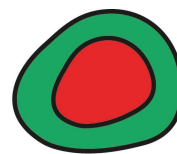




Kofinanziert von der  
Europäischen Union



Energieinstitut Vorarlberg

# Parkraummanagement

## Kurz-Leitfaden für Gemeinden als erste Orientierung

Diese Kurzfassung fasst die wichtigsten Punkte des ausführlichen Leitfadens zusammen und dient als erste Grundlage für Gemeinden, die sich mit der Einführung oder Weiterentwicklung von Parkraummanagement (PRM) befassen. Für Details, Musterunterlagen (z.B. Verordnungsbeispiele, Nutzungsverträge) sowie weiterführende Informationen wird auf den ausführlichen Leitfaden im Rahmen des Unterstützungsangebots für Parkraummanagement verwiesen.



Das Energieinstitut Vorarlberg hat die vorliegenden Informationen zu PRM nach bestem Wissen und auf Basis vorhandener Erfahrungen und Unterlagen zusammengestellt. Für die inhaltliche Richtigkeit können wir jedoch keine Garantie oder Haftung übernehmen. Wir freuen uns über Hinweise zu Korrekturen, Verbesserungen oder Ergänzungsvorschlägen.

# Warum Parkraummanagement?

Vielfach wird die Einführung von Parkraummanagement von Vertreter\*innen des Einzelhandels abgelehnt, da ein Ausbleiben der Kund\*innen befürchtet wird. Die Erfahrungen aus zahlreichen Gemeinden mit PRM zeigen aber, dass diese Sorgen in vielen Fällen unbegründet sind und auch wirtschaftliche Vorteile bringen kann:

- **Erhöhte Kundenfrequenz:** weniger Blockade durch Dauerparker vor Geschäften und Ämtern
- **Zielgerichtete Kundenströme:** Steuerung durch zeitliche Beschränkungen, Gebühren oder Rückerstattungen
- **Höhere Aufenthaltsqualität:** weniger Verkehr und Suchverkehr, „Flanieren statt Parken“
- **Mehr Wertschöpfung:** Standorte mit gutem PRM verzeichnen häufig höhere Umsätze
- **Ökologische Vorteile:** weniger Verkehr, bessere Luftqualität, Beitrag zum Klimaschutz

# Vorbereitung und Zielfestlegung

## Vorbereitung

Vor der Konzeption empfiehlt es sich, ausreichend Zeit für Meinungsbildung einzuplanen und bestehende PRM-Modelle in anderen Gemeinden zu besichtigen (mit Verantwortlichen der Verwaltung, Gemeindevertretung, ggf. Handel). Vorab sollten gemeindespezifische Leitfragen festgelegt werden, z.B. zu Parkzonen, Kontrolle, Tarifen, Ausnahmeregelungen und Kommunikation.

## Ziele & Nicht-Ziele

Vor der Maßnahmenplanung müssen messbare Ziele definiert werden. Typische Ziele:

- Knappe Parkplätze für Kund\*innen/Gäste statt für Dauerparker verfügbar zu machen
- Verkehr lenken und auf „sanfte“ Verkehrsmittel verlagern
- Vorbildwirkung der Gemeinde (Klimaschutz) wahrnehmen
- Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität verbessern
- Verursachergerechte Finanzierung von Bau- und Unterhaltskosten

**Wichtige Nicht-Ziele:** PRM soll den Kundenverkehr von Handel/Gewerbe nicht beeinträchtigen und nicht primär als neue Einnahmequelle dienen, sondern Kosten decken.

## Organisationsgrundsätze

- So viele Regeln wie nötig, so wenige wie möglich → Klarheit und einheitliche Bausteine
- Vorbildwirkung: auch Gemeindebedienstete zahlen Parkgebühren

- Gleichbehandlung: alle gemeindeeigenen Parkflächen ins PRM integrieren
- Regionale Abstimmung mit Nachbargemeinden anstreben

## Bestands-Analyse der Parkflächen

### Grundlage jeder Konzeption ist eine Bestandserfassung

- Inventarisierung aller öffentlich nutzbaren Parkflächen (inkl. Kartenansicht)
- Unterscheidung öffentliche/private Stellplätze und deren Zugänglichkeit
- Distanz-Analyse zu wichtigen Zielpunkten und ÖPNV-Knotenpunkten
- Nutzungsgrad erheben (Zählungen zu definierten Uhrzeiten, Kurz- vs. Langzeitparker\*innen, Problemzonen)
- Flächenwidmung sicherstellen (ggf. Abstimmung mit Raumplanung des Landes)

Private Stellplätze können bei Bedarf eingebunden werden - über frühzeitige Gespräche mit Eigentümer\*innen und einen schriftlichen Nutzungsvertrag (Gegenleistung z.B. Kontrolle/Reinigung/Schneeräumung durch die Gemeinde, kostenlose Parkberechtigung oder Erlösbeteiligung).

## Arten von Parkzonen

Je nach Variante ist der Gemeindevorstand oder die Gemeindevertretung für die Verordnung zuständig. Die rechtliche Grundlage unterscheidet sich.

