



## Parkraum: Positionen der Städtekonferenz Mobilität

Dezember 2017

Die Parkraumpolitik ist ein Schlüsselthema für die Verkehrserzeugung des motorisierten Individualverkehrs. Das hält auch die «Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität» fest, die von über 50 Schweizer Städten ratifiziert wurde. Sie haben den Anspruch, den Parkraum über die Menge und die Bewirtschaftung zu steuern und damit das Verkehrsaufkommen im Sinn eines verträglichen Stadtverkehrs zu beeinflussen. Platzierung und Anordnung der Parkplätze leisten einen Beitrag an die Gestaltung des Stadtraums. Die Städtekonferenz Mobilität vertritt hierzu die folgenden Grundsätze.

### 1. Öffentliche Parkierung

- Der öffentliche Raum soll effizient genutzt werden, dazu gehört ein angemessenes Angebot an Parkplätzen. Gleichzeitig steigt mit der gewünschten Verdichtung und dem weiter zunehmenden Nutzungsdruck im eng begrenzten Stadtraum die Bedeutung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Im hochwertigen innerstädtischen Raum haben Parkhäuser und Tiefgaragen Priorität, um den Strassenraum zu entlasten.
- Es wird zunehmend wichtiger, ausgehend von Nachfrage und verkehrspolitischen Zielsetzungen der Stadt den bestehenden Parkplatzmix unter den Verkehrsmