



Energieinstitut Vorarlberg 

Angebotseinholung

PEMO Grundlagenstudie „Regionales
Parkraummanagement plan b/Lustenau MOBIL“

*Erhebung von Potentialen und Grenzen eines regional
abgestimmten kommunalen Parkraummanagements zur
Verlagerung von Pendlermobilität auf nachhaltige
Verkehrsmittel*

Anlass und Hintergrund der Angebotseinholung

Parkraummanagement als wichtige verkehrspolitische Maßnahme

Unter der Bezeichnung „Parkraummanagement (PRM)“ werden Maßnahmen zusammengefasst, die der Lenkung und Zuteilung von Parkflächen für den motorisierten Individualverkehr für unterschiedliche Nutzergruppen (Anwohner, Pendler, mobilitätseingeschränkte Personen,...) und Mobilitätszwecken (Arbeiten, Einkaufen, Wohnen,...) dienen.

Diese Maßnahmen beinhalten neben der klassischen finanziellen Parkplatzbewirtschaftung auch Maßnahmen zur zeitlichen Begrenzungen (Kurzparkzonen) oder Nutzungsbegrenzungen (z.B. Parkverbot vor Schulen,...) von Parkraum.

In zahlreichen Strategiepapieren und Konzepten des Landes Vorarlberg und Vorarlberger Gemeinden wird die Einführung bzw. der Ausbau von kommunalem Parkraummanagement als wichtige Maßnahme zur Verkehrslenkung genannt. Exemplarisch seien genannt:

- Verkehrskonzept des Landes „MOBIL im Ländle“
- Verkehrsplanungsprozess „Mobil im Rheintal“
- Energieautonomie Vorarlberg „101 enkeltaugliche Maßnahmen“
- Mobilitätskonzepte von Gemeinden (Bregenz, Hard, Lauterach,...)

Grundlagenstudie im Rahmen des Pendlermobilitätsprojekts „PEMO“

Das Interreg-Projekt „PEMO – Nachhaltige Pendlermobilität“ befasst sich mit der Frage, mit welchen Mitteln Pendlerverkehr auf nachhaltige Verkehrsmittel verlagert werden kann. Im Rahmen des Projekts, an dem sich Land Vorarlberg, Kanton St. Gallen, Landkreis Lindau und Fürstentum beteiligen, sollen Strategien und Maßnahmen zur Verlagerung von Pendlerverkehr auf nachhaltige Verkehrsträger entwickelt und in der Praxis erprobt werden.

Untersuchungen zeigen, dass mit der Einführung eines aktiven Parkraummanagements in Kombination mit geeigneten Begleitmaßnahmen wirksame Anreize zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel, Fahrgemeinschaften oder Fuß und Fahrrad gesetzt werden können. Parkraummanagement kann dabei sowohl auf betrieblicher als auch auf kommunaler Ebene Wirkung entfalten.

Im Rahmen des Projekts PEMO soll untersucht werden, inwieweit Parkraummanagement, das derzeit meist nur von größeren Städten systematisch praktiziert wird, auch Handlungsspielräume für kleinere und ländlicher geprägte Gemeinden und ihr Umfeld bietet.

Das Netzwerk der plan b Gemeinden und die Marktgemeinde Lustenau bieten optimale Voraussetzungen für diese Grundlagenstudie, da in diesen Gemeinden ein konkretes Interesse an einer solchen Potentialabklärung besteht. Zum anderen stellen die plan b Gemeinden einen repräsentativen Querschnitt über die unterschiedlichen Gemeindetypen in der Grenzregion Vorarlberger Grenzregion dar: Es beteiligt sich mit der Stadt Bregenz eine größere Gemeinde mit bereits existierender Parkplatzbewirtschaftung, es sind auch große Agglomerationsgemeinden, schnell wachsende Mittelgemeinden und eher ländliche Kleingemeinden vertreten.

Damit ist sichergestellt, dass die für die konkreten Gemeinden erarbeiteten Analyseergebnisse und Maßnahmenvorschläge auf andere Gemeinden und Regionen übertragbar sind.

