

Werkzeugkoffer öffentliche Parkierung in Gemeinden

Leitfaden



Werkzeugkoffer öffentliche Parkierung in Gemeinden

Leitfaden zur Einführung eines Parkierungsmanagements für öffentliche
Parkplätze mit Fokus auf die Parkplatzbewirtschaftung

Einführung / Prozess

Modul 1: Auslöser

Modul 2: Projektantrag, -organisation, -kommunikation

Modul 3: Analyse

Modul 4: Ziele und Gewichtung

Modul 5: Massnahmen und Umsetzung

Modul 6: Controlling

Einführung / Prozess

Unterschiedlich und oft widersprüchlich: die Ansprüche an Parkplätze

Jede Fahrt mit dem Auto beginnt und endet auf einem Parkplatz. Die Verfügbarkeit von Parkplätzen und die Bedingungen, unter denen diese benutzt werden dürfen, sind daher in vielen Gemeinden ein wichtiges Thema. Die Ansprüche und Bedürfnisse an das Parkplatzangebot sind nicht nur von Fall zu Fall unterschiedlich, sondern auch oft widersprüchlich. Je stärker sie divergieren, umso grösser werden die Konflikte und auch die Verdrängungseffekte (z.B. Pendler in Wohnquartieren). Mit einer umsichtigen Parkplatzbewirtschaftung können diese Konflikte minimiert und der zur Verfügung stehende Parkraum optimal genutzt werden.

Förderung von nachhaltigem Mobilitätsverhalten

Die Bewirtschaftung von Parkplätzen entschärft nicht nur akute Konflikte, sondern kann auch langfristigen Zielen dienen. Die richtige Anzahl, Lage und Bewirtschaftungsform des Parkraums fördert einen schonungsvollen Umgang mit den knappen Gütern Raum und Boden und unterstützt ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten. Mit effizient genutzten Parkplätzen lässt sich der bestehende Parkraum abbauen oder zumindest stabilisieren – zu Gunsten von anderen Nutzungen und qualitätvollen öffentlichen Räumen. Dies äussert sich auch direkt in sinkenden Kosten für die Infrastrukturen und für die Erstellung von Gebäuden.

Parkplatzbewirtschaftung – ein Thema mit Zündstoff

Durch Einführung der Parkplatzbewirtschaftung wird ein Gut, das bisher gratis und uneingeschränkt verfügbar war, Nutzungsbedingungen unterstellt und allenfalls kostenpflichtig. Dies entspricht zwar dem Verursacherprinzip, in dem die Nutzenden eine Gebühr für das Parkieren zahlen, greift aber in Gewohnheiten ein und wird daher von Politik und Bevölkerung oft sehr emotional diskutiert. Nicht selten scheitert die Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung unter diesem Druck und die Gemeinden stehen nach einem langen Prozess vor einem Scherbenhaufen.

Blick aufs Ganze: das Parkierungsmanagement

Will eine Gemeinde ihre Parkplätze bewirtschaften, sind daher eine sorgfältige Planung und ein umfassender Blick auf die gesamte Thematik umso wichtiger. Aus siedlungs- und verkehrsplannerischer Sicht empfiehlt sich eine Bearbeitung mit einem sogenannten Parkierungsmanagement. Unter dem Begriff Parkierungsmanagement versteht sich die Festlegung und Handhabung der Anzahl Parkfelder, des Parkierungsregimes und begleitender Massnahmen.

Der Werkzeugkoffer öffentliche Parkierung in Gemeinden zeigt auf, wie Gemeinden ein Parkierungsmanagement mit Parkplatzbewirtschaftung etablieren können. Ausserdem zeigt er Lösungen zur Beeinflussung einzelner Aspekte auf. Der Fokus liegt dabei auf den öffentlichen Parkplätzen, denn hier hat die Gemeinde die meisten Möglichkeiten zur Einflussnahme. Natürlich spielt auch die private Parkierung eine wichtige Rolle; mögliche Massnahmen im Umgang mit der privaten Parkierung werden in [→Modul 5](#) und [→Vertiefung 5.2](#) vorgestellt.

Mit dem Einsatz des Werkzeugkoffers sollen einerseits die Probleme vor Ort gemindert werden, und andererseits mit einer integralen Sichtweise ein Beitrag zur energieeffizienten und ressour-

censhonenden Mobilität geleistet werden. Der Werkzeugkoffer verweist deshalb auch an verschiedenen Stellen auf die übergeordnete Sichtweise und regt den Einbezug von begleitenden Massnahmen an.

