



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Agglomerationsverkehr

«Private» Parkierung im Kontext der Agglomerations- programme

7. November 2024



Inhalt

1. Ausgangslage
2. Publikation des ARE-AV zu Parkraummanagement (PRM) in Agglomerationen
3. Erwartungen im Kontext der Agglomerationsprogramme
4. Schlussfolgerungen für die Agglomerationsprogramme



1. Ausgangslage

- Versch. Studien zeigen **Parkraummanagement (PRM) hat grossen Einfluss auf Autoverkehr in städtischen Räumen**
- PRM hilft, Autoverkehr auf flächeneffiziente Verkehrsmittel zu **verlagern** und den notwendigen Autoverkehr **verträglich zu gestalten**

Hinweise u.a. in der Beantwortung von:

- Postulat Vogler (15.4127): Abstimmung Raum und Verkehr
- Postulat Burkart (18.3606): Schnittstellenproblematik zwischen Nationalstrassen und lokalen Strassennetz lösen



2. Herausforderungen für das Parkraummanagement

PROGRAMM AGGLOMERATIONSVERKEHR

Gestaltung von Mobilität in Agglomerationen

Parkraummanagement



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

Publikation ARE-AV in 11/2021: PRM als Herausforderung

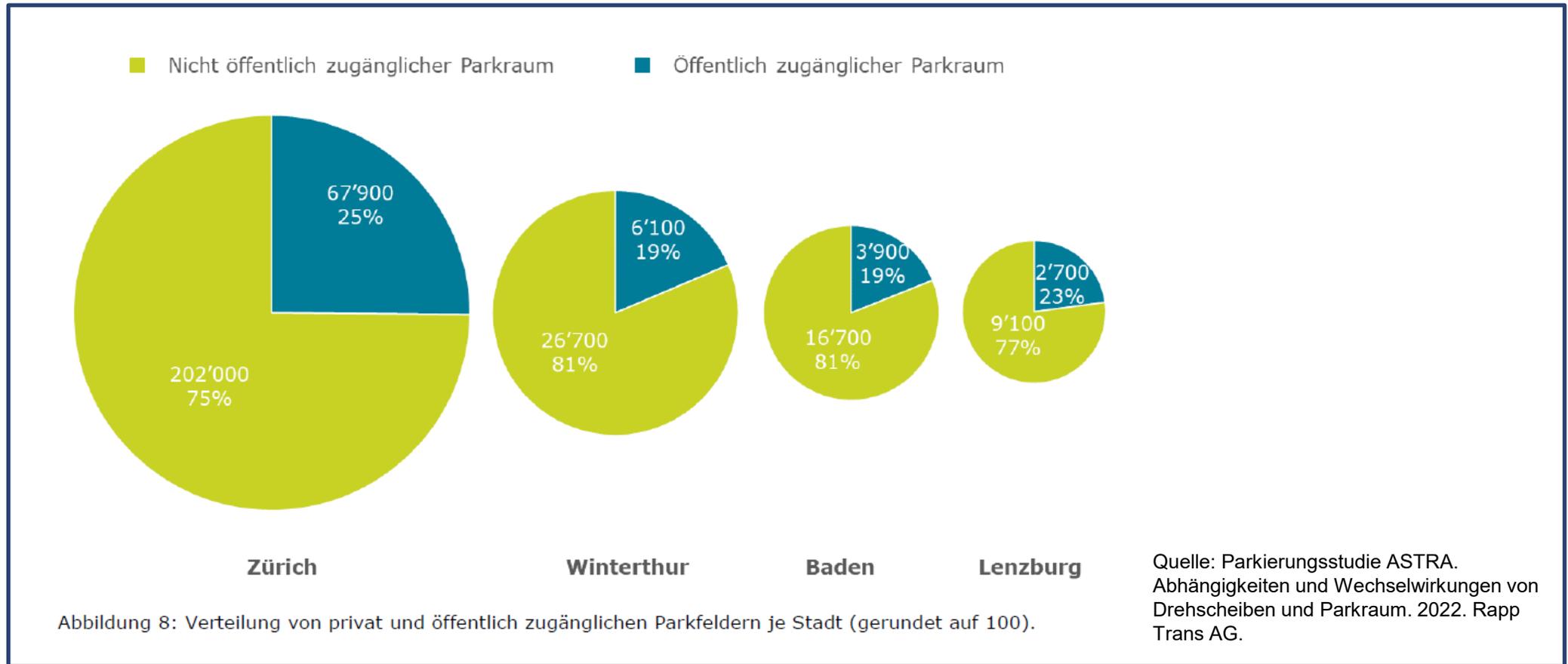
- Flächenverbrauch
- Nutzungskonflikte
- ruhender Verkehr auf der Strasse
- Fremdparkierung
- Parksuchverkehr
- Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel
- Optimierung des Gesamtverkehrssystems
- Regionalen Abstimmung

