Prozesses wäre in diesem Zusammenhang sinnvoll.
- Einzelne Gemeinden haben Interesse an Parkplätzen für Carpooling geäussert. Das Thema wird im Werkzeugkasten nicht explizit angesprochen, es existieren auch keine übergeordneten, gesetzlichen Regelungen dazu. Bei der Einrichtung von Carpooling-Parkplätzen muss in jedem Fall darauf geachtet werden, dass sie nicht für andere Nutzungen benutzt werden und damit allfällige Regelungen für die Parkplatzbewirtschaftung unterlaufen. Daraus folgend wären Car-Pooling-Parkplätze nur bei Autobahn-Anschlüssen in einer gewissen Distanz zum Siedlungsgebiet eine Option.
- Für die Gemeinden stellt sich ausserdem die Frage, wie die Nutzen einer Parkplatzbewirtschaftung der Bevölkerung erfolgreich vermittelt werden können. Verfahren zum Miteinbezug der Bevölkerung o.ä. stehen in diesem Bericht nicht im Vordergrund. Die Grenzwerte bei der Erstellungspflicht sowie die Höhe der Parkgebühren könnten bei entsprechenden Rückmeldungen aus der Bevölkerung noch angepasst werden. Beispielsweise sind im Werkzeugkasten bereits 30 Gratisminuten auf bewirtschafteten Parkplätzen vorgesehen.



## 4 Empfehlungen für die Gemeinden – ein Werkzeugkasten

Im Rahmen des Projekts Empfehlung Parkierung wurden Textbausteine für kommunale Bau- und Parkierungsreglemente erarbeitet, mit denen verschiedene Teilbereiche der Parkierung rechtlich geregelt werden können. Die Textbausteine und die Erläuterungen dazu sind im beiliegenden «**Werkzeugkasten Parkierung**» zusammengefasst.

Einige Textbausteine berücksichtigen Unterschiede in der Raumstruktur der Gemeinden. Die Bausteine sind als Vorschläge zu verstehen; die Inhalte können natürlich entsprechend abgeändert werden.

### 4.1 Einflussmöglichkeiten der Gemeinden

Bezüglich der Einflussmöglichkeiten sind vier verschiedene Fälle zu wie folgt unterscheiden:

- Öffentliche Parkierung: Parkplätze auf öffentlichem Grund
- Private Parkierung: Parkplätze auf privatem Grund
- Anzahl Parkplätze: Erstellungspflicht bei Neubau, Zweckänderung und Erweiterung
- Bewirtschaftung der Parkplätze: Zeitbeschränkungen und/oder Erhebung von Gebühren

Zentral ist die Unterscheidung zwischen öffentlichen Parkplätzen und privaten Parkplätzen. Bei Parkplätzen auf öffentlichem Grund hat die Gemeinde jederzeit relativ grossen Handlungsspielraum. Das heisst, sie kann Gebühren verlangen, Zeitbeschränkungen verfügen, Parkplätze neu schaffen oder aufheben. Bei privaten Parkplätzen ist der Spielraum geringer. Für bestehende Anlagen gilt grundsätzlich der Bestandesschutz; die Gemeinde kann einzig versuchen, die Grundeigentümerschaft zu überzeugen, neuen Regelungen wie beispielsweise einer Bewirtschaftung freiwillig zuzustimmen. Bei Neu- Um- oder Ausbau einer Baute oder Anlage kann die Gemeinde jedoch Vorschriften zur Anzahl zu erstellender Parkplätze machen. Unter gewissen Voraussetzungen kann sie dabei auch Reduktionen verordnen und bei Grossanlagen eine Bewirtschaftungspflicht vorsehen.

	Private Parkplätze	Öffentliche Parkplätze
Anzahl / Anordnung Parkplätze	Bei Neubau, Zweckänderung, Erweiterung: im kommunalen Baureglement gestützt auf PBG  Regionale Betrachtung sinnvoll	Raum- und Verkehrsplanung kommunal
Bewirtschaftung Parkplätze	Neu: bei verkehrsintensive Einrichtungen über Sondernutzungsplan gestützt auf PBG  Bestehend: freiwillig Betriebliches Mobilitätsmanagement	Parkierungsreglement gestützt auf nationale und kantonale Strassengesetze  Regionale Betrachtung sinnvoll

Abbildung 6: Einflussmöglichkeiten der Gemeinden

## 4.2 Werkzeugkasten

Der Werkzeugkasten enthält Vorschläge für die private und die öffentliche Parkierung und ist wie folgt aufgebaut:

<b>Kapitel</b>	<b>Thema</b>	<b>Seite</b>
<b>A</b>	<b>Private Parkierung</b>	<b>3</b>
A1	Private Parkierung: Grundsätze	4
A2	Richtbedarf	5
A3	Pflichtangebot	7
A4	Reduktion des Pflichtbedarfs	10
A5	Befreiung von der Erstellungspflicht, Ersatzabgaben	11
A6	Publikumsintensive Einrichtungen	12
A7	Leichte Zweiräder	13
A8	Spezialfälle	14
<b>B</b>	<b>Öffentliche Parkierung</b>	<b>17</b>
B1	Öffentliche Parkierung: Grundlagen	19
B2	Bewirtschaftungsarten	20
B3	Parkraumzonen	21
B4	Gebühren und Zeitlimiten	23
B5	Blaue Zonen	25
B6	Publikumsintensive Einrichtungen	26

Tabelle 5: Inhaltsverzeichnis Werkzeugkasten





## Anhang A Protokoll Workshop Verein Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein



---

Kanton St.Gallen

AP WFL

# Workshop "Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze"

Datum, Zeit	Montag, 13. Juni 2016, 09:00 – 11:00 Uhr	
Ort	Rathaus Schaan, SiZi 3	
Teilnehmende	Andreas Rohrer Rudolf Lippuner Jörg Tanner Armin Hidber Daniel Hilti Roland Ledergerber Michael Ackermann Ewald Ospelt David Amann Alma Sartoris Henrik Caduff Stefan Banzer René Lenherr-Fend Manuela Raab Annick Nussbaumer	Buchs SG, Projektleiter Bau- und Ortsplanung Grabs, Gemeindepräsident Sargans, Gemeindepräsident Sargans, Bauverwalter Schaan, Gemeindevorsteher Sevelen, Gemeindepräsident Sevelen, Leiter Bau Vaduz, Bürgermeister Vaduz, Gemeindepolizist Kt. SG, Leiterin Agglomerationsprogramme LLV, Amt für Bau und Infrastruktur LLV, Amt für Bau und Infrastruktur Region Sarganserland-Werdenberg ewp AG ewp AG

## Hintergrund

Im 2011 eingereichten Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein wurde eine Massnahme eingereicht, welche ein regionales Parkraumkonzept vorsieht. Ziel dieser Massnahme war es, die Bewirtschaftung und Erschliessung der öffentlichen Parkieranlagen regional zu koordinieren. Die weiteren Abklärungen zur Umsetzung dieser Massnahme haben gezeigt, dass ein agglomerationsweites Konzept politisch nicht umsetzbar ist. Da viele Gemeinden eine ländliche Struktur haben, ist ein flächendeckendes Konzept auch wenig zielführend. Die Gemeinden haben je nach Zentralität einen ganz unterschiedlichen Problemdruck bezüglich öffentlicher Parkierung.