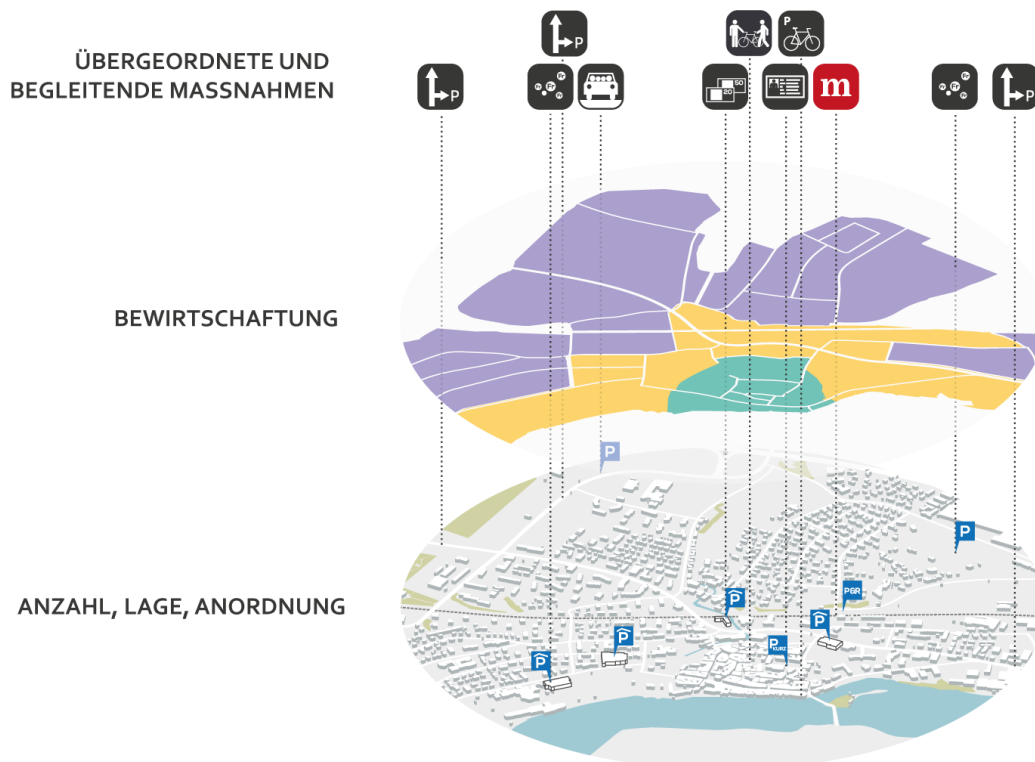


Abbildung 1: Übersicht Parkraummanagement

Ein Musterprozess mit 6 Modulen

Dem Werkzeugkoffer öffentliche Parkierung liegt ein typischer →Musterprozess zugrunde. In **6 Modulen** werden die wichtigsten Schritte erläutert, die – ausgehend von Erfahrungen erfolgreicher Beispiele – bis zur Umsetzung eines Parkierungsmanagements nötig sind. Eine Erfolgsgarantie gibt es dabei nicht, denn jeder Prozess hat seine Eigenheiten und bedarf einer sorgfältigen Planung mit viel Fingerspitzengefühl.

Die einzelnen Module sind jeweils mit einer kurzen **Zusammenfassung** eingeleitet und auf der nächsten Seite detailliert beschrieben. In **Vertiefungen** werden einzelne Themen noch ausführlicher behandelt. **Links, Hinweise zu Literatur und Grundlagen** sowie **Praxisbeispiele** liefern zudem weiterführende Informationen.

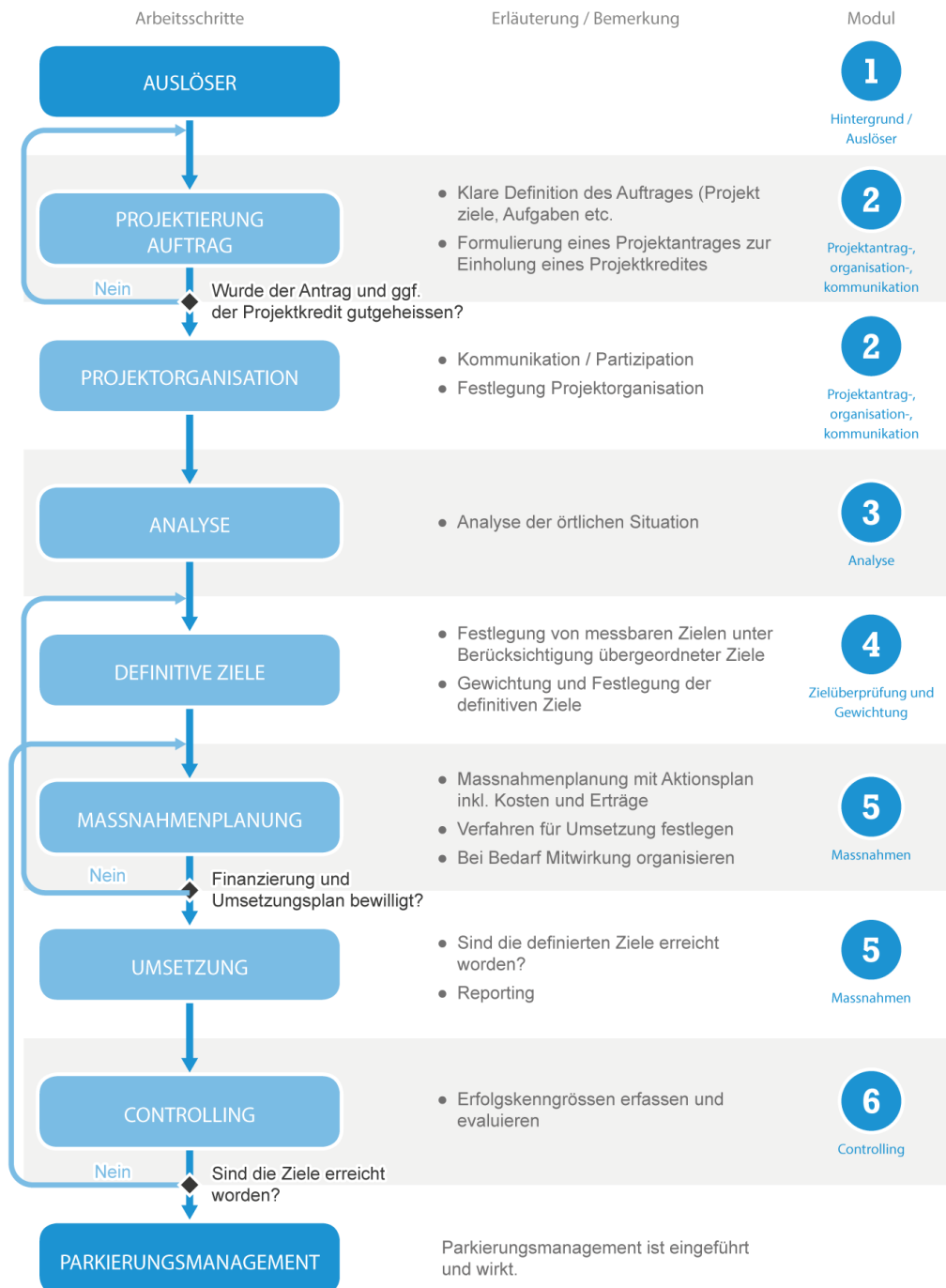


Abbildung 2: Musterprozess

Modul 1: Auslöser

Modul 1 in Kürze

Die Auslöser für die Einführung von Parkplatzbewirtschaftung in einer Gemeinde unterscheiden sich von Fall zu Fall. Die [→hier](#) beschriebenen Auslöser wurden aus verschiedenen Gemeinden zusammengetragen. Sie lassen sich grob nach folgenden Themen gliedern:

