

## Leitbildkarte 2: Erschließungsgüte durch öffentlichen Verkehr

Je näher eine Haltestelle liegt und je dichter dort das Fahrplanangebot ist, umso besser ist die Erschließung. Die ÖV-Erschließungsgüte eines Siedlungsgebiets ist demnach einerseits durch das Fahrplanangebot an einem bestimmten Haltepunkt und andererseits durch den Zu- bzw. Weggangsweg zu/von diesem Haltepunkt bestimmt. Die Haltestellen können deshalb in Kategorien mit unterschiedlichen Angeboten eingeteilt und die Erschließungsgüte je nach Haltestellenkategorie und Entfernung zur Haltestelle definiert werden.

Mit dieser Kategorisierung lässt sich nun das gesamte Rheintal bezüglich ÖV-Erschließungsgüte qualifizieren (siehe nebenstehende Karte).

### Haltestellenkategorien

	Busbedienung	15-min-Takt	30-min-Takt	60-min-Takt	Weniger als Busknoten mit mehreren Linien
Bahn-Bedienung					
IC-/EC-Züge	I	I	-	-	-
Eilzüge	II	II	III	IV	-
Stadt-Bahn	II	III	IV	IV	-
keine	III	IV	V	VI	VI

Einbezug der Nutzung Anhand der Zuordnung der Nutzungen zu den Erschließungsgüteklassen kann die Flächenwidmung beurteilt werden. Im nachfolgenden Schema sind die grundsätzlichen Strategien bezüglich Erschließungsqualität und vorhandener Nutzungsintensität aufgezeigt.

### Erschließungsgüteklassen

Haltestellenkategorie	Erreichbarkeit der Haltestellen		
	< 300 m	300 – 500 m	501 – 750 m
I	Klasse A	Klasse A	Klasse B
II	Klasse B	Klasse B	Klasse C
III	Klasse C	Klasse C	Klasse D
IV	Klasse D	Klasse D	-
V	Klasse D	Klasse E	-
VI	Klasse F	Klasse F	-

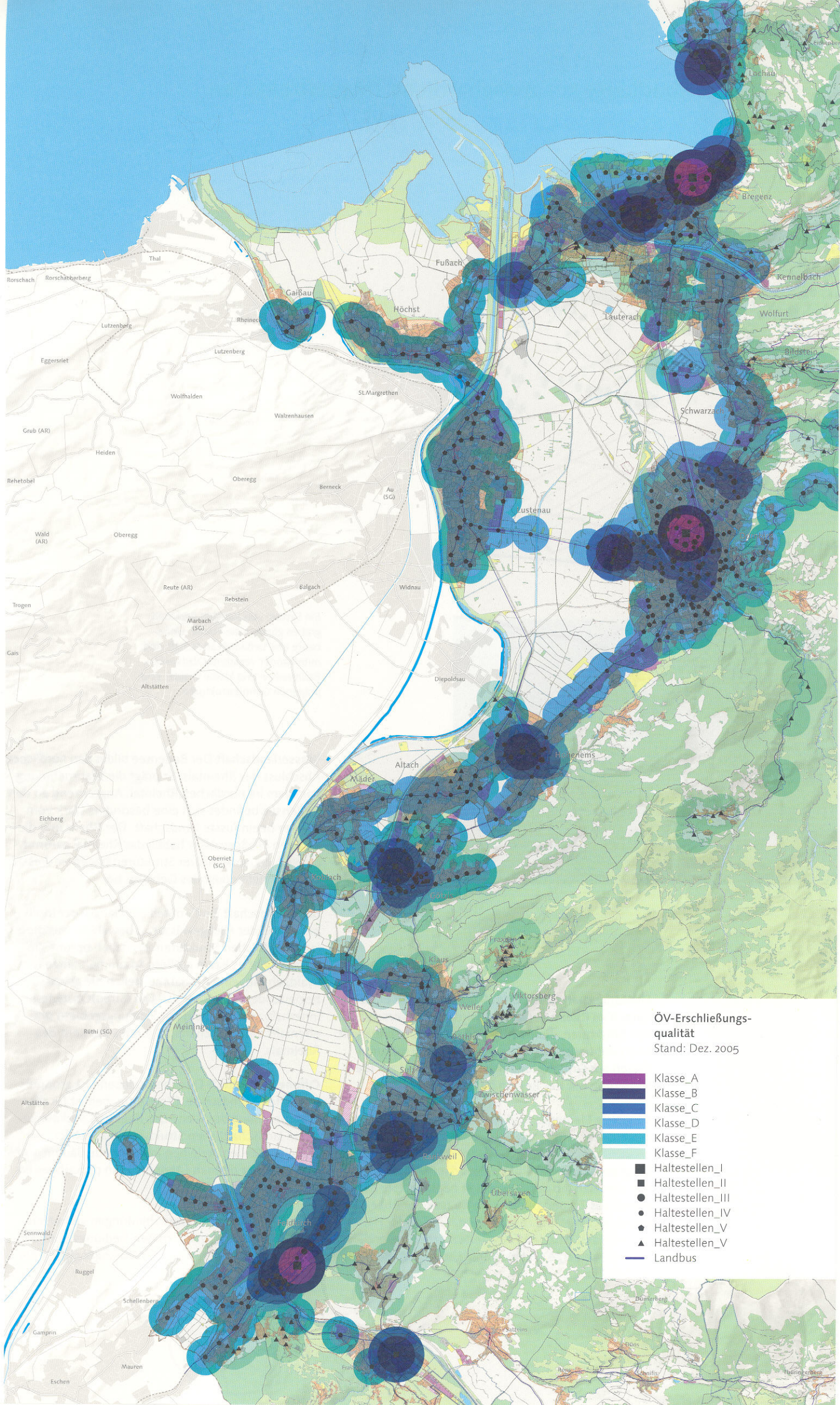
Die folgende Tabelle zeigt, welche Nutzungen und Einrichtungen aufgrund des ÖV-Angebots in einem Gebiet Sinn machen.