Erste Diskussionen zur Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze haben gezeigt, dass das Thema eine sehr emotionale Komponente hat. Durch Einführung der Parkplatzbewirtschaftung wird ein Gut, das bisher gratis und uneingeschränkt verfügbar war, Nutzungsbedingungen unterstellt und allenfalls kostenpflichtig. Dies greift in Gewohnheiten ein und wird daher von Politik und Bevölkerung oft sehr emotional diskutiert.

Von den grösseren Gemeinden der Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein kennen die meisten zumindest auf Teilgebieten eine Parkplatzbewirtschaftung. Doch der Widerstand bei der Einführung war vielerorts sehr gross oder ist es immer noch. Deshalb wurde vom Vorstand der Agglomeration beschlossen, dass ein Workshop mit Vertretern der grösseren Zielgemeinden (siehe Teilnehmende) durchgeführt werden soll. Im Sinne eines Erfahrungsaustausches soll dieser dazu dienen, den Handlungsbedarf in der Agglomeration zu beleuchten.

## Fachlicher Input<sup>1</sup>

Jede Fahrt mit dem Auto beginnt und endet mit einem Parkplatz. Die Verfügbarkeit von Parkplätzen und die Bedingungen, unter denen diese benutzt werden dürfen, sind daher in vielen Gemeinden ein wichtiges Thema.

Im Fokus des Workshops stehen die öffentlichen Parkplätze. Diese sind grundsätzlich frei zugänglich unter Berücksichtigung des jeweiligen Parkierungsregimes. Private Parkplätze hingegen sind in privatem Besitz (z.B. Privathaushalte, Unternehmungen) und/oder werden privat betrieben, dienen jedoch einem öffentlichen Interesse und sind für die Öffentlichkeit zugänglich (z.B. Geschäfte, Einzelhandel, Dienstleistungen wie Arzt oder Coiffeur). Die private Parkierung ist ebenfalls wichtig und ein Teil des Ganzen. Die Einflussnahme der Gemeinden ist aber kleiner und erfolgt über andere Instrumente.

### Auslöser

Die Auslöser für die Einführung von Parkplatzbewirtschaftung in einer Gemeinde unterscheiden sich von Fall zu Fall. Sie lassen sich grob nach folgenden Themen gliedern:

- Parkplatzbewirtschaftung als Massnahme zur *Erreichung übergeordneter Ziele*
  - übergeordnete Zielsetzungen: z.B. Ziele im Verkehrs-, Mobilitäts- oder Energieleitbild, Legislaturziele

---

<sup>1</sup> Der fachliche Input stützt sich auf das Paper „Energie Schweiz (2015) Werkzeugkoffer öffentliche Parkierung in Gemeinden, Leitfaden; Thun.“

- als Teil übergeordneter Planung: z.B. Verkehrsrichtplan oder Agglomerationsprogramm
- Parkplatzbewirtschaftung als Antwort auf *veränderte Rahmenbedingungen*
  - Raumwirksame Entscheide, verkehrsplanerische Massnahmen, Siedlungswachstum, Massnahmen in Nachbargemeinden, Ansiedlung publikumsintensiver Einrichtungen etc. können sich auf die Verkehrs- und Parkplatzsituation in der Gemeinde auswirken
- *Konflikte* zwischen verschiedenen Nutzergruppen als Auslöser für die Einführung von Parkplatzbewirtschaftung
  - Fremdparkierer in Wohnquartieren  
Parkraum für Besucher wird von Pendlern und Beschäftigten belegt (insb. in der Nähe von Bahnhöfen und Arbeitsplatzgebieten)
  - Überlastung und Unterlastung von Parkieranlagen  
Parkraum ist zwar vorhanden, aber „am falschen Ort“
  - Strassenraum als Laternengarage  
Ausweichen auf den Strassenraum in Wohnquartieren, entweder weil dies günstiger ist oder weil nicht genügend Parkplätze auf privatem Grund vorhanden sind
  - Dauerbesetzte Parkplätze im Zentrum  
Parkplätze für Kunden und Besucher durch Dauerparkierer (z.B. Pendler) belegt
  - Parkieren am Siedlungsrand oder im Naherholungsraum  
Es besteht oft eine sehr hohe, temporäre Nachfrage und überfüllte Parkplätze.
  - Verkehrsbelastung / Verkehrsüberlastung  
Je nach Umschlaghäufigkeit eines Parkplatzes werden weniger oder mehr Fahrten pro Parkplatz generiert.
  - Parkierung im Konflikt mit dem Ortsbild  
In historischen Ortskernen ist die Schaffung von Parkraum aufgrund der Baustruktur und/oder des Ortsbildschutzes oft nicht möglich oder nicht erwünscht.
  - Parkierung als Sicherheitsproblem  
Die Anordnung von Parkplätzen kann zu Sicherheitsdefiziten führen (z.B. Längsparkierung).
  - Konflikte mit anderen, attraktiven Nutzungen  
Der Raum für Parkplätze steht oft in Konkurrenz zu anderen Nutzungen (z.B. Wohn- und Aufenthaltsqualität, Flanieren und Einkaufen, Gastronomie und Musik, etc.)

### *Projektorganisation*

Um das Parkierungsmanagement möglichst breit abzustützen, gilt es, die richtigen Akteure einzubinden. Die Bildung einer temporären Arbeitsgruppe ist empfehlenswert und bindet Betroffene in einen Partizipationsprozess ein. Darin vertreten oder beigezogen sollten je nach Situation und Organisation in der Gemeinde folgende Betroffene sein:

- Gemeinde, politische Vertretung und Behörden der relevanten Abteilungen
- Externe Fachberater
- Polizei, Sicherheitsbehörden
- Vertretung aus betroffenen Bevölkerungsgruppen

Je nach Problemstellung oder Auslöser macht es auch Sinn, weitere betroffene Stakeholder in die Arbeitsgruppe zu integrieren. Dies können z.B. Vertreter sein von Gewerbe, Detailhändler, Quartierorganisationen, Nachbargemeinden, Regionen, Verbände und Vereine, Transportunternehmen, Stadtentwicklung.