Ausgangslage und Nutzen für die Gemeinden

Neben der in zahlreichen Zielsetzungen von Land und Gemeinden verankerten Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf Bus, Bahn, Rad oder Fahrgemeinschaften bestehen noch weitere Gründe, aktives Parkraummanagement zu betreiben:

Handlungsdruck aus der Stellplatzverordnung

Durch die neue die neue Stellplatzverordnung des Landes kommen auf die Gemeinden konkrete Herausforderungen zu. Im Sinne des „leistbarem Wohnens“ wurde die vorgeschriebene Zahl an Parkplätzen bei neuen Wohnbauten deutlich reduziert. So müssen in Hinkunft bei Wohnanlagen nur noch 0,8 Stellplätze je Wohneinheit errichtet werden. Ohne die Existenz eines kommunalen Parkraummanagement, das die Nutzung von Parkflächen im öffentlichen Raum regelt und unerlaubtes Parken im öffentlichen Straßenraum sanktioniert, besteht hier die Gefahr, Besitzer von Zweitautos vermehrt Gemeindestraßen als kostengünstige Parkflächen zweckentfremden.

Stärkung der Nahversorgung

Im Wettbewerb zwischen Nahversorgern im Ortskern und großen Einkaufszentren am Ortsrand haben die „Kernlagen“ meist den Nachteil dass Parkflächen für Kunden nur begrenzt verfügbar sind bzw. diese nur mit sehr hohen Kosten erweitert werden könnten.

Ohne funktionierendes Parkraummanagement werden diese innerorts bereits begrenzt vorhandenen Parkkapazitäten oft von Dauerparkern (z.B. Arbeitspendlern, Zweitautos von Anrainern,...) blockiert. Womit diese mehr für die Kunden der Geschäfte verfügbar sind. Durch aktives Parkraummanagement – z.B. die Einführung von Kurzparkzonen - kann hier gegengesteuert werden.

Anwendung des Verursacherprinzips

Derzeit werden öffentliche Parkierungsflächen bei Zielpunkten des motorisierten Individualverkehrs aus den allgemeinen Finanzmitteln der Gemeinde errichtet. Stellflächen bei Freibädern, Veranstaltungssälen, Sporthallen und Sportanlagen an denen regelmäßig hoher Parkdruck herrscht, werden damit von der Allgemeinheit finanziert. Durch eine Bewirtschaftung von Parkflächen an Zielpunkten mit hohem Parkdruck könnte nach dem Verursacherprinzips ein Teil der Kosten refinanziert werden und damit neben dem Unterhalt dieser Flächen auch die Finanzierung alternativer Mobilitätsangebote (Buslinie, Rufbus-Angebote, Radabstellanlagen,...) ermöglicht werden.

Regional abgestimmte Vorgangsweise sinnvoll

Da Regelungen und Eingriffe in die Nutzung von PKWs von den Verkehrsteilnehmern oft sehr kritisch gesehen werden und „Alleingänge“ von Gemeinden sogar zu Ausweichbewegungen in Nachbargemeinden führen können, empfiehlt sich bei der Einführung von Parkraummanagement eine regional abgestimmte Vorgangsweise. Eine abgestimmte Vorgangsweise bedeutet dabei aber nicht, dass im Rahmen eines regional abgestimmten Parkraummanagement nicht lokale Spezialfälle und individuellen Bedürfnisse nicht berücksichtigt werden können oder sollen.

Zielsetzung der Grundlagenstudie „Regionales Parkraummanagement“

In der regionalen Grundlagenstudie soll für die plan b Gemeinden und die Marktgemeinde Lustenau der Status Quo im Thema PRM erhoben werden. Es sollen dabei alle „Problemzonen“ (Gebiete mit hohem Parkdruck, Fremdparker, Falschparker, etc..) sowie bestehende Konzepte und Planungen erfasst und dokumentiert werden.

Darauf aufbauend soll für jede Gemeinde aufgezeigt werden, welche Potentiale und Handlungsspielräume in ihrem Fall bestehen. Für jede Gemeinde sollen konkrete, standortangepasste Umsetzungsmaßnahmen aufgezeigt werden.

Neben Maßnahmen auf kommunaler Ebene sollen auch ergänzende Maßnahmen auf regionaler Ebene (z.B. die gemeinsame Nutzung von Kontrollorganen, Ausgabe von Parkmünzen durch die regionale Wirtschaftsgemeinschaft...) untersucht und dokumentiert werden.