Kategorie Gütekategorie	
A	<b>A</b> Hohe Dichten, auch Mischnutzung mit Dienstleistung und Gewerbe
B	<b>B</b> Mittlere Dichten, auch Mischnutzung mit Dienstleistung und Gewerbe
C, D	<b>C</b> Niedrige Dichten
	<b>Arbeiten</b>
A, B	<b>I</b> Große Dienstleistungsbetriebe mit hoher und mittlerer Arbeitsplatzdichte, auch mit Publikumskontakt
C, D	<b>II</b> Dienstleistungsbetriebe mit mittlerer Arbeitsplatzdichte, KMU (kleine und mittlere Unternehmen)
D, E	<b>III</b> Produktion und Dienstleistung mit niedriger Arbeitsplatzdichte, Logistik, regionale und überregionale Bedeutung
D, E	<b>IV</b> Gewerbegebiet, mittlere bis niedrige Arbeitsplatzdichte, lokale und regionale Bedeutung
D	<b>V</b> Autogewerbe
	<b>Verkauf und Freizeit</b>
lokal: D, regional: C	<b>a</b> Einkaufszentren
D	<b>b</b> Fachmärkte
Wie EKZ	<b>c</b> Billiganbieter
D	<b>d</b> Kleine und mittlere Läden, Food und Nonfood
Sonderkategorie	<b>e</b> Kino, Unterhaltung, Dancings etc.
lokal: D, regional: C	<b>f</b> Sport- und Fitnessanlagen indoor
Sonderkategorie	<b>g</b> Freizeit- und Erlebnisparks
Sonderkategorie	<b>h</b> Messen
Sonderkategorie	<b>i</b> Zuschauersport
	<b>Öffentliche Dienstleistungen</b>
A, B	<b>1</b> Verwaltungen, soziale und medizinische Dienste und Einrichtungen (ohne Krankenhäuser)
Sonderkategorie	<b>2</b> Schulen
Sonderkategorie	<b>3</b> Krankenhäuser
Sonderkategorie	<b>4</b> Kulturelle Einrichtungen
Sonderkategorie	<b>5</b> Werkhöfe, technische Dienste

Überlegungen zum ruhenden Verkehr Da jede Bewegung eines Autos auf einem Parkplatz beginnt und auf einem endet, ist die Parkplatzverfügbarkeit eines der maßgebenden Kriterien für die Verkehrserzeugung. Dies betrifft natürlich nicht nur die Verfügbarkeit öffentlich zugänglicher Parkplätze, sondern ebenso jene der privaten Parkplätze. Die Zahl und die Situierung der Parkplätze ist ein zentrales Steuerungsinstrument für eine nachhaltige Verkehrspolitik.

Die Stellplatzverordnung als Steuerungsinstrument Die Zahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze kann in den meisten Fällen direkt und kurzfristig durch die öffentliche Hand beeinflusst werden. Im Gegensatz hierzu ist die Zahl privater Parkplätze nur langfristig über eine Änderung der Stellplatzverordnung zu beeinflussen. Die aktuelle Stellplatzverordnung regelt die minimal zu erstellende Zahl von Stellplätzen in Abhängigkeit von der Nutzung. Es gibt aber keine wirksam angewendete Grundlage zur Begrenzung der Zahl der privat zu erstellenden Stellplätze nach oben und es gibt keine Abhängigkeit von der Erschließung mit anderen Verkehrsmitteln.

Auf der Basis von ÖV-Erschließungsgüteklassen kann eine Regelung der Pflicht zur Erstellung von Stellplätzen geschaffen werden. Dabei ist auch die Erreichbarkeit mit nicht motorisierten Verkehrsmitteln zu berücksichtigen und die Stellplatzzahl nach oben zu beschränken.



ÖV-Erschließungsqualität  
Stand: Dez. 2005

- Klasse\_A
- Klasse\_B
- Klasse\_C
- Klasse\_D
- Klasse\_E
- Klasse\_F
- Haltestellen\_I
- Haltestellen\_II
- Haltestellen\_III
- Haltestellen\_IV
- Haltestellen\_V
- Haltestellen\_V
- Landbus