### *Ziele*

Ausgehend von übergeordneten Zielsetzungen und Auslösern werden konkrete Ziele formuliert. Die Ziele können in zwei Bereiche unterschieden werden: qualitative Ziele (z.B. Entschärfung kritischer Stellen) und quantitative Ziele (z.B. Reduktion von Fahrten). Die definierten Ziele sollen messbar sein, damit später eine Zielüberprüfung stattfinden kann.

Zielkonflikte sind meist unvermeidlich und müssen ausdiskutiert werden. Dort, wo Zielkonflikte erkennbar sind, müssen Kompromisse vorbereitet und Gewichtungen vorgenommen werden.

### *Massnahmen*

In einem ersten Schritt wird ein Parkierungskonzept erstellt, welches die Absichten thematisch und räumlich aufzeigt. Daraus werden konkrete Massnahmen abgeleitet. Thematische Massnahmenbereiche sind:

#### Parkplatzangebot

Welche und wie viele Parkplätze sollen an welchem Ort angeboten werden? Es ist darauf zu achten, dass kein Überangebot geschaffen wird.

#### Parkplatzbewirtschaftung

- Zeitliche Beschränkung  
Mit der Festlegung einer maximalen Parkierdauer ist – ausreichende Kontrolle vorausgesetzt – eine präzise Einschränkung möglich (z.B. Bevorzugung Anwohnerparken gegenüber Pendlern).
- Beschränkung von Nutzergruppen (Anwohner, Pendler, Kunden, blaue Zone, etc.)  
Dies ermöglicht die Bevorzugung bestimmter Nutzergruppen.
- Gebührenerhebung  
Die monetäre Bewirtschaftung der Parkplätze kann folgende Regelungen umfassen:
  - Bewirtschaftungstage
  - Bewirtschaftungszeit
  - Zeitliche Parkgebührenstaffelung: linear, progressiv, degressiv
  - Mindest-Parkgebühr
  - Parkgebührenhöhe
  - Langzeittarif
  - Gebührenfreies Kurzzeitparkieren
- Kombination aus den Vorgenannten

#### Kommunikations- & Mitwirkungsarbeit

Mit transparenter und zielgruppengerechter Kommunikation kann Akzeptanz für Entscheidungen geschaffen werden. Je nach Situation empfiehlt sich auch ein aktiver Einbezug der Bevölkerung in den Erarbeitungsprozess. Reglemente und kostenwirksame Massnahmen müssen zudem vor der Umsetzung meist von der Legislative (Bevölkerung, Parlament, Einwohnerrat) genehmigt werden.

## Erfahrungsaustausch und Handlungsbedarf

Die nachfolgende Tabelle fasst den Erfahrungsaustausch unter den Gemeinden zusammen. Sie zeigt die jeweiligen Auslöser und bisher unternommenen Schritte auf, sowie gute und schlechte Erfahrungen.

Gemeinde	Auslöser	Bisherige Schritte	☺ läuft gut	☹ läuft schlecht
Buchs	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Im Zentrum zu wenig freie Parkplätze.</li> <li>· Laternengaragen in den Quartieren</li> <li>· Ausweichen auf Schulparkplatz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Parkierungskonzept für gesamte Gemeinde angestrebt (Gebührenerhebung im Zentrum (24h-Bewirtschaftung), Ring mit „blauer Zone“ um Zentrum, Bewirtschaftung des Schulparkplatzes</li> <li>· Parkierungskonzept konnte nur in Teilen umgesetzt werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Pendler belegen Parkplätze im Zentrum nicht mehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Anpassung der Bewirtschaftung aufgrund von Druck (neu nur noch von 8 bis 20 Uhr)</li> <li>· Parkieren in Quartieren ist immer noch ein Problem</li> <li>· Umsetzung von Tempo 30 Zonen ist schwierig</li> </ul>
Grabs	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Parkplatzsituation im Berg-/Tourismusgebiet (Ziel: vermehrt mit ÖV anreisen statt mit Auto)</li> <li>· Keine Parkplätze für Bewohner und Besucher des Städtli Werdenberg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Einführung einer Tagesgebühr (6.-)</li> <li>· Blaue Zone im -Städtli</li> <li>· Auflage für Spital die Parkplätze zu bewirtschaften</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Bevölkerung hat sich daran gewöhnt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Dezentrale Ticket-Automaten aufgrund nötiger Stromzufuhr (wird z.T. nicht gefunden)</li> <li>· Trotz Tagesgebühr kein höherer ÖV-Anteil im Berg-/Tourismusgebiet</li> </ul>
Sargans	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Parkplatzbewirtschaftung am Bahnhof hat Ausweichen auf Quartiere zur Folge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Bewirtschaftung rund um Bahnhof</li> <li>· Gesamtkonzept wird erarbeitet</li> <li>· Private Parkverbote</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Zweiwöchige Flyeraktion zum P+R-Angebot</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· (Zentrums-) Bewohner weichen auf öffentliche Flächen aus (Schul- und Sportanlagen) &gt; eine Bewirtschaftung würde die Falschen treffen (z.B. Freiwillige Sportvereine)</li> <li>· Kontrolle der Gratis-Stunde sehr aufwändig</li> </ul>
Schaan	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Dauerbesetzte Parkplätze durch Arbeitspendler nach Vaduz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Parkplatzbewirtschaftung im Zentrum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Parkplatzproblem im Zentrum gelöst</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>· Parkplatzbewirtschaftung nur im Zentrum, Messeplatz noch nicht bewirtschaftet, da Verlagerung in Quartierstrassen befürchtet wird</li> </ul>

Gemeinde	Auslöser	Bisherige Schritte	☺ läuft gut	☹ läuft schlecht
Sevelen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Überlastung von Parkierungsanlagen (Grossindustrie bei Schichtwechsel) mit Ausweichen auf Quartierstrassen</li> <li>Dienstfahrzeuge auf öffentliche Parkplätzen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parkfelder in Quartieren definiert</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Konsequente Kontrolle wirkt</li> <li>Grössere Arbeitgeber gehen zurzeit das Problem aktiv an (BMM)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Komplizierte Umsetzung</li> <li>Verlagerungen / Laternengaragen</li> </ul>
Vaduz	<ul style="list-style-type: none"> <li>Überlastung von diversen Parkierungsanlagen (Arbeitsplatzzentrum, Uni, Stadion, Tourismus)</li> <li>Folge: Fremdparkierer und Laternengaragen in Wohnquartieren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parkplatzbewirtschaftung seit 1960er Jahren, fast flächendeckend</li> <li>Zonenparkverbot</li> <li>Zeitliche Beschränkungen und Gebührenerhebung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>funktioniert überwiegend gut</li> <li>„man hat sich daran gewöhnt“</li> <li>Positive Wirkung, dass Schaan das gleiche Tarifmodell eingeführt hat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Probleme in Wohnquartieren noch nicht gelöst &gt; Pendler, Laternengaragen</li> <li>Zeitliche Einschränkung bedingt hohen Kontrollaufwand (Gratisstunde ist nicht mehr abzuschaffen)</li> </ul>

Tabelle 1: Erfahrungsaustausch bzgl. öffentlicher Parkierung in Gemeinden

In den Gemeinden der Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein hat der Individualverkehr einen hohen Stellenwert. So überrascht es nicht, dass in den meisten Gemeinden eine Überlastung von Parkplätzen Auslöser für eine Parkplatzbewirtschaftung war. Meist handelt es sich um Parkplätze in den Zentren, welche durch Pendler dauerbelegt waren und so nicht für Kunden, Besucher und andere Nutzer zur Verfügung standen.