- Parkplatzbewirtschaftung als Massnahme zur Erreichung übergeordneter Ziele
- Parkplatzbewirtschaftung als Antwort auf veränderte Rahmenbedingungen
- Konflikte als Auslöser für die Einführung von Parkplatzbewirtschaftung

Auslöser

Parkplatzbewirtschaftung als Massnahme zur Erreichung übergeordneter Ziele

Die Einführung von Parkplatzbewirtschaftung kann und soll zur Erreichung übergeordneter Zielsetzungen (z.B. Ziele im Verkehrs-, Mobilitäts- oder Energieleitbild, Legislaturziele) beitragen und wird daher von der Exekutive resp. von Seiten der Bevölkerung oft als Massnahme eingefordert. Oft ist die Bewirtschaftung von Parkplätzen auch Teil übergeordneter Planungen (z.B. Verkehrsrichtplan oder Agglomerationsprogramm) als Massnahme zur Steuerung des Verkehrsaufkommens.

Parkplatzbewirtschaftung als Antwort auf veränderte Rahmenbedingungen

Raumwirksame Entscheide, verkehrsplanerische Massnahmen, Siedlungswachstum etc. können einen grossen Einfluss auf die Parkierung in der Gemeinde und Region haben. Auch Massnahmen in Nachbargemeinden können sich auf die Verkehrs- und Parkplatzsituation in der Gemeinde auswirken. Führt beispielsweise eine Kernstadt Parkplatzbewirtschaftung ein, besteht die Gefahr, dass sich die Parkplatznachfrage und der Parkdruck in die Agglomerationsgemeinden verlagern. In den betroffenen Gemeinden steigt der Druck, durch geeignete Massnahmen auf die veränderte Situation zu reagieren. Auch die Ansiedlung publikumsintensiver Einrichtungen (z.B. Freizeit- und Kultureinrichtungen oder Einkaufszentren) können die Parkplatzsituation über die Gemeindegrenze hinaus beeinflussen. Die Parkierung sollte deshalb nicht nur lokal betrachtet, sondern möglichst mit Nachbargemeinden und Regionen abgestimmt werden.

Konflikte als Auslöser für die Einführung von Parkplatzbewirtschaftung

Konflikte zwischen verschiedenen Nutzergruppen können die Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung erforderlich machen. Besondere Konfliktpotenziale weisen jene Gebiete auf, in denen Ansprüche von verschiedenen Nutzergruppen auf engem Raum aufeinander treffen.

Fremdparkierer in Wohnquartieren

Der Parkraum, der eigentlich Anwohnern ohne eigene Parkierungsmöglichkeit und ihren Besuchern zur Verfügung stehen sollte, wird oft von Pendlern und Beschäftigten belegt. Konflikte können v.a. in der Nähe von Bahnhöfen (Pendler) und in der Nähe von Arbeitsplatzgebieten (Beschäftigte) auftreten.

Überlastung und Unterlastung von Parkierungsanlagen

Wenn Parkraum zwar vorhanden, aber "am falschen Ort" zu finden ist, führt das dazu, dass einige Parkplätze chronisch überfüllt sind, während bei anderen die Auslastung gering ist.

Strassenraum als Laternengarage

Gibt es in Wohngebieten zu wenige Parkplätze auf privatem Grund, wird der Strassenraum zur "Laternengarage" der Wohnbevölkerung. Teilweise wird auch in den Strassenraum ausgewichen, da dieser im Vergleich zu einem gemieteten Stellplatz günstiger ist. Zu bedenken sind in diesem Zusammenhang die Bedürfnisse von (regelmässigen) Besuchern.

Dauerbesetzte Parkplätze im Zentrum

Parkplätze in den Zentren sollten primär Kunden und Besuchern zur Verfügung stehen. Gewünscht sind ein eher hoher Um-

schlag und eine hohe Verfügbarkeit. Konflikte entstehen, wenn die Parkplätze durch Dauerparkierer wie z.B. Pendler belegt werden und dadurch den Besuchern und Kunden nicht mehr zur Verfügung stehen.

Parkieren am Siedlungsrand oder im Naherholungsraum

Gerade bei Ausflugszielen und besonders in Naherholungsgebieten gibt es oft eine sehr hohe, temporäre Nachfrage und überfüllte Parkplätze. Erholungssuchende reisen gleichzeitig und in grosser Zahl aus der Umgebung mit dem Auto an.

Verkehrsbelastung / Verkehrsüberlastung

Je nach Umschlaghäufigkeit eines Parkplatzes werden weniger oder mehr Fahrten pro Parkplatz generiert. Ist das Strassennetz bereits stark belastet oder überlastet, macht eine Reduktion des Parkplatzangebots, eine Verschiebung der Parkplätze in weniger sensible Gebiete oder eine Parkplatzbewirtschaftung zur Lenkung der Nachfrage Sinn.

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).

Konflikt mit anderen, attraktiven Nutzungen

Der Raum für Parkplätze steht oft in Konkurrenz zu anderen Nutzungen, und der Platzbedarf führt zu Auseinandersetzungen:

- Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Variabel nutzbare Flächen / Plätze
- Flanieren und Einkaufen
- Begegnen und Spielen
- Gastronomie und Musik

Check

Konflikte im Bereich Parkierung werden oft sehr subjektiv beurteilt. Die Auslöser für die Forderung nach Parkplatzbewirtschaftung sind daher kritisch zu hinterfragen. Eine sorgfältige Analyse zur Objektivierung der Konflikte ist dabei zentral (siehe →[Modul 3](#)).

Werden die Konflikte resp. der Auslöser als relevant betrachtet, kann das weitere Vorgehen definiert werden:

- Lässt sich ein Problem mittels einer einfachen pragmatischen Massnahme lösen, braucht es kein übergeordnetes Parkierungsmanagement. Der Prozess kann schlank gehalten und die Planung und Umsetzung von einzelnen Massnahmen gemäss →[Modul 5](#) des Werkzeugkoffers vorgenommen werden. Allerdings gilt es auch bei der Umsetzung von einzelnen Massnahmen, die Auswirkungen und Folgen sorgfältig abzuschätzen.
- Oft zeigt sich jedoch, dass ein übergeordnetes Parkierungsmanagement benötigt wird, um nachhaltige Änderungen und faire Lösungen zu erreichen. In diesem Fall gibt der Werkzeugkoffer öffentliche Parkierung in Gemeinden eine Hilfestellung für die Gestaltung des Prozesses zur Erarbeitung eines massgeschneiderten Parkierungsmanagements (→[Prozess](#)).