Besondere Herausforderung: Öffentliche Parkflächen (20-30%) + Private Parkflächen (teilw. öffentlich zugänglich) mit **beschränkter Einflussnahme der öffentlichen Hand**



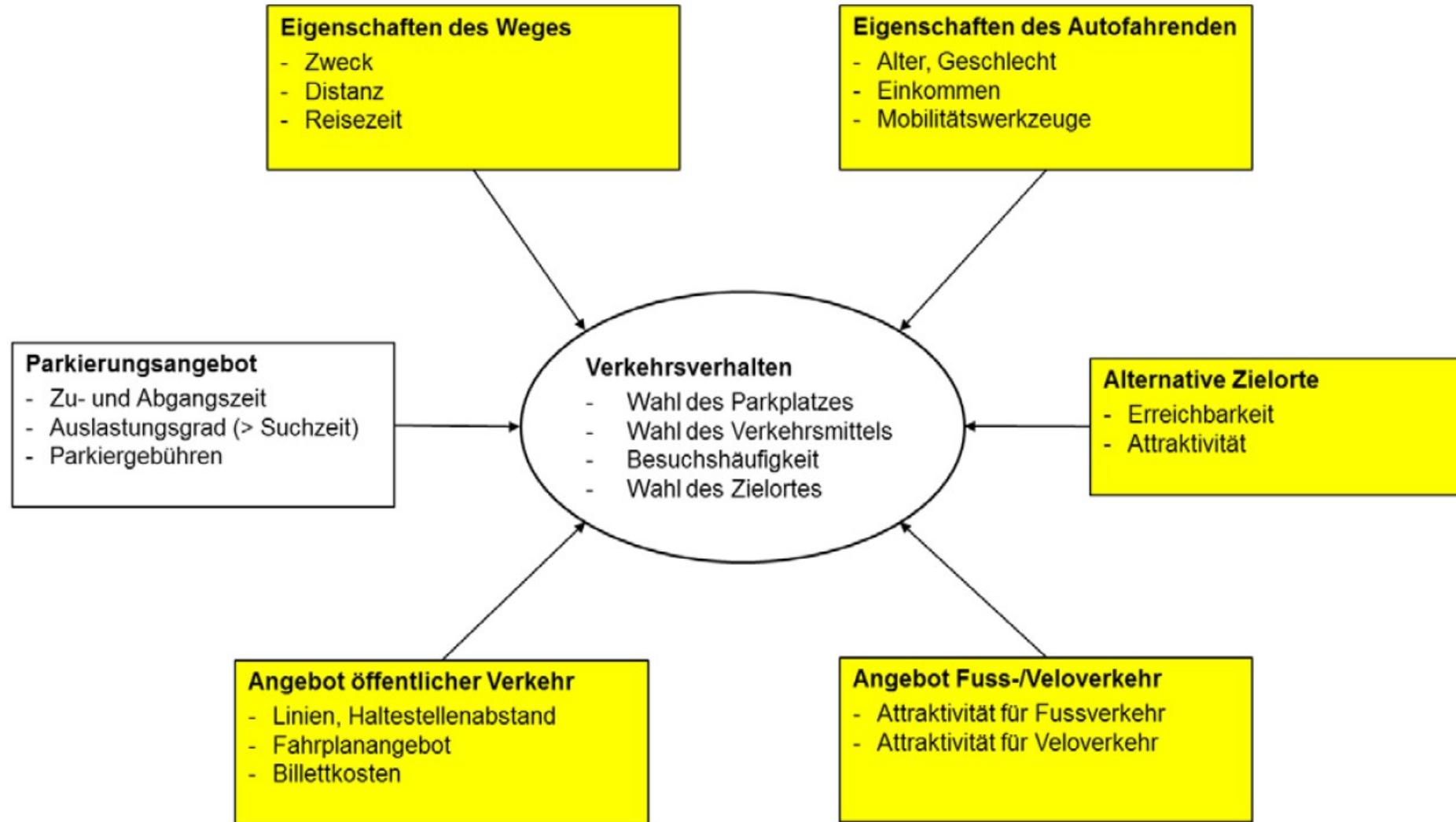
2. Herausforderungen für das Parkraummanagement