Durch die Parkplatzbewirtschaftung konnte das Problem in den Zentren meist behoben werden. Doch weichen die Pendler nun auf die Wohnquartiere aus. Diese werden bereits oft von den Anwohnern als Laternengaragen benutzt, da die Anzahl Fahrzeuge pro Familie oft die Anzahl privater Parkplätze übersteigt. Der Nutzungsdruck auf die Quartiere nimmt zu. Entsprechend besteht im Umgang mit der Parkierung auf den Quartierstrassen Handlungsbedarf.

Die Umsetzung bzw. Einführung von Parkplätzen, Parkverbotszonen, blauen Zonen und dergleichen erweist sich oft als schwierig. Die Akzeptanz von Parkierungskonzepten ist insbesondere am Anfang oft gering. Ein Gut, das bisher gratis und uneingeschränkt verfügbar war wird neu kostenpflichtig. Diverse Gemeinden haben daher als Kompromiss eine Gratisstunde eingeführt. Gerade diese ist aber mit sehr hohem Kontrollaufwand verbunden. Auch die Bewirtschaftungszeit musste bspw. in Buchs auf Druck angepasst werden.

In Gruppen wurde der Handlungsbedarf weiter diskutiert. Zentral sind folgende Themen:

- Grundsätzlich: Parkplätze sind Teil des Gesamtgefüges Mobilität. Besteht Handlungsbedarf bei den öffentlichen Parkplätzen besteht auch Handlungsbedarf bei den privaten Parkplätzen und dem Mobilitätsverhalten allgemein.
- Umgang mit Fremdparkierung und Laternengaragen auf Quartierstrassen
- Umsetzung / Einführung von Parkplätzen, Parkverbotszonen, blauer Zone etc.



- Zusammenhang öffentliche Parkierung und Erstellungspflicht von Parkplätzen:: Parkplatzbedarf, Vorschriften zu Parkplatzreduktion bei Überbauungsplänen (kein Überangebot schaffen, aber auch keine Inanspruchnahme von öffentlichen Parkplätzen). Der Handlungsbedarf bezieht sich auf die Anzahl der Parkplätze und auf die Höhe der Abgeltung.
- Anforderungen Strassenraumgestaltung
- Innere Verdichtung: Durch die Verdichtung steigt der Parkplatzbedarf, Raum für zusätzliche Parkplätze ist jedoch nicht vorhanden. Wie kann dieser Konflikt angegangen werden?
- Abstimmung zwischen Gemeinden und Region (gemeinsame Strategie)

## Ergebnisse

Der Problemdruck ist in den Gemeinden unterschiedlich gross. Dies macht eine regionale Massnahme schwierig. Der Erfahrungsaustausch und die Diskussion des Handlungsbedarfs zeigen aber, dass folgende Themen anzugehen sind:

- Erarbeitung Empfehlungen Parkplatzbewirtschaftung vom Land Liechtenstein für Gemeinden (analog Energie Schweiz)
- Regionale Entwicklung / Abstimmung neues Planungs- und Baureglement Kanton St.Gallen
  - Kantonale Vorgaben zum Parkplatzbedarf, Harmonisierung der geforderten Parkplätze
  - Regionale Einheitlichkeit erleichtert Benützung und Verständlichkeit
  - Klärung Umgang mit innerer Verdichtung
  - Für Nutzer wäre eine regionale Einheitlichkeit verständlicher (z.B. wenn nicht auf dem eigenen Parkplatz parkiert wird, muss bezahlt werden).
  - Kantonale Vorgaben zum Parkplatzbedarf wären hilfreich.
- Empfehlung zum Umgang mit Fremdparkierung / Laternengaragen in Quartierstrassen (zum Beispiel Zusammenstellung von Best Practice Beispielen).



## Anhang B Protokoll Startworkshop Verein St. Galler Rheintal



---

## Protokoll Startworkshop St.Galler Rheintal 00001

### Empfehlung Parkierung / Umsetzung PBG

---

Auftraggeber	Region St.Galler Rheintal
Datum	Mittwoch, 15. November 2017
Zeit	8 – 9:30 Uhr
Ort	Restaurant Sonne, Eichberg

---

#### Teilnehmende

A. Arnold	Gemeindepräsident Eichberg
A. Breu	Gemeindepräsident Marbach
A. Eggenberger	Gemeindepräsident Rebstein
R. Friedauer	Gemeindepräsident St.Margrethen
R. Huber	Gemeindepräsident Oberriet
C. Köppel	Gemeindepräsidentin Widnau
R. Mattle	Stadtpräsident Altstätten
P. Scheuble	Gemeindepräsident Rüthi
B. Seelos	Gemeindepräsident Berneck
C. Sepin	Gemeindepräsident Au SG
S. Troxler	Gemeindepräsidentin Balgach
A. Mathieu	Verein St.Galler Rheintal
A. Sartoris	AREG Kanton St. Gallen
P. Ackermann	ewp
D. Stucki	ewp

---

#### Traktanden

- 1 Begrüssung
- 2 Ziele des Workshops, Input Region
- 3 Input Kanton St.Gallen
- 4 Fachlicher Input Parkierung
- 5 Erfahrungsaustausch
- 6 Pendenzen

---

#### Beilagen

PowerPoint-Folien

---

#### Nächste Sitzung

wird per Doodle festgelegt

---

#### Entschuldigt

R. Wälter	Gemeindepräsident Diepoldsau
-----------	------------------------------

---

#### Verteiler

Teilnehmende und Entschuldigte

S. Saggioro	Verein St.Galler Rheintal
R. Lenherr-Fend	Verein Agglomeration W-FL

---

#### Versand

18. Dezember 2017 per E-Mail

---

## 1 Begrüssung

R. Huber begrüsst die Anwesenden zum Startworkshop Rheintal und zur anschliessenden Sitzung der VSGP, Region Rheintal.

---

## 2 Ziele des Workshops, Input Region

A. Mathieu begrüsst die Anwesenden im Namen des Vereins St.Galler Rheintal und gibt einen kurzen Überblick über das Projekt Empfehlung Parkierung / Umsetzung PBG:

### Projektauftrag und Ziel

Am 1. Oktober 2017 traten im Kanton St.Gallen das neue Planungs- und Baugesetz (PBG SG) sowie die dazugehörige Verordnung (PBV) in Kraft. Aufgrund dessen müssen die Gemeinden ihr Baureglemente an das neue Recht anpassen.