Inhalte der Grundlagenstudie

1. Erfassung der Ist-Situation in den Gemeinden:
 - Wo und in welcher Form sind derzeit schon Elemente von Parkraummanagement realisiert?
 - Welche aktuellen Überlegungen bestehen zu diesem Thema in der Gemeinde? Gibt es Studien, Konzepte oder aktuelle Planungen?
 - Wo gibt es derzeit konkrete Problemzonen im Thema Parkierung (Wohngebiete, Nahversorger, Freizeiteinrichtungen, Veranstaltungsräume,...)?
 - Wo bestehen Handlungsmöglichkeiten der Gemeinde und wo ist die Gemeinde (z.B. da Parkflächen nicht in kommunalem Eigentum bestehen) auf Kooperation mit anderen Partnern (andere Gebietskörperschaften, private Grundbesitzer, Unternehmen, Behörden) angewiesen?
2. Erarbeitung von Handlungsempfehlungen in Abstimmung mit Entscheidungsträgern:
 - Welche konkreten Maßnahmen könnten (auf Basis der bestehenden rechtlichen Grundlagen) in den untersuchten Gemeinden im Sinne eines aktiven PRM gesetzt werden?
 - Welche flankierenden Maßnahmen sollten ergänzend zur Einführung von PRM in Betracht gezogen werden? (Badebus, Veranstaltungs-Shuttle, Mobilitätsmanagement für Großveranstaltungen,...)
 - Welche Maßnahmen im Thema PRM sollten auf regionaler Ebene in Betracht gezogen werden?

Zu den vorgeschlagenen Maßnahmen muss auch eine kurze Darstellung der rechtlichen Grundlagen und eine grobe Abschätzung von Kosten und Wirtschaftlichkeit angeführt werden.

3. Skizzierung eines Umsetzungsfahrplans in dem dargestellt wird in welchen zeitlichen Schritten die Umsetzung der Maßnahmen in Angriff genommen werden könnte.

Anforderungen an den Auftragnehmer

Der Studienauftrag soll durch ein Verkehrsplanungsbüro durchgeführt werden, das über einschlägige Praxiserfahrung im Thema kommunales Parkraummanagement verfügt und mit den rechtlichen Rahmenbedingungen in Vorarlberg ausreichend vertraut ist.

Die Praxiserfahrung muss durch entsprechende Referenzen belegt werden.

Zusammenarbeit mit Begleitgruppe

Die Erarbeitung der Arbeitsinhalte erfolgt in Zusammenarbeit mit einer Begleitgruppe, der die erarbeiteten Handlungsempfehlungen im Rahmen einer Begleitgruppensitzung vorgestellt und erstes Feedback eingeholt werden.

Die Begleitgruppe setzt sich folgendermaßen zusammen:

- Vertreter der plan b Gemeinden und der MG Lustenau (4-5 Personen)
- Vertreter des Energieinstituts (Projektleitung PEMO)
- Vertreter des Landes (1-2 Personen)

In der Begleitgruppe wird auch da Büro mprove vertreten sein, das von den Gemeinden mit der Begleitung der strategischen Kommunikation des Themas Regionales Parkraummanagement beauftragt werden wird.

Leistungsumfang:

1. Durchführung von Vorort-Statusgesprächen (Gemeinsames Gespräch mit Verwaltungsmitarbeitern und Politikern) in folgenden Gemeinden: Bregenz, Kennelbach, Lustenau, Lauterach, Hard, Schwarzach, und Wolfurt
2. Durchführung eines Satusgesprächs mit Vertretern des Amts der der Vorarlberger Landesregierung (Verkehrsplanung, Verkehrsrecht, Raumplanung,...)
3. Sichtung/Aufarbeitung der Statusgespräche sowie der dort übermittelten Unterlagen zu bereits bestehenden Planungen und Konzepten
4. Dokumentation der zentralen Ergebnisse und Schlussfolgerungen aus den Statusgesprächen
5. Ausarbeitung und Abstimmung von konkreten Handlungsempfehlungen und eines Vorschlags für eine zeitliche Vorgangsweise zur Umsetzung mit den Entscheidungsträgern (siehe Inhalte der Grundlagenstudie | Punkt 2 und 3)
6. Teilnahme an einer Begleitgruppensitzung mit Präsentation von Handlungsempfehlungen und Umsetzungsfahrplans (2-3 Stunden)
7. Präsentation der ggf. auf Grund von Feedback aus Punkt 6 überarbeiteten Handlungsempfehlungen und Umsetzungsfahrplans im Rahmen einer „Regionalkonferenz“ mit politischen Vertretern aus den Mobilitätsausschüssen der Standortgemeinden (3-4 Stunden)
8. Erstellung eines Endberichts

