

# **Parkraummanagement Naherholung und Freizeit**

## **Charta**

beschlossen an der Vereinsversammlung vom 24. März 2026

AGGLO  
Rheintal

## Impressum

**Verein Agglomeration Rheintal**

ri.nova Impulszentrum  
Alte Landstrasse 106  
9445 Rebstein

Bearbeitung:

**VERKEHRSINGENIEURE Gächter Lampert Fritz KG**

Waldfriedgasse 6  
A-6800 Feldkirch

24. März 2026

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

---

## Einleitung

Die Verfügbarkeit von Parkflächen an den Zielorten eines Weges bestimmt massgeblich die Wahl des Verkehrsmittels auf diesem Weg. In verschiedenen übergeordneten und beschlossenen Zielsetzungen, welche das St.Galler und Voralberger Rheintal betreffen, ist die Steuerung und Reduktion des KFZ-Verkehrs sowie dessen negativen Auswirkungen vorgesehen. Die Agglomeration Rheintal hat daher in ihren Agglomerationsprogramm Massnahmen festgehalten, die öffentliche Parkierung besser zu koordinieren.

Vor diesem Hintergrund möchten die Gemeinden der Agglomeration Rheintal das Thema Parkraummanagement gesteuert und koordiniert angehen. In einem ersten Schritt soll dabei der Fokus auf Zielpunkte der Naherholung und Freizeit gelegt werden. Vor diesem Hintergrund wurde in einem partizipativen Prozess die vorliegende Charta ausgearbeitet, welche die Grundlage eines regionalen Parkraummanagements an Zielpunkten der Naherholung im Rheintal bildet. Die gemeinsam ausgearbeiteten Grundsätze sollen sich gezielt auch an bereits bestehenden Lösungen orientieren und darauf aufbauen. Weiter sollen sie «Minimalstandards» festlegen, an denen sich die einzelnen Gemeinden orientieren können.

Die Charta besteht aus acht **gelb hinterlegten Leitsätzen** sowie den dazu gehörigen erläuternden Ausführungen.

Mit dem Beschluss der Vereinsversammlung vom 24. März 2026 bekennen sich die Mitglieder des Vereins Agglomeration Rheintal, die darin festgelegten Leitsätze in ihren Tätigkeiten zu berücksichtigen.

## Charta

### 1. Parkraummanagement koordinieren

Die Ziele und Massnahmen im Rahmen des Parkraummanagements werden von den Gemeinden regional abgestimmt und koordiniert umgesetzt.

Durch das koordinierte Vorgehen wird eine höhere Akzeptanz der Massnahmen erreicht. Ein regionales Ziel hilft den einzelnen Gemeinden bei der Umsetzung «im Kleinen». Es werden je nach Kategorie / Anwendungsfall einheitliche Lösungen umgesetzt, wodurch unerwünschte Verdrängungseffekte verhindert werden. In einem ersten Schritt gehen ausgewählte "First-Mover-Gemeinden" im Rahmen verschiedener Prototypen gemeinsam voran. Danach können weitere Prototypen oder Ausweitungen der bestehenden Prototypen folgen, sowie Gemeinden, welche nicht von Beginn an dabei waren, noch «auf den Zug aufspringen».

### 2. Angebot und Nachfrage steuern

Das derzeitige Angebot an Parkflächen an Zielorten der Naherholung und Freizeit wird trotz Bevölkerungswachstum und geänderten Attraktivitäten der Zielorte (Bsp. Rhesi) nicht ausgebaut.

Die Zielorte der Naherholung und Freizeit liegen oft in sensiblen Gebieten hinsichtlich Naturraum oder Siedlungsgebieten. KFZ-Verkehr durch diese Gebiete führt daher oft zu unerwünschten Auswirkungen (Verkehrsbelastung, Lärm, Verparkungen, Sicherheit, etc.). Grunderwerb-, Investitions-, und Erhaltungskosten stellen finanzielle Belastungen für die Standortgemeinden dar. Eine kritische Auseinandersetzung inkl. Neubewertung, an welchen Standorten welche Verkehrsarten verträglich, gewünscht und sinnvoll sind ist daher notwendig.

Darauf aufbauend werden die notwendigen und gewünschten Kapazitäten der Parkflächen definiert. Eine Reduktion des Stellplatzangebotes ist daher ebenso möglich.

### 3. Verkehr lenken

Ausgewählte Parkflächen mit grossem Parkierungsdruck oder mit Problematiken in Zusammenhang mit Dauerparkern werden zeitlich und / oder monetär bewirtschaftet. Längerfristig wird der überwiegende Grossteil der Parkflächen an Zielorten der Naherholung und Freizeit zeitlich und / oder monetär bewirtschaftet.