Das St.Galler Rheintal hat sich in Mobilitätsstrategie zum Ziel gesetzt das Thema „Regionales Parkraummanagement“ anzugehen. Im Werdenberg ist die Anpassung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen eine Massnahme aus dem Agglomerationsprogramm der zweiten Generation.

Da eine regionale Einheitlichkeit die Verständlichkeit für die Bevölkerung und die Autofahrerinnen und Fahrer erleichtert, möchten die Gemeinden aus dem St.Galler Rheintal, dem Werdenberg und Sargans die neuen gesetzlichen Vorgaben aus dem neuen PBG SG zur Erstellung von Abstellplätzen nach Möglichkeit aufeinander abstimmen und in ihre Planungsinstrumente aufnehmen. Ziel der Empfehlung zur Umsetzung des PBG SG bezüglich Parkierung ist es, Möglichkeiten aufzuzeigen, wie auf verschiedene Herausforderung und Probleme reagiert werden kann. Im Sinne des Agglomerationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein und der Mobilitätsstrategie Rheintal werden abgestimmt auf die Bedürfnissen der Gemeinden Satzbausteine entwickelt, welche nach dem Baukastensystem in die kommunalen Reglemente aufgenommen werden können.

Der Terminplan kann den Folien im Anhang entnommen werden.

### Ziele Startworkshop

Die Ziele des Startworkshops St.Galler Rheintal sind insbesondere:

- **Wissensstand** der Gemeinden im Rheintal untereinander angleichen
- **Erfahrungsaustausch** zwischen den Gemeinden bezüglich Parkierung
- Vervollständigung Auslegeordnung:  
Diskussion der Probleme und **Herausforderungen** mit der Parkierung in den Gemeinden
- Vervollständigung Auslegeordnung:  
Herausschälen des zentralen **Handlungsbedarfs** bezüglich Parkierung

### 3 Input Kanton St.Gallen

A. Sartoris vom AREG erläutert die Situation im Hinblick auf das Agglomerationsprogramm Rheintal der 4. Generation und zeigt die Handlungsmöglichkeiten im Bereich Parkierung auf.

Der Bund beurteilt die Agglomerationsprogramme aufgrund von vier Wirksamkeitskriterien, von denen eines misst, ob die Qualität des Verkehrssystems verbessert wurde. Dazu können unter anderem auch nachfrageseitige Massnahmen beitragen. So zum Beispiel die Lenkung der Verkehrsnachfrage durch:

- Anpassung und Vereinheitlichung der Parkierungsregimes
- Parkplatzbewirtschaftung: Einführung und Erhöhung von allenfalls gestaffelten Parkgebühren und/oder Einführung von Parkzeitbeschränkungen
- Verkehrsberuhigung etc.

In der benachbarten Region Werdenberg-Liechtenstein wurden beispielsweise im Agglomerationsprogramm der 2. Generation folgende Massnahmen beschlossen:

- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Regionales Parkraumkonzept
- Anpassung Parkplatzbedarf in kommunalen Erlassen

Die Gemeinden haben für private und öffentliche Parkplätze folgende Einflussmöglichkeiten:

	Private Parkplätze	Öffentliche Parkplätze
Anzahl / Anordnung Parkplätze	Bei Neubau, Zweckänderung, Erweiterung: im kommunalen Baureglement gestützt auf PBG und Musterbaureglement  Regionale Betrachtung sinnvoll	Raum- und Verkehrsplanung kommunal
Bewirtschaftung Parkplätze	Neu: bei verkehrsintensive Einrichtungen über SNP gestützt auf PBG	Parkierungsreglement gestützt auf nationale und kantonale Strassengesetze  Regionale Betrachtung sinnvoll
	Bestehend: freiwillig BMM	

---

## 4 Fachlicher Input Parkierung

D. Stucki beleuchtet das Thema Parkierung kurz aus fachlicher Sicht und präsentiert eine erste Auslegeordnung der Lage in den Rheintaler Gemeinden. Details können den Präsentationsfolien in der Beilage entnommen werden.

---

## 5 Erfahrungsaustausch

### Allgemein

C. Köppel schlägt vor, einen grenzüberschreitenden Prozess im gesamten Rheintal aufzugleisen, wo die Themen der Parkierung diskutiert werden können. Mögliche Instrumente müssen koordiniert erarbeitet werden. Das Rheintal besteht aus unterschiedlichen Gemeindetypen mit wiederum sehr unterschiedlichen Quartieren und damit unterschiedlichen Bedürfnissen bezüglich Parkierung. Es besteht deshalb der Wunsch nach aufeinander abgestimmten, spezifischen Vorschriften, evtl. abhängig von der Dichte und den spezifischen Voraussetzungen. Ausserdem stellt sich die Frage, für wie lange diese neuen Vorschriften gelten sollen. Die Entwicklung sowie die Veränderungen in der Mobilität verlaufen sehr schnell; darauf sollte man reagieren können («Momentum» zur Schaffung von Urbanität nicht verpassen).

R. Friedauer wirft ein, dass Vorschriften nur für die Schweiz in einem grenzüberschreitenden Wirtschaftsraum eventuell zu kurz gegriffen sind. So hat beispielsweise die Einführung von Parkplatzbewirtschaftung in einem Einkaufszentrum in St. Margrethen dazu geführt, dass vermehrt über die Grenze ausgewichen wurde, wo die Parkplätze i.d.R. kostenlos benutzbar sind.

Ein Grossteil der Gemeindepräsidentinnen und –präsidenten finden, dass eine Diskussion über die genauen Vorschriften bezüglich Parkierung («Diskussionen um den einzelnen Parkplatz») zum aktuellen Zeitpunkt verfrüht ist. Zudem wird die Wirkung als eher klein angesehen. Sie betonen, dass die Parkierungsthemen in einem grösseren räumlichen Kontext diskutiert werden müssen und ein gemeinsames, grenzüberschreitendes Konzept für den Umgang mit der Parkierung wichtig wäre.

Es wird ausserdem darauf hingewiesen, dass die Schaffung von Parkplätzen für Carpooling im Rheintal im Moment ein wichtiges Thema ist. Noch ist aber unklar, wie man diese am besten umsetzt.