Modul 2: Projektantrag, -organisation und -kommunikation

Modul 2 in Kürze

Projektantrag

Je nach Auslöser muss mittels Projektantrag die Zustimmung und allenfalls ein Projektkredit bei der Exekutive oder bei grösseren Projekten der Legislative (Gemeinderat, Gemeindeversammlung) eingeholt werden.

Übergeordnete Ziele und Rahmendbedingungen

Bei der Formulierung des Auftrages sind die übergeordneten Zielsetzungen und Rahmenbedingungen (z.B. Legislaturziele) zu berücksichtigen. Damit kann sichergestellt werden, dass die später definierten Massnahmen diesen Zielen nicht widersprechen und Rahmenbedingungen eingehalten werden.

Akteure und Projektorganisation

Um das Parkierungsmanagement möglichst breit abzustützen, gilt es, die richtigen Akteure einzubinden. Die Bildung einer temporären Arbeitsgruppe mit Vertretern aus Politik und Verwaltung sowie weiteren betroffenen oder beteiligten Akteuren ist dabei zentral. Zudem ist der Beizug von externen Fachberatern empfehlenswert.

Kommunikation / Partizipation

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.

Projektantrag ,-organisation und -kommunikation

Projektantrag

Mit dem Projektantrag holt die Behörde oder Verwaltung bei der Exekutive oder Legislative die Legitimation und allenfalls den nötigen Kredit zur Bearbeitung des Projekts ein. Ein Projektantrag kann Folgendes beinhalten:

- Auslöser
- Zielvorstellungen (übergeordnete, qualitative, quantitative)
- Bereits identifizierte Konflikte
- Mögliche Projektorganisation inkl. Bezug Fachberater
- Arbeitsschritte / Terminplan
- Kommunikation / Partizipation
- Antrag für Projektierungskredit

Übergeordnete Ziele und Rahmenbedingungen

Es sind vorerst die übergeordneten strategischen und politischen Ziele zusammenzustellen, z.B.

- Zu bearbeitender Perimeter (Quartier, Gemeinde, Region)
- identifizierte Schwächen / Konflikte, die zu lösen sind, strategische Vorgaben der Gemeinde
- Einführung einer flächendeckenden Parkplatzbewirtschaftung (Umsetzung der Energiestadtmassnahme 4.2.1)
- Anliegen der Anwohner oder Gewerbetreibenden
- Beeinflussung Verkehrsmittelwahl – Modal-Split zugunsten ÖV / LV
- Bewirtschaftung knapper Kapazitäten auf den bestehenden Strassen
- Erfüllen von Absichten in Leitbild / Legislaturzielen und Richtplanungen
- Umweltziele, 2000-Watt-Gesellschaft

Projektorganisation

Um das Parkierungsmanagement möglichst breit abzustützen, gilt es, die richtigen Akteure einzubinden. In Zusammenarbeit mit

den Behörden und allenfalls auch unter Bezug von Fachleuten und Fachorganisationen sollen Lösungen gefunden werden, die zu nachhaltigen und messbar zielführenden Lösungen führen.

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 (Bau, Verkehr, Schule usw.)
- Externe Fachberater
- Polizei, Sicherheitsbehörde
- 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

Kommunikation / Partizipation

Die Wahl der Kommunikations- und Publikationsorgane hängt von der Art der Problemstellung, der Zielgruppen und dem Ausmass der Betroffenheit ab und muss von Fall zu Fall festgelegt werden. Generell sollte transparent und regelmässig über den Stand des Projektes informiert werden. Ein aktiverer Einbezug der Bevölkerung oder einzelner betroffenen Gruppen kann mittels Workshops oder Grossgruppenveranstaltungen erfolgen. Steht ein Gemeindeversammlungsbeschluss an, empfiehlt sich eine vorgängige Vernehmlassung bei Parteien, Vereinen und Verbänden oder aber

eine offizielle öffentliche Mitwirkung mittels schriftlicher Eingaben.

Beispiele

→ *Gemeinde Glarus: Organigramm Projekt Parkierungskonzept und Programm öffentliches Forum*

Modul 3: Analyse

Modul 3 in Kürze

Analyse

Die Analyse der örtlichen Situation bildet die Basis für die zielgerichtete Bewirtschaftung des Parkraums in einer Gemeinde. Damit werden nicht nur die Fakten gesammelt, sondern auch die tatsächlichen Probleme ermittelt und objektiviert sowie die gesetzlichen Rahmenbedingungen geklärt.

Die ermittelten Daten sollen die Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen liefern, insbesondere für die Erarbeitung eines Massnahmenkatalogs.

Die Analyse kann in zwei Bereiche gegliedert werden:

- **Parkierung**
Da sich die Anforderungen an die Parkierung in den einzelnen Quartieren zum Teil sehr stark unterscheiden, macht es Sinn, die Analyse spezifisch auf Quartierebene abzubilden (räumliche Analyse). So kann sichergestellt werden, dass die relevanten Fakten in einer brauchbaren Genauigkeit vorliegen.
- **Beeinflussende Faktoren**
Parkierung im öffentlichen Raum kann kaum isoliert betrachtet werden. Es bestehen i.d.R. grosse Abhängigkeiten zu umliegenden Nutzungen und zu anderen Themenfeldern, etwa zur Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV), zur Attraktivität von Fuss- und Veloverkehrsangeboten (LV), zur Kultur und Ausgestaltung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und zum Mobilitätsmanagement.

Analyse

Analyse Parkierung

Bestehende Planungen

Verkehrs- und Mobilitätsplanungen, z.B.