Das zur Verfügung stehende Angebot an Parkflächen ist begrenzt und muss daher möglichst effizient genutzt werden. Durch Massnahmen wie zeitliche Beschränkungen oder monetäre Bewirtschaftungen kann die Umschlagsintensität erhöht werden und Stellplätze für die gewünschten Nutzungen freigehalten werden. Zusätzliche Massnahmen wie Stellplätze für Personen mit Mobilitätseinschränkung ergänzen das Angebot.

In der Diskussion um Kapazitäten von Parkflächen erfolgt meist eine Ausrichtung an ausgewählten Spitzentagen. Die durchschnittliche Auslastung ist üblicherweise deutlich geringer. Durch eine Bewirtschaftung kann auch ein deutlich besserer Überblick über tatsächliche Auslastungen gewonnen werden, da Dauerparker verhindert werden.

Erfahrungsgemäss stellt sich nach einiger Zeit auch ein Lerneffekt ein – beispielsweise wissen NutzerInnen, dass an Zielorten mit starker Auslastung (z.B. Wanderparkplätze an Wochenenden im Herbst) ab gewissen Uhrzeiten kein Stellplatz mehr zu erwarten ist.

### 4. Transparent und klar kommunizieren

Die Massnahmen und Ziele des Parkraummanagements sind für Nutzer & Verkehrsverursacher klar verständlich. Das gemeinsame Auftreten und die abgestimmte Vorgehensweise ist für die Bevölkerung erkennbar und nachvollziehbar.

Die am gemeinsamen Parkraummanagement beteiligten Gemeinden kommunizieren einheitlich. Dies reduziert den Aufwand für die Erstellung der Kommunikationsmassnahmen. Für einen gemeinsamen Auftritt braucht es insbesondere eine einheitliche Kommunikation der Massnahmen mit klaren Vorgaben für die entsprechenden Texte. Dabei werden bewusst auch positive Konsequenzen der gemeinsamen Massnahmen aufgezeigt.

## 5. Verlagerungseffekte vermeiden

Durch das Parkraummanagement entstehen keine Parkierungs- und Verkehrsverlagerungen in zentrale Gemeindegebiete, auf private Stellplätze oder in Quartierstrassen. Es wird angestrebt, dass Verlagerungseffekte zwischen den Gemeinden möglichst verhindert werden.

Massnahmen des Parkraummanagements führen zu Verhaltensänderungen – im Optimalfall sorgen sie dafür, dass umweltfreundlichere Verkehrsmittel gewählt werden. Im schlechteren Fall können sie hingegen dazu führen, dass an anderen Orten unerwünscht parkiert wird. Diese unerwünschten Effekte gilt es durch geeignete (Begleit)-Massnahmen zu vermeiden. Langfristig besteht auch die Möglichkeit der Einführung eines flächendeckenden Parkraummanagements im gesamten Gemeindegebiet, welches interne Verlagerungseffekte verhindert. Legen Gemeinden Massnahmen gemeinsam und abgestimmt fest, verhindert dies Verlagerungseffekte, die aufgrund unterschiedlicher Regelungen zwischen Gemeinden entstehen können.

## 6. Wildparkieren lenken / verhindern

Die Gemeinden unterbinden Wildparkierungen an unerwünschten Standorten.

Das Wildparkieren in Quartieren und auf Gemeindestrassen ohne Parkfelder verursacht Probleme hinsichtlich Verkehrssicherheit, Beschädigungen, Behinderungen für die Land- und Forstwirtschaft und anderen unerwünschten Effekten. Die Gemeinden wirken an den Standorten, wo Wildparkierungen unerwünscht sind mit geeigneten Mitteln entgegen.

## 7. Kontrollieren und sanktionieren

Parkkontrollen und Sanktionierungen werden gemeindeübergreifend organisiert.

Mit gemeinsam organisierten Parkkontrollen und Sanktionierungen kann der Aufwand für die einzelnen Gemeinden tief gehalten werden. Als Kontrollorgan können neben Polizei oder Gemeindemitarbeiter auch private Sicherheitsdienste eingesetzt werden. Entsprechende Good-Practice-Beispiele sind die Gemeinden St. Margrethen, Rheineck und Thal oder die plan-p-Gemeinden in Vorarlberg.

## 8. Angebot ÖV / Fuss- und Veloverkehr bereitstellen

Zielpunkte der Naherholung sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar. Weiter ist ein attraktives Angebot für den Velo- und Fussverkehr bereitzustellen.

Die Gemeinden prüfen, ob und wie das ÖV-Angebot oder die Anbindung mit dem Fuss- und Veloverkehr an Zielpunkten der Naherholung angemessen verbessert werden kann, wo dies notwendig ist. Sie berücksichtigen dabei die Lage der Zielpunkte, die Finanzierbarkeit und Angemessenheit der damit verbundenen Massnahmen. Sie nutzen alternative Förderungs- und Finanzierungsmöglichkeiten (Werkgebundene Beiträge Kanton, Förderungen Radverkehr, etc.).