In der anschliessenden Diskussion zeigt sich, dass sich die Parkierungsfragen im vorliegenden Projekt wohl nicht abschliessend klären lassen. Die Gemeinden haben sowohl intern als auch untereinander weiteren Diskussionsbedarf. Ausserdem gibt es Schnittstellen zum Agglomerationsprogramm, wo die Parkierung ebenfalls wieder ein Thema sein wird.

Die meisten Anwesenden sind aber auch der Meinung, dass eine Auslegeordnung und das Aufzeigen der Handlungsmöglichkeiten als erster Schritt nützlich sein



könnten. Sie können sich vorstellen, dass ein Werkzeugkasten den Gemeinden dazu dienen kann, intern das weitere Vorgehen zu diskutieren.

ewp wird die Auslegeordnung wie geplant abschliessen und Handlungsoptionen gruppiert nach Gemeinden mit ähnlichen Ausgangslagen vorschlagen. In welchem Umfang diese ausgearbeitet werden und ob zusätzlich die Parkplatzbewirtschaftung miteinbezogen werden soll, wird noch zusammen mit den Regionen und dem Kanton diskutiert.

Die Gemeindepräsidentinnen und –präsidenten wünschen einen zweiten Workshop zusammen mit den Kolleginnen und Kollegen aus der Region Sarganserland-Werdenberg anstelle einer schriftlichen Vernehmlassung. Dabei soll regionsübergreifend in Gruppen (bspw. nach Gemeinden mit ähnlichen Ausgangslagen «ländlich», «urban», etc.) diskutiert werden. Die Unterlagen (Entwurf «Werkzeugkasten») sollen vorab verschickt werden. Der Termin für diesen zweiten Workshop (im Terminplan im Bereich Januar/Februar festgelegt) soll aufgrund von Ferienabwesenheiten und der beantragten Änderung des Projektinhaltes nach hinten verschoben werden.

### Erfahrungsaustausch

A. Mathieu und P. Ackermann fragen die Anwesenden nach expliziten Beispielen von Problemen oder Herausforderungen bezüglich Parkierung in den Gemeinden. Folgende Hinweise gehen daraufhin ein:

Gemeinde	Erfahrung
Heerbrugg	Im Zentrum befindet sich eine Tiefgarage mit 300 Plätzen. Fast alle Plätze sind reserviert, die Auslastung ist allerdings sehr schlecht. Obwohl die Gemeinde Bedarf nach zusätzlichen Tiefgaragenplätzen hätte, möchte der Eigentümer die Garage nicht der Öffentlichkeit zugänglich machen. Die Gemeinde hat in dieser Frage keinen Spielraum.
Au	In der laufenden Zentrumsplanung verlangt die Bevölkerung viele Parkplätze, eine Reduktion ist politisch schwierig durchzusetzen. Die Gemeinde plant nun eine Tiefgarage sowie zusätzliche, oberirdische Parkplätze, die nur zeitweise bei Bedarf freigegeben werden und langfristig eventuell einer neuen Nutzung zugeführt werden können.
Altstätten	In den Räten sind Parkplatzfragen politisch sehr heikel. Laternenparkplätze in den Quartieren sind unerwünscht, zu viele Pflichtparkplätze aber auch. Ein Gleichgewicht zu finden ist sehr schwierig. Ebenso ist es schwierig zu beurteilen, ob eingereichte Mobilitätskonzepte gut genug sind, um eine Parkplatzreduktion zu rechtfertigen. Nur in der Runde der Gemeindepräsidentinnen und –präsidenten kann keine Regelung bestimmt werden. Eine solche muss politisch auch durchsetzbar sein, wozu die Anliegen aus der Bevölkerung einfließen müssen.

Widnau	Ähnliches Problem wie in Heerbrugg mit schlechter Auslastung privater Tiefgaragen. Es ist unklar, wie man in der Bevölkerung das Bewusstsein für den Nutzen von Parkplatzbewirtschaftung schaffen könnte.
Rüthi	Die bestehenden und gut genutzten P+R-Parkplätze am Bahnhof liegen auf privatem Grund. Die Parkplätze sind aber nicht gesichert, was aber langfristig wichtig wäre.
Berneck	Auch bei neuen Überbauungen verlangen Bevölkerung/Investoren mehr Parkplätze als geplant. Wie kann man das Bewusstsein für die Mehrfachnutzung von Parkplätzen schaffen? Wie lanciert man eine erfolgreiche Parkplatzbewirtschaftung? Best-Case-Beispiele und Erfahrungen wären für die Gemeinden wertvoll.
Widnau	Das Problem bei vielen Tiefgaragen von Überbauungen ist der Fokus «privacy». Die Mieter/Eigentümer wehren sich gegen eine Öffnung «ihrer» Tiefgaragen. Mindestens bei Überbauungen im Zentrum müsste man dies ändern, um die Tiefgaragen zu öffnen und die Auslastung der Parkplätze zu verbessern. Eventuell wäre eine Art Sharing-Modell für Tiefgaragenplätze ein erfolgsversprechender Ansatz.
St. Margrethen	Die Einführung von Parkplatzbewirtschaftung in einem Einkaufszentrum in St. Margrethen hat dazu geführt, dass vermehrt über die Grenze ausgewichen wurde, wo die Parkplätze i.d.R. kostenlos benutzbar sind. Vorschriften nur für die Schweiz in einem grenzüberschreitenden Wirtschaftsraum greifen evtl. zu kurz.
Rebstein	Bei den P+R-Parkplätzen der SBB besteht im Rheintal kein Wettbewerb, da überall der gleiche Tarif gilt.
Altstätten	Damit ein Sharing von Tiefgaragenplätzen genutzt werden würde, müsste zuerst im restlichen Zentrumsgebiet eine Parkplatzbewirtschaftung eingeführt werden.

Tabelle 1: Erfahrungen bezüglich Parkierung in den Rheintaler Gemeinden

---

**6 Pendenzen**

<b>Nr.</b>	<b>Protokoll</b>	<b>Pendenz</b>	<b>Wer</b>	<b>Termin</b>
<b>1 xy</b>				
1	0001	Festlegen Vorgehen / Ergebnisse Projekt, Rückkopplung / Entscheid Regionen (W-FL, St. Rheintal)	PL / Regionen	Dez. 2017 / Jan. 2018
2	0001	Abschliessen Auslegeordnung	ewp	Januar 2018
3	0001	Entwurf Werkzeugkasten	ewp	offen
4	0001	Aufsetzen Doodle zur Terminfindung für zweiten Workshop	A. Mathieu	Dez. 2017 / Jan. 2018