### Kurzparkzone | StVO § 25

Zeitlich begrenztes Parken (30 Min. bis 3 Std.), Nachweis über Parkscheibe/Ticket/App, zusätzlich Parkgebühr möglich.

**Rechtsgrundlage:** Straßenverkehrsordnung (StVO § 25). Verordnung durch den Gemeindevorstand nach vorherigem „Ermittlungsverfahren“ zur Notwendigkeit.

### Gebührenpflichtige Parkplätze | Parkabgabegesetz

Kostenpflichtiges Parken auch über 3 Stunden hinaus möglich, ggf. mit Gratis-Anfangszeit (30 bis 90 Min.).

**Rechtsgrundlage:** Parkabgabegesetz des Land Vorarlberg (PAG). Verordnung durch die Gemeindevertretung.

### Zonen für pauschaliertes Parken

Zusätzlich ausweisbare Zonen für pauschalierte Jahres-, Monats- oder Tagesgebühren (z.B. Pendler\*innen-, Anwohner\*innen- oder Park&Ride-Karten), Nachweis digital, per Kennzeichen oder Dauerparkkarte.

## Behindertenparkplatz | StVO § 29b sowie Stellplatzverordnung § 5 Abs. 6

Reservierte Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Personen mit gültigem Parkausweis § 29b StVO, gekennzeichnet durch Verkehrszeichen/Zusatztafel.

# Tarifgestaltung

Die Tarife für gebührenpflichtige Parkplätze müssen sich an den Vorgaben des Parkabgabegesetzes (Mindest-, Höchst- und Pauschalbeträge) orientieren.

## Orientierungsbeispiel: Tarifmodell der plan b-Region

Die plan b-Gemeinden haben seit 2018 ein regional abgestimmtes PRM. Beispielhafte Gebührenhöhe (Stand Jänner 2026):

- Hoher Parkdruck (Zentrum, Tiefgarage): ca. € 1,70/Std. bzw. € 9,90/Tag
- Sonstige bewirtschaftete Flächen: ca. € 1,10/Std. bzw. € 6,40/Tag
- Pendler\*innen-Jahreskarte: ca. € 300-460 (regional unterschiedlich)

Solche Werte dienen nur als Orientierung - die konkrete Tarifgestaltung ist individuell an die Gemeinde anzupassen und mit der BH abzustimmen.

# Einhebung der Parkgebühren

- **Parkscheinautomaten:** Beschaffung häufig über den ÖBS des Gemeindeverbands. Zunehmend werden bargeldlose/ticketlose Lösungen angedacht (weniger Aufwendungen für Gemeinden).
- **Handypark-Anbieter:** digitale Zahlungslösungen (verschiedene App-Anbieter am Markt verfügbar) oder über die Smartparking - Plattform e.V. Auswahl je nach Gemeinde individuell zu treffen.
- **Dauerparkberechtigungen:** Monats-/Jahreskarten, digital oder in Papierform, gekoppelt an das Kennzeichen.
- **EcoPoints-Parken:** in mehreren Vorarlberger Gemeinden genutztes System für pauschaliertes (vergünstigtes) Tagesparken mit Lenkungseffekt, u.a. für Pendler\*innen und Vereinsfunktionäre.

# Parkleitsysteme

## Ein Parkleitsystem reduziert den Parksuchverkehr durch:

- Beschilderung und Bodenmarkierung (Kurzparkzone = blau, gebührenpflichtige Zone = weiß)
- Optional: digitale Anzeigetafeln, Sensorik/Kameras wg. Belegung
- Optional: Parkplatzfinder-Apps mit Navigation

## Betrieb und Kontrolle

Ein funktionierendes Betreibermodell umfasst neben der Überwachung auch Beschwerdemanagement, Straf- und Mahnwesen sowie die technische und personelle Ausstattung der Kontrollorgane. Kontrollorgane benötigen eine Befähigung zum „Straßenaufsichtsorgan“ und eine Ermächtigung der BH.

**Mögliche Organisationsformen:** eigene Gemeinde-/Stadtpolizei, regionale Verwaltungsgemeinschaft oder Beauftragung eines Sicherheitsdienstes.

## Kommunikation

- Regelmäßig, transparent und verständlich über Ziele und Nutzen von PRM informieren
- Stakeholder (Handel, Vereine, Pendler\*innen, etc.) rechtzeitig einbinden
- Nach Beschluss klare Position einnehmen, keine erneuten Grundsatzdiskussionen
- So wenig Ausnahmen wie möglich → erhöht Verständlichkeit und Akzeptanz
- Ausdauer zeigen: Gegner\*innen sind oft lauter als Befürworter\*innen

## Wirkungsüberprüfung und Anpassung

PRM sollte auch nach der Einführung strategisch begleitet werden: regelmäßige Auswertung von Parkdauer, Auslastung und Einnahmen, Anpassung von Zonen und Regelungen sowie - bei regionaler Kooperation - laufender Austausch mit Nachbargemeinden.

## Kontakt

Caroline Jäger | Fachbereich Mobilität  
T +43 5572 31202-66 | M caroline.jaeger@energieinstitut.at