- Verkehrsrichtplan
- Entwicklungsleitbild
- Gesamtverkehrskonzept
- Agglomerationsprogramm

Reglemente und Verordnungen

- Bestehende Reglemente
- Verordnungen
- Gemeinderatsbeschlüsse zum Thema Parkierung
- Kantonale Vorlagen und Vorgaben, Musterreglemente ([→Vertiefung 3](#))

Parkplatzangebot

Erhoben werden sollten Parkplatztypen, Anzahl, Bewirtschaftungsform, Anordnung / Gestaltung, Angebote Sharing-Systeme (z.B. Anzahl Mobility-Parkplätze)

Parkplatztypen sind weder gesetzlich noch normenbasiert exakt definiert, können aber bezüglich Besitzverhältnissen und Zugänglichkeit charakterisiert werden (mehr dazu in [→Vertiefung 3](#)):

- Öffentlich zugängliche Parkplätze in öffentlichem Besitz
- Öffentlich zugängliche Parkplätze in privatem Besitz
- Eingeschränkt zugängliche Parkplätze in öffentlichem Besitz
- Eingeschränkt zugängliche Parkplätze in privatem Besitz

Ebenfalls relevant sind der Bestand an Velo- und Motorradabstellplätzen und bestehende Parkleitsysteme.

Parkplatznachfrage (Auslastung, Tagesganglinien)

Schrankenanlagen oder andere Zahlungssysteme können i.d.R. schnell und einfach Daten liefern. Es kann aber auch sinnvoll

und notwendig sein, die Ermittlung der Auslastung bei anderen Anlagen oder im Strassenraum zusätzlich vorzunehmen:

- Manuell durch Zählpersonal
- Automatisch z.B. durch Kamera
- Mittels neuer Technologien ([→technische Grundlagen](#))

Eine VSS-Norm zum Thema Verkehrsbeobachtung ist zurzeit in Bearbeitung.

Das Erheben der Anzahl und Auslastung von privaten Parkplätzen ist sehr aufwendig, die Möglichkeit der Einflussnahme auf die private Parkierung aber je nach Fragestellung gering. In vielen Fällen kann es deshalb ausreichen, sich bei der Analyse der privaten Parkierung auf grössere Anlagen zu beschränken, oder mittels Abschätzungen grobe Richtwerte zu ermitteln.

Analyse Nutzergruppen

Grob kann zwischen vier Nutzergruppen unterschieden werden (mehr dazu in [→Vertiefung 3](#)).

- Wohnen
- Arbeiten
- Einkauf
- Freizeit

Die Nutzergruppen unterscheiden sich stark in Bezug auf die Parkierdauer. Für die Festlegung des Parkplatzangebots ist eine differenzierte Betrachtung daher notwendig.

Analyse beeinflussende Faktoren

Übergeordnet

- Bestehende Planungen und Programme (angestrebte Veränderungen)
- Bestehende Kommunikationsmassnahmen
- Bestehende Angebote kombinierte Mobilität
- Erfassung der allgemeinen Mobilität (Verkehrsmenge / Verkehrsmittel)

Öffentlicher Verkehr

- Ermittlung ÖV-Erschliessung z.B. mittels ÖV-Güteklassen (<http://map.geo.admin.ch>)
- Verknüpfung MIV-ÖV (P+R)

Fuss- und Veloverkehr

- Bestehende Weg- und Velorouten
- Bestehende BikeSharing-Angebote
- Bestehende Veloparkierung / B+R

Motorisierter Individualverkehr

- Bestehende Strassenklassierungen und Verkehrsregime (Tempozonen)
- Netzbetrachtung
- Bestehende Verkehrsmanagementsysteme
- Strassenkapazitäten

Mobilitätsmanagement

- Bereitstellen von Angeboten, aktive Information und Bewerbung mittels Anreizen (Einkaufen im Ort zu Fuss und per Velo, etc.)
- Angebote der kombinierten Mobilität (CarSharing, CarPooling, BikeSharing etc.)
- Serviceleistungen wie z.B. Hauslieferdienste, City-Logistik
- Andere Angebote oder bereits bestehende Mobilitätsmanagementsysteme bei Unternehmen o.ä.

Hinweis

Die oben aufgeführten Punkte sind als Anregung für eine Analyse gedacht. Die Analyse soll bedarfsgerecht und der örtlichen Situation angepasst erfolgen.

Beispiele

- [Parkplatzerhebung Stadt Frauenfeld](#)
- [Bestandesanalyse Gemeinde Möhlin](#)

Modul 4: Ziele und Gewichtung

Modul 4 in Kürze

Ziele

Im Projektierungsantrag wurden bereits übergeordnete Ziele und Rahmenbedingungen festgelegt. Nun gilt es, konkrete Ziele, die sich in der Regel vom Auslöser ableiten lassen, zu definieren. Diese müssen eine klare Stossrichtung aufzeigen und sollten übergeordneten Zielen nicht widersprechen.

Um das Ergebnis der zu ergreifenden Massnahmen später beurteilen und kontrollieren zu können, ist es wichtig, messbare Kriterien zu definieren (→ [Modul 6](#)).

.

Gewichtung

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

Ziele und Gewichtung

Ziele

Auf der Grundlage übergeordneter Zielsetzungen (siehe → [Modul 2](#)) und der Auslöser werden in diesem Arbeitsschritt konkrete Ziele formuliert. Die Ziele können in zwei Bereiche unterschieden werden:

Qualitative Ziele, z.B.

- Erhöhung Verkehrssicherheit
- Entschärfung kritischer Stellen
- Einschränken wildes Parkieren
- Attraktivierung öffentlicher Raum

Quantitative Ziele, z.B.

- Reduktion Suchverkehr
- Reduktion / Erhöhung Anzahl Parkplätze oder Verlagerung Parkplätze
- Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl
- Reduktion von Fahrten (punktuell oder generell)

Die Zielsetzungen orientieren sich einerseits an den Bedürfnissen der Nutzenden und dem räumlichen Charakter der Quartiere, dürfen aber andererseits übergeordneten Zielen (z.B. Förderung effizienter Verkehrsmittel, Beitrag zu nachhaltiger Mobilität) nicht zuwiderlaufen.

Die definierten Ziele sollen messbar sein, damit später eine Zielüberprüfung stattfinden kann (→ [Modul 6 Controlling](#)).