Exkurs: Parkierungsstudie ASTRA





2. Einflussfaktoren beim Parkraummanagement





2. Rechtliche Normen und Fallbeispiele

Ansatzpunkte zur Steuerung sind

- Anzahl der PP
- Zeitbegrenzungen
- Preisgestaltung
- Kombinierte Nutzungen
- Digitalisierung

Fallbeispiele zeigen

- Möglichkeiten der Parkierung am **Zielort** sind zentral
- **Private Parkplätze** sind nur schwer beeinflussbar

Gesetzgebung und Normen

- Gesetzgebung obliegt den Kantonen
- Meistens sind **Gemeinden** für die Umsetzung im Rahmen BZO verantwortlich
- Parkraummanagement meist freiwillig
- Normen zu PP vielfach statisch

Einflussmöglichkeiten Bund

- Programm Agglomerationsverkehr



2. Umfassendes Parkraummanagement

Parkraumstrategie			
Analyse örtliche Situation, Festlegung der Ziele, räumliche Zuordnung der Massnahmen, Abstimmung mit übergeordneter Verkehrs- und Siedlungsstrategie			
Parkraummanagement			
lokal gemeindeübergreifend		regional komplementär	
Bewirtschaftung, Lenkung <ul style="list-style-type: none">• Parkgebühren• zeitliche Beschränkungen• Berechtigungen Nutzergruppen• Leitsysteme	Dimensionierung <ul style="list-style-type: none">• Anzahl, Anordnung• verträgliche Lage• öffentlich/privat	Kombinierte Mobilität <ul style="list-style-type: none">• Verkehrsdrehscheiben• Park & Ride• Carpooling	Förderung flächeneffiziente Verkehrsmittel <ul style="list-style-type: none">• ÖV• Velo• neue Technologien



3. Erwartungen im Kontext der AP

Förderung eines effizienten und nachhaltigen Gesamtverkehrssystems

- Glaubhafte **4V-Strategie** zur Modal-Split Steuerung
 - Analyse und Konzeption mit Zielen und räumlichen Prinzipien zu **Push-Massnahmen:**
 - **Analyse** der bestehenden Parkplätze und Regelungen zur Parkplatzbewirtschaftung
 - **Nachfrageorientierten Mobilitätsmassnahmen** (z.B. Parkraummanagement/-strategie)
 - **Mobilitätsmanagement** (bspw. Beratung von Unternehmen)
 - **Mobilitätskonzepte** (bspw. für Arealentwicklungen)
- Bewirtschaftung und Steuerung des Parkplatzangebots aller Typen – auch bei privaten Liegenschaften bzw. bei Unternehmen



3. Erwartungen im Kontext der AP

Förderung von flächeneffizienten Verkehrsmitteln

- Verbesserung der Erschliessung und Erreichbarkeiten mit FVV und ÖV
- Begleitende Massnahmen zusammen mit VDS umsetzen