---

Für das Protokoll:

ewp AG Effretikon  
Effretikon, 18. Dezember 2017

Dominic Stucki

Planer  
Raum und Mobilität



## Anhang C Protokoll Workshop Parkierung



---

## Protokoll Workshop Parkierung <sup>00002</sup>

### Empfehlung Parkierung

---

Auftraggeber	Region St.Galler Rheintal Verein Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein Kanton St.Gallen, AREG
Datum	Freitag, 15. Juni 2018
Zeit	9 – 12 Uhr
Ort	Verein St.Galler Rheintal, ri.nova Impulszentrum, Alte Landstrasse 106, Rebstein

---

#### Teilnehmende

Vertreterinnen und Vertreter der Gemeinden  
(siehe Liste im Anhang)

S. Saggioro	Verein St.Galler Rheintal
A. Mathieu	Verein St.Galler Rheintal
R. Lenherr	Verein Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein
R. Gaug	Verein Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein
J. Mägli	Kanton St.Gallen, AREG
P. Ackermann	ewp
T. Aellig	ewp
D. Stucki	ewp

---

#### Verteiler

Gemeinden und Auftraggeber

---

#### Versand

25. Juni 2018 per E-Mail

---

#### Traktanden

- 1 Begrüssung
- 2 Ziele und Ablauf
- 3 Fachlicher Input
- 4 Gruppendiskussion Private Parkierung
- 5 Gruppendiskussion Öffentliche Parkierung
- 6 Weiteres Vorgehen
- 7 Abschluss Projekt Empfehlung Parkierung

---

#### Beilagen

Präsentationsfolien  
Liste der Teilnehmenden

---

## 1 Begrüssung

D. Gut, Präsident des Vereins Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein, begrüsst die Anwesenden zum Workshop Parkierung und freut sich, das Thema zusammen mit der Nachbarregion St.Galler Rheintal angehen zu können.

In den Schweizer Gemeinden der Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein wurden seit dem Startworkshop zum Thema Parkierung im Jahr 2016 keine weiteren Aktivitäten umgesetzt. Umso mehr begrüsst es D. Gut, dass das St.Galler Rheintal das Thema ebenfalls aufgegriffen hat und ein gemeinsames, überarbeitetes Projekt lanciert werden konnte.

---

## 2 Ziele und Ablauf

P. Ackermann stellt das heutige Team ewp vor. Zudem stellt sich J. Mägli, der neue Projektleiter Agglomerationsprogramme vom AREG, Kanton St. Gallen vor. Er hat die Nachfolge von Alma Sartoris angetreten.

P. Ackermann erläutert die Ziele des Workshops:

- Vorstellen der Ergebnisse aus der Umfrage und des Werkzeugkastens
- Diskussion und Rückmeldung mit den Gemeinden
- Weiteres Vorgehen im Prozess Parkierung nach Abschluss des Projekts

---

## 3 Fachlicher Input

D. Stucki und T. Aellig vom Büro ewp präsentieren die Ausgangslage und den Werkzeugkasten.

---

### 3.1 Ausgangslage

- Das neue kantonale Planungs- und Baugesetz erfordert die Anpassung der kommunalen Baureglemente. Dabei müssen die Gemeinden eine Minimalanzahl Parkplätze und Bestimmungen über die Ersatzabgabe festlegen. Zusätzlich können die Gemeinden eine Maximalzahl Parkplätze festlegen, Veloabstellplätze verfügen und im Rahmen von Sondernutzungsplanungen für «Bauten und Anlagen mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt» weitergehende Vorschriften erlassen.
- Die Mobilitätsstrategie St.Galler Rheintal und das Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein sehen Massnahmen bei der privaten und der öffentlichen Parkierung vor. Angestrebt sind u.a. eine einheitliche Anwendung der Parkplatz-Reduktion nach ÖV-Erschliessung und eine generelle Parkplatzbewirtschaftung an zentralen Lagen. Ausserdem ist eine Verkehrsverlagerung hin zum öffentlichen Verkehr und zum Fuss- und Veloverkehr erwünscht.



Ergebnisse und Karten zur Ausgangslage sind im Foliensatz ersichtlich. R. Huber, Gemeindepräsident von Oberriet, weist darauf hin, dass in Oberriet nur beim Bahnhof Parkgebühren erhoben werden und sich dadurch ein verfälschtes Bild ergibt.

---

### 3.2 Werkzeugkasten

Der Werkzeugkasten soll ein Pool von möglichen Artikeln für Bau- und Parkierungsreglemente sein. Mit dem Werkzeugkasten besteht neu die Möglichkeit, dass sich die Gemeinden untereinander besser koordinieren und abstimmen können. Die Grundidee dahinter ist, dass sich die Gemeinden gemeinsam auf Artikel-Inhalte einigen und diese dann fallweise je nach Bedarf in die kommunalen Reglemente übernehmen. Im aktuellen Stand sind die Inhalte Vorschläge von ewp unter Berücksichtigung der übergeordneten Ziele. Die genauen Wortlaute, insbesondere die quantitativen Festlegungen (Zahlen und Faktoren), sollen - falls nötig - in einem späteren Schritt von den Gemeinden gemeinsam festgelegt werden. Am Workshop sollen v.a. die grobe Stossrichtung der Artikel und mögliche Optionen diskutiert werden.

Die Erläuterungen zum Werkzeugkasten können den angehängten Folien entnommen werden.

---

## 4 Gruppendiskussion Private Parkierung

Für die Diskussion der Empfehlungen im Werkzeugkasten wurden zwei Gruppen gebildet (Urbane Gemeinden sowie semi-urbane und ländliche Gemeinden). Die genaue Einteilung kann den Folien im Anhang entnommen werden.

Zum Teil private Parkierung wurden insbesondere folgende Themen diskutiert:

### Urbane Gemeinden

- Grundsätzlich: Wenn allzu starke Einschränkungen bezüglich Parkplätze vorgeschrieben werden, könnten Unternehmen und Investoren abwandern.
- Freiwillige Reduktion mit Mobilitätskonzept funktioniert in Sargans schlecht, die Nutzer der Liegenschaft haben zu viele Autos.
- Die Höhe des Reduktionsfaktors ist umstritten. Einige Gemeinden möchten auf die zwingende Reduktion in Abhängigkeit der ÖV-Güteklassen bei Wohnnutzungen verzichten. Die genaue Ausgestaltung soll allenfalls gebietsweise analysiert und geregelt werden.
- Bei Bestimmungen, die 1:1 aus der Norm übernommen werden, soll nicht nur auf die Norm verwiesen, sondern die Bestimmungen in die kommunalen Reglemente übernommen werden. Dies zwecks besserer Abstimmungsmöglichkeit und weil die Normen ändern können sowie nur kostenpflichtig einsehbar sind.
- Für die Befreiung von der Erstellungspflicht/Ersatzabgabe sowie für Veloabstellplätze sind im Musterbaureglement Werdenberg-Sarganserland bereits Bestimmungen enthalten.