Die Ziele sollten im Dialog mit Beteiligten und Betroffenen (Arbeitsgruppe) festgelegt werden. Über die Stossrichtung sollte bei Beteiligten und Betroffenen ein möglichst grosser Konsens bestehen.

Gewichtung

Zielkonflikte sind meist unvermeidlich. Die Ziele müssen deshalb gewichtet werden. Die Gewichtung der Ziele kann innerhalb der Exekutive und/oder der Arbeitsgruppe vorgenommen werden. Sie lässt sich mit

Hilfe eines Punktesystems oder der Erstellung einer Rangliste erfassen. Die Gewichtung wird im Idealfall gleichzeitig mit der Definition der Ziele vorgenommen.

Häufig kommen Zielkonflikte in folgenden Bereichen vor:

- Eine hohe Anzahl Parkplätze zur Steigerung der Erreichbarkeit steht dem Ziel einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung und Veränderung des Modal Split zu Gunsten ÖV und Fuss- und Veloverkehr gegenüber.
- Das Gewerbe fordert möglichst viele Parkplätze in unmittelbarer Nähe zu den Geschäften, demgegenüber steht der Wunsch nach attraktiven öffentlichen Räumen.
- Parkplätze in Zentrumsbereichen sollen durch kurze Parkierdauer häufig verfügbar sein und so Kunden von Gewerbebetrieben und Geschäften zur Verfügung stehen, demgegenüber stehen die Bedürfnisse von Einwohnern, Beschäftigten und Pendlern, die ihr Auto über längere Zeit abstellen möchten.
- Die Strassen von Wohngebieten in Bahnhofsnähe werden gerne als kostenlose P+R-Möglichkeit genutzt. Dies erzeugt quartierfremden Verkehr. Demgegenüber steht das Bedürfnis der Einwohnenden nach möglichst verkehrssamen und sicheren Quartierstrassen.

Siehe dazu auch → [Modul 1 Auslöser](#)

Beispiele

- *Gemeinde Glarus: Ziele des Parkierungskonzepts*

Modul 5: Konzept, Massnahmen und Umsetzung

Modul 5 in Kürze

Auf Basis der Analyse und der Ziele kann mit der Erarbeitung eines Parkierungskonzeptes, und daraus abgeleitet mit der Ausarbeitung der Massnahmen des Parkierungsmanagements und einem Umsetzungsprogramm begonnen werden. Die Wirkung von Massnahmen zur Parkplatzbewirtschaftung kann durch flankierende Massnahmen entscheidend optimiert werden.

Besonders wichtig bleibt in dieser Phase die Begleitung der Planung mit einer guten Kommunikations- und Mitwirkungsarbeit, insbesondere dort, wo wirksame Massnahmen auf den ersten Blick unpopulär erscheinen.

Den grössten Spielraum bei der Festlegung von Massnahmen hat die Gemeinde bei den öffentlichen Parkplätzen. Das Angebot und das Parkierungsregime von Parkplätzen auf privatem Grund stehen aber in engem Zusammenhang mit der Parkierung auf öffentlichem Grund und darf daher nicht vollständig ausgeklammert werden. Der Einfluss der Gemeinden besteht hier v.a. bei der Regelung der Parkplatzerstellungspflicht.

Massnahmen und Umsetzung

In dieser Phase erfolgt die eigentliche Massnahmenplanung. Dazu wird in einem ersten Schritt ein Parkierungskonzept erstellt, welches die Absichten thematisch und räumlich aufzeigt. Daraus abgeleitet werden konkrete Massnahmen. Dieser Schritt erfordert eine grosse Offenheit und Kompromissbereitschaft, damit mögliche Massnahmen und deren Wirkung objektiv diskutiert und evaluiert werden können

Wie bereits bei der Analyse ist es auch bei Entwicklung der Massnahmen sinnvoll, diese in Bereiche einzuordnen:

- Erstellung und Bewirtschaftung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund
- Erstellung und Bewirtschaftung von Parkplätzen auf privatem Grund
- Begleitende Massnahmen
- Gestaltung und Anordnung von Parkplätzen

Oft macht es Sinn, die Massnahmen in unterschiedlichen Varianten zu planen. Nach Erarbeitung werden diese bezüglich ihrer Wirkung und dem Beitrag zur Zielerreichung beurteilt.

Hinweis:

Details zu den einzelnen Massnahmenbereichen sind in den folgenden Vertiefungen zu finden

- [5.1 Erstellung und Bewirtschaftung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund](#)
- [5.2 Erstellung und Bewirtschaftung von Parkplätzen auf privatem Grund](#)
- [5.3 Begleitende Massnahmen](#)
- [5.4 Gestaltung und Anordnung von Parkplätzen](#)
- [Technischen Grundlagen](#)

Erstellung und Bewirtschaftung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund

Parkplatzangebot

Mit der Steuerung des Parkplatzangebots (welche und wie viele Parkplätze an welchem Ort) werden die wichtigsten Rahmenbedingungen vorgegeben. Dabei müssen neben den Parkplätzen auf öffentlichem Grund soweit möglich auch diejenigen auf privatem Grund betrachtet werden. Grundsätzlich ist darauf zu achten, dass kein Überangebot an Parkraum geschaffen wird. Die Erfahrung zeigt, dass aus einem Angebot im Überfluss nicht nur negative Anreize auf das Verkehrsverhalten resultieren, sondern es wird auch Raum "verschenkt", der sonst mit wertschöpfenden Nutzungen belegt oder der Allgemeinheit als wertvoller öffentlicher Raum zur Verfügung gestellt werden könnte.

Wirkung:

- Konzentration der Flächen für Parkierung auf das nötige Mass (Platzeinsparung)
- Steuerung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsströme
- Steuerung des Mobilitätsverhaltens

Mehr zum Thema Parkplatzangebot erfahren Sie in der → [Vertiefung 5.1](#)

Parkplatzbewirtschaftung

Öffentliche Parkplätze können durch zeitliche Beschränkungen, Beschränkungen und Berechtigungen von bestimmten Nutzergruppen oder mit Gebühren bewirtschaftet werden.

Mit einer zeitlichen Beschränkung wird die Verfügbarkeit des Parkraums erhöht, gleichzeitig werden Nutzergruppen, die ihr Auto über längere Zeit abstellen wollen, ausgeschlossen.