Abstimmung mit der angestrebten Siedlungsentwicklung

- Schaffung von Siedlungsstrukturen mit guter Eignung für flächeneffiziente Verkehrsmittel, z.B.:
 - autoarme Siedlungen / Reduktion der PP-Erstellungspflicht bei Neubauten in Abhängigkeit von der ÖV-Erschliessungsgüte
 - fussgängerfreundliche Freiraumgestaltung
 - Veloparkierungsanlagen

Nr. 7.3	Reduktion der zu erstellenden PP-Anzahl aufgrund ÖV-Erschliessungsgüte	Eigene Leistung	Priorität: Ae
		<p>Teilstrategie Verkehr – Konzept MIV (mrs partner ag) (Gesamte Karte und Legende: S. Anhang Abbildungen)</p> <p>Beispiel Übersichtsplan Zentrumsgemeinde (AGGLO St.Gallen – Bodensee)</p>	
<p>Federführende Stelle: Gemeinden</p>		<p>Beteiligte Stellen: AGGLO St.Gallen – Bodensee</p>	
<p>Beschreibung der Massnahme / Zweckmässigkeit:</p> <p>In vielen Gemeinden sind in Bau- oder Parkierungsreglementen hohe Erstellungspflichten von Parkplätzen festgelegt, oft ohne Berücksichtigung von Lage oder ÖV-Erschliessung. Unter der Berücksichtigung der ÖV-Erschliessung sollen die minimal zu erstellenden Parkplatzzahlen reduziert werden.</p> <p>Die Gemeinden und Städte teilen ihr Siedlungsgebiet auf Basis der ÖV-Erschliessungsgüte gemäss der VSS-Norm in Klassen ein. Unter der Berücksichtigung der ÖV-Erschliessung ist pro Klasse in der nachfolgenden Tabelle ein entsprechender Reduktionsfaktor (in %) für Neubauten gegenüber dem Ausgangswert (Richtwerte der VSS-Norm) definiert. Zur konkreten Ausgestaltung der Klasseneinteilung macht die AGGLO St.Gallen – Bodensee eine Empfehlung und justiert diesen anschliessend in Absprache mit der Gemeinde. Die Abgrenzung der Klassen orientiert sich an den ÖV-Güteklassen des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE). Die Bau- bzw. Parkierungsreglemente werden wo notwendig angepasst.</p>			

Erschliessungsgüte ÖV \ Benützerkategorie	Bewohner		Beschäftigte		Besucher, Kunden	
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
Klasse A	20%*	50%	20%*	50%	15%*	50%
Klasse B	40%*	80%	30%*	70%	25%*	60%
Klasse C	60%*	90%	40%*	85%	40%*	80%
Klasse D / keine Güteklasse	80%*	100%	50%*	100%	50%*	100%

* In begründeten Fällen kann die Behörde weitere Reduktionen der durch die obenstehende Tabelle ermittelte Anzahl zu erstellenden Parkplätze bewilligen oder anordnen, insbesondere wenn:

- Parkfelder mehrfach genutzt werden können;
- Parkfelder für Carsharing-Unternehmen zur Verfügung gestellt werden können;
- Parkfelder in der Umgebung von Inventar- oder Schutzobjekten erstellt werden;
- die notwendige Anzahl Parkfelder nicht mit städtebaulich vertretbaren Massnahmen realisiert werden können;
- die Parkfelder für Senioren- und Alterswohnungen genutzt werden.
- Altstadt



4. Schlussfolgerungen für die AP

- PRM als Teil eines **regionalen Verkehrskonzeptes im funktionalen Raum** betrachten
- Räumlich differenziertes, aber möglichst flächendeckendes **PRM von privaten und öffentlichen Parkplätzen** (insb. an Zielorten) anstreben
- Lokale Rahmenbedingungen und die Rolle der Gemeinde sind zentral: **Regionale Parkraumstrategie gemeinsam mit den Gemeinden erarbeiten** (kantons-/gemeindeübergreifend abstimmen und umsetzen)
- Herausfordernde Aufgabe → Vorteile des AP zur Förderung des PRM nutzen





Danke für Ihre Aufmerksamkeit