- Die Abstimmung/Koordination bezüglich publikumsintensiver Einrichtungen auf regionaler Stufe wird als schwierig betrachtet. Die Gemeinden würden hier lieber von Fall zu Fall selbst entscheiden.
- Das Topographie-Kriterium für die Reduktion der Veloabstellplätze ist in Zeiten von Elektrovelos nicht unbedingt nötig. Es sind jedoch nur wenige Gebiete in starker Hanglage betroffen.

### **Semi-urbane und ländliche Gemeinden**

- Zwingende erschliessungsabhängige Reduktion des Parkplatzbedarfs ist in diesen Räumen nicht sehr realistisch – das ÖV-Angebot mit teilweise Stundentakt ist dafür nicht ausreichend.
- Einige Gemeinden haben in ihren Baureglementen die Ausnützungsziffer gestrichen und als flankierende Massnahmen das Pflichtangebot an Parkplätzen erhöht.
- Generell wird eine gemeindeübergreifende Abstimmung aufgrund grosser Disparitäten und unterschiedlichen Ausgangslagen als schwierig betrachtet.
- Eine (wenn auch nur freiwillige) Reduktionsmöglichkeit des Pflichtangebots bei guter ÖV-Erschliessung muss mit Massnahmen gegen Laternenparkieren einhergehen (z.B. Parkkarten). Ansonsten erstellen die Investoren keine Tiefgaragen und die Bewohner müssen ihre Fahrzeuge auf öffentlichen Strassen abstellen.
- Die Gemeinde Oberriet schliesst eine Reduktion des Pflichtangebots aus.
- Das neue PBG und die Innenverdichtung dürften dazu führen, dass künftig ein grösserer Teil der Bauvorhaben mit Sondernutzungsplänen realisiert wird, bei denen von den Regelbauvorschriften abgewichen werden kann und der Handlungsspielraum entsprechend grösser ist.
- Die Parkierungsthematik hat starke Abhängigkeit zur Raumplanung und zur Planung des Veloverkehrsnetzes. Diese Themen sollen mitgedacht werden.

---

## **5 Gruppendifkussion Öffentliche Parkierung**

In denselben Gruppen wurden die folgenden Themen zur öffentlichen Parkierung diskutiert:

### **Urbane Gemeinden**

- Die Gemeinde Sargans hat mit der Einteilung in Parkraumzone gute Erfahrungen gemacht. Es wird die Schaffung einer zusätzlichen «Spezialzone» angeregt (Altstätten hat z.B. eine Bahnhofszone eingeführt).
- Die Gebührenhöhe soll variabel gehalten werden.
- Im Kanton St.Gallen können für blaue Zonen keine Anwohnerparkkarten ausgegeben werden.

- Bei publikumsintensiven Einrichtungen soll die Bewirtschaftung nicht Pflicht sein. Es reicht, eine Möglichkeit zu schaffen, eine Bewirtschaftung zu verlangen.
- Die Wechselwirkung mit der privaten Parkierung ist zu beachten.
- Das örtliche Gewerbe soll bei der Festlegung der Regeln berücksichtigt werden.
- Standorte für Carpooling sind, wenn überhaupt, nur ausserhalb des Siedlungsgebiets sinnvoll.

### **Semi-urbane und ländliche Gemeinden**

- Die meisten Gemeinden – insbesondere die ländlich geprägten – sehen bei der öffentlichen Parkierung kaum Handlungsbedarf.
- Grösstes Problem sind Langzeit-Parkierer, die ihre Fahrzeuge 48 Stunden und länger auf öffentlichen Plätzen abstellen. Z.T. wurden deshalb 24-h-Limiten eingeführt.
- Alle Arten von Bewirtschaftung sind nur wirksam, wenn die Einhaltung kontrolliert wird. Verschiedene Gemeinden haben zu Beginn intensiv kontrollieren lassen und haben seither kaum mehr Verstösse zu verzeichnen.
- In Sevelen hat sich die Markierung von Parkfelder als wirksame Massnahme gegen Laternenparkierung erwiesen.
- In Diepoldsau wird im Zusammenhang mit der Vergrösserung einer Tiefgarage die Erhebung von Parkgebühren geprüft. Dies hat auch Auswirkungen auf die umliegenden Parkplätze.
- Für verschiedene Wohnquartiere braucht es u.U. verschiedene Regelungen, eine Parkraumzone für alle Quartiere reicht oft nicht aus.

---

## **6 Weiteres Vorgehen**

A. Mathieu, R. Lenherr und R. Friedauer, Präsident Verein St.Galler Rheintal, ziehen ein Fazit des Workshops.

Nicht alle Gemeinden werden den Werkzeugkasten gleich intensiv brauchen. Wichtig ist aber, dass ein entsprechendes Element vorhanden ist. Bericht und Werkzeugkasten werden entsprechend als gute Grundlage verstanden.

R. Friedauer schlägt vor, dass die einzelnen Gemeindevertreter die Ergebnisse der Empfehlung Parkierung nach Abschluss des Projekts in die Gemeinden mitnehmen. Jede Gemeinde muss dann für sich die Frage beantworten, was für sie wichtig und gut ist. Die Ergebnisse dieses Prozesses sollen ins Agglomerationsprogramm zurückgespielt werden.

Der Workshop hat aber auch gezeigt, dass eine flächendeckende Abstimmung mit den exakt gleichen Regelungen über die Gemeindegrenzen hinweg eher unrealistisch ist.

Ausserdem ist es wichtig, die Situation in Vorarlberg im Auge zu behalten (auch dort läuft zurzeit ein gemeindeübergreifendes Parkierungs-Projekt) und mit Blick auf die Wirtschaft bei den Regelungen die Schraube nicht zu überdrehen.

R. Lenherr weist zudem drauf hin, dass die Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein die Ergebnisse dieses Projektes im Umsetzungsreporting ausweisen wird. Auch die Agglomeration St.Galler Rheintal kann im Agglomerationsprogramm darauf hinweisen, dass entsprechende Koordinationsbemühungen im Bereich Parkierung angegangen werden.

R. Friedauer bedankt sich bei allen Anwesenden für die Teilnahme am Workshop und die regen Diskussionen.

---

## **7 Abschluss Projekt Empfehlung Parkierung**

Das Büro ewp wird Bericht und Werkzeugkasten mit den Rückmeldungen aus den Workshops überarbeiten. Der Bericht wird 1. Hälfte Juli den Gemeinden zur Vernehmlassung zugestellt.

Die Gemeinden sind gebeten, bis Ende August ihre Rückmeldungen dazu zu übermitteln, anschliessend werden die Unterlagen im September fertiggestellt und das Projekt abgeschlossen.

---

Für das Protokoll:

ewp AG Effretikon  
Effretikon, 25. Juni 2018

Dominic Stucki

Projektleiter  
Raum und Mobilität