Beschränkungen und Berechtigungen ermöglichen die Bevorzugung bestimmter Nutzergruppen.

Durch die Erhebung von Gebühren kann der gesteigerte Gemeindegebrauch von öffentlichem Grund abgegolten werden. Durch Gebührenerhebung können zudem der Kontrollaufwand oder Kosten für die Infrastruktur (z.B. bei Parkhäusern) gedeckt werden. In Gebieten mit hoher Verkehrsbelastung kann die Erhebung von Gebühren zur Lenkung der Nachfrage genutzt werden.

Wirkung:

- Bestimmungsgemässe resp. zielgemässe Benützung der Parkplätze
- Erhöhung der Verfügbarkeit
- Abgeltung des gesteigerten Gemeindegebrauchs durch Erhebung von Gebühren
- Abgeltung des Kontrollaufwands durch Gebührenerhebung
- Steuerung der Nachfrage resp. Beeinflussung des Verkehrsaufkommens und des Mobilitätsverhaltens

Kosten und Erträge

Die Kosten und die Erträge, die aus einer Parkplatzbewirtschaftung resultieren, sind von den gewählten Lösungen abhängig. Einzelne Posten lassen sich jedoch beziffern. So können Einnahmen mit folgenden Mitteln generiert werden:

- Berechtigungen (z.B. Verkauf von Parkkarten)
- Gebühren
- Bussen

- Parkplatz-Ersatzabgabe

Weitere Informationen sind in der → [Vertiefung 5.1](#) zu finden

Verwendung und Zweckbindung von Erträgen

Grundsätzlich sind die Einnahmen, die aus der Bewirtschaftung von Parkplätzen resultieren, für die Gemeinden frei verfügbar. Insbesondere aus Gründen der Akzeptanz macht aber eine Zweckbindung für Verkehrsmassnahmen Sinn. Diese sollte nicht auf den MIV beschränkt, sondern für die Mobilität im umfassenden Sinn verwendet werden. Beispielsweise lassen sich mit den Einnahmen aus der Parkplatzbewirtschaftung ÖV-Linien zu Einkaufszentren oder Naherholungszielen finanzieren.

Anders ist die Situation bei den Ersatzabgaben (→ [Vertiefung 5.2](#)). Hier sind die Einnahmen häufig zweckgebunden für Verkehrsmassnahmen zu verwenden.

Mehr zum Thema Öffentliche Parkierung erfahren Sie in der → [Vertiefung 5.1](#).

Erstellung und Bewirtschaftung von Parkplätzen auf privatem Grund

Der grössere Anteil des gesamten Parkraums in einer Gemeinde befindet sich in der Regel in privater Hand. Die Wirkung von Massnahmen, die den öffentlichen Parkraum betreffen, können daher massgeblich verbessert werden, wenn auch die private Parkierung in die Überlegungen und Massnahmenplanung einbezogen wird.

Die Möglichkeiten zur Einflussnahme der öffentlichen Hand auf die private Parkierung sind jedoch beschränkt. Primär und direkt kann der private Parkraum über die Regelung der Parkplatzerstellungspflicht in der Nutzungsplanung (BNO) beeinflusst werden. Hier lassen sich auch Grundlagen für weitergehende Verpflichtungen verankern, z.B.

- Vorgaben zu Ersatzabgaben
- Verpflichtung zur Parkplatzbewirtschaftung

Gute Einflussmöglichkeiten bietet ausserdem die frühzeitige Thematisierung der Parkierung in Studienaufträgen und Wettbewerben zu Arealentwicklungen oder in den Instrumenten der Sondernutzungsplanung (z.B. Gestaltungsplan). Auch über eine gezielte Beratung kann die Entstehung von privatem Parkraum beeinflusst werden.

Mehr zum Thema private Parkierung erfahren Sie in der [→Vertiefung 5.2](#).

Begleitende Massnahmen

Die Wirkung von Massnahmen zur Parkplatzbewirtschaftung kann durch begleitende Massnahmen optimiert werden.

Die Abhängigkeiten und Beziehungen sind dabei vielfältig. Die beeinflussenden Massnahmen und Instrumente haben unterschiedliche Verbindlichkeiten und können – je nach Einsatz – unterschiedliche Wirkungen erzielen:

- Alternativen zum Auto: ÖV-Angebot, LV-Förderung
- Förderung nachhaltiger Mobilität: Veloparkierung, BikeSharing-Systeme
- Verknüpfung MIV und ÖV mit Park + Ride
- Neue Möglichkeiten aufgrund interaktiver Systeme und Innovationen
- Einfluss auf die Nachfrage: Mobilitätsmanagement

Mehr zum Thema begleitende Massnahmen erfahren Sie in der [→Vertiefung 5.3](#).

Gestaltung und Anordnung von Parkplätzen

Gestaltung und Anordnung

Durch eine geeignete Anordnung von Parkplätzen kann nicht nur die Verkehrssicherheit verbessert, sondern auch die Nutzung der Parkplätze beeinflusst werden. So werden beispielsweise oberirdische Parkplätze gegenüber jenen in Tiefgaragen oft bevorzugt. In Wohnquartieren werden versetzte Längsparkfelder auch oftmals als verkehrsberuhigende Elemente eingesetzt.

Mit gestalterischen Massnahmen können Parkflächen besser in den öffentlichen Raum integriert werden. Grosse versiegelte Parkflächen erhöhen in der Regel die Trennwirkung und lassen den Raum insgesamt unattraktiv erscheinen.

Wirkung:

- Beeinflussung der Nachfrage
- Attraktivierung Strassenraum
- Verkehrsberuhigung
- Verbesserung Verkehrssicherheit

Mehr zum Thema Anordnung und Gestaltung erfahren Sie in der [→Vertiefung 5.4](#)

Parkleitsysteme

Eine gute Signalisation ist ein wichtiger Aspekt des Parkierungsmanagements. Dafür können ausgereifte Systeme von statischen, halb-dynamischen oder voll-dynamischen Parkleitsystemen eingesetzt werden.