Projektbearbeiter und Referenzen:

Im Angebot ist darzulegen, welche Personen aus dem Planungsbüro an der Projektbearbeitung beteiligt sind und welche Person die Projektleitung übernehmen wird.

Für die am Projekt hauptsächlich beteiligten Personen ist eine Referenzliste über umgesetzte Projekte im Bereich der Konzeption/Planung von Parkraummanagement beizulegen.

Termine:

Auftragsvergabe:	Mai 2016
Präsentation vor Begleitgruppe	Anfang Juli 2016
Präsentation „Regionalkonferenz“	September 2016
Abgabe des Schlussberichts:	Oktober 2016

Fachliche und technische Voraussetzungen:

Es wird die Kenntnis und Einhaltung der einschlägigen rechtlichen und technischen Vorschriften (RVS) und ÖNORMEN vorausgesetzt.

Die äußere Form und der Inhalt des Projektes sind nach den Vorgaben des Auftraggebers zu erstellen.

Vom Auftragnehmer wird eine einschlägige Planungserfahrung im Fachgebiet Parkraummanagement vorausgesetzt.

Honorarermittlung:

Der Honorarermittlung sollen die Vorortgespräche mit den genannten sieben Gemeinden und den Vertretern des Landes, die Begleitgruppensitzung und die Präsentation im Rahmen der Regionalkonferenz zu Grunde gelegt werden.

Ebenso ist eine gemeinsame Zwischenbesprechung mit dem Energieinstitut und dem Büro mprove (2-3 Stunden in Dornbirn) zur Vorbereitung der Begleitgruppensitzung vorzusehen.

Der Auftragnehmer ist verpflichtet, die Protokollführung der Begleitgruppensitzung zu übernehmen.

Fahrtkosten, Druckkosten für Plansätze und Endberichte, Zwischenabstimmungen per Telefon oder E-Mail und sonstige Nebenkosten werden nicht gesondert vergütet sondern müssen in der Angebotssumme eingerechnet bzw. als pauschale Nebenkosten ausgewiesen werden.

Dem Angebot ist eine nachvollziehbare Honorarermittlung für die einzelnen Projektschritte beizulegen.

Änderungen zwischen den einzelnen Projektschritten werden nicht zusätzlich vergütet. Die Behebung von Mängeln in der Planung oder Änderungen infolge von Überprüfungen durch den Auftraggeber werden nicht vergütet.

Angabe der Kosten für folgende optionale Zusatzleistungen:

Zusätzlich zu den Gesamtkosten für die oben beschriebenen Leistungen sind auch die Kosten für folgende optionale Zusatzleistungen auszuweisen:

- Kosten pro zusätzlicher Präsentation von Inhalten in einer Gemeinde
- Kosten pro zusätzlicher Vor-Ort-Abstimmungssitzung mit der Begleitgruppe bzw. Projektleitung (a 2,5 Stunden)

Auskunftsperson für Fragen

Fragen zur Angebotslegung oder den inhaltlichen Anforderung der PEMO Grundlagenstudie „Kommunales Parkraummanagement plan b“ können gerne an das Energieinstitut Vorarlberg gestellt werden.

Martin Reis
Energieinstitut Vorarlberg
Stadtstraße 33 / Campus V
A - 6850 Dornbirn
Tel: +43 / 5572 / 31 202 79
Mobil: +43 / 699 / 131 202 79
martin.reis@energieinstitut.at

Fristen und Abgabe

Das Angebot muss bis spätestens Dienstag, 3. Mai 2016 an in schriftlicher Form – per E-Mail oder per Post – im Energieinstitut Vorarlberg eingelangt sein.

Für die Angebotslegung bedanken wir uns bereits im Voraus.