Wirkung:

- Reduktion Suchverkehr
- gezielte Lenkung der Verkehrsströme und gleichmässigerer Auslastung der Parkplätze
- Erhöhung Komfort für Besucher und Kunden
- Erhöhung Erreichbarkeit

Mehr zum Thema Anordnung und Gestaltung erfahren Sie in der [→ Vertiefung 5.4](#) und in den [→ technischen Grundlagen](#).

Massnahmen zur Parkplatzbewirtschaftung wirken nur, wenn die Regeln und Vorschriften auch kontrolliert werden. Im Idealfall lässt sich der Kontrollaufwand durch Gebühren decken. Siehe dazu auch

- [→ Vertiefung 5.1, Kosten und Erträge](#)
- [→ VSS-Norm SN 640 282](#)

Massnahmenplan

Alle ausgewählten Massnahmen werden in einem Massnahmenprogramm zusammen getragen. Es empfiehlt sich, zu folgenden Punkten Aussagen zu machen:

- Ausgangslage
- Zielsetzung
- Massnahme
- Federführung

- Beteiligte Stellen
- Hinweise zu Controlling und Umsetzung
- Kosten / Finanzierung

Neben der planerischen Aufgabe, Massnahmen zu definieren, muss auch der politische Prozess gestartet werden.

In vielen Fällen bedingt die Umsetzung von Massnahmen auf Stufe der Gemeinde die Erarbeitung oder Anpassung eines Reglements, das i.d.R. durch die Gemeindeversammlung, resp. durch den Einwohnerrat genehmigt werden muss. Einzelmassnahmen können je nach Umfang im Rahmen des ordentlichen Budgets oder aber durch das Einholen eines Kredits an der Gemeindeversammlung / beim Einwohnerrat finanziert werden. Es ist daher wichtig, die Kompetenzen innerhalb der Gemeinde frühzeitig zu klären und das Vorgehen mit den zuständigen kantonalen Stellen abzustimmen. Weitere Informationen zu den rechtlichen Grundlagen befinden sich in → [Vertiefung 3](#).

Beispiele

- *Gemeinde Oberwil: Reglement und Verordnung zur zeitlichen Beschränkung der Parkierdauer: <http://www.oberwil.ch/de/portrait/verkehroberwil/parkierenoberwil/>*
- *Stadt Rheinfelden: Parkierungsreglement und Verordnung zur Parkplatzbewirtschaftung mit zeitlicher Beschränkung und / oder Gebühren: www.rheinfelden.ch/de/lebenwohnen/mobilitaetverkehr/parkierung/parkierungsreglement/*

Modul 6: Controlling

Modul 6 in Kürze

Mit dem Controlling werden die Zielerreichung und Wirkung der Massnahmen überprüft. Die Wahl der Controllinginstrumente richtet sich dabei nach den gesetzten Zielen, den verfügbaren Daten und nicht zuletzt nach den Ressourcen der Gemeinde.

Die Zielerreichung kann qualitativ und / oder quantitativ mittels Messung von Indikatoren überprüft werden. Es ist notwendig, die Indikatoren bereits bei der Erarbeitung der Ziele zu definieren und diese auch in der Analyse zu erheben (→ [Modul 2 und 3](#)).

Können die Ziele nicht erreicht werden, sind weitere Massnahmen zu prüfen und umzusetzen.

Für das Controlling stehen verschiedene Instrumente (z.B. automatische Zählsystem) und Methoden (z.B. Beobachtungen, Befragungen) zur Messung von Indikatoren zur Verfügung.

Wichtig ist ausserdem, die verschiedenen Prozesse festzulegen (Häufigkeit, Berichterstattung, Zuständigkeiten, Auswirkungen).

Controlling

Instrumente und Möglichkeiten zur Messung von Indikatoren

Für die Wirkungskontrolle stehen verschiedene Instrumente zur Verfügung, z.B.:

- Daten von automatischen Zählstellen (z.B. bei Schrankensystemen oder Parksäulen)
- Messungen der Belegung, Parkierdauer, Tagesganglinie etc. (punktuell oder gesamtheitlich)
- Beobachtungen
- Befragungen
- Einschätzungen von verantwortlichen Personen
- Rückmeldungen aus der Bevölkerung

Als übergeordneter Indikator können die "Gesamtfahrten auf öffentlichen Parkplätzen" dienen. Dabei wird die Anzahl öffentlicher Parkplätze multipliziert mit einem standardisierten Parkplatzindex, der die durchschnittliche Fahrtengenerierung je Parkplatz abhängig von Standort, Nutzung und Bewirtschaftungsform ausdrückt. Vertiefte Informationen liefert die → [Norm SN 640 283](#).

Die Auswahl der Controllinginstrumente richtet sich nach den Zielsetzungen und Ressourcen der Gemeinde.

Es gilt, verschiedene Prozesse festzulegen:

- Häufigkeit
- Berichterstattung
- Zuständigkeiten
- Auswirkungen der Resultate

Das Controlling ist zwar nicht gleichzusetzen mit der Kontrolle der Einhaltung von Regeln und Vorschriften, Synergien können aber genutzt werden und sind von Fall zu Fall zu ermitteln, z.B.:

- Kontrollpersonal kann gleichzeitig mit der Kontrolle der Parkierdauer die Belegung von Parkplätzen erfassen
- Die Erfassung von Nachtparkierenden kann während Pikettdiensten des Polizeipersonals vorgenommen werden

Weiterführende Hinweise

- → [Übersicht technische Grundlagen](#)
- → [Energistadt: Mobilitätsbuchhaltung](#)

Impressum / Kontakt

EnergieSchweiz für Gemeinden
c/o rundum mobil GmbH
Schulhausstrasse
3600 Thun
033 334 00 20 / info@rundum-mobil.ch

Autoren :

Denise Belloli, Metron Verkehrsplanung AG
Christian Ferres, Metron Verkehrsplanung AG
Alain Bützberger, Swisstraffic AG
Gerhard Schuster, rundum mobil GmbH
Monika Tschannen, rundum mobil GmbH

Der „Werkzeugkoffer öffentliche Parkierung in Gemeinden“ wurde im Rahmen eines Projektes des Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität (DZM) des UVEK entwickelt.

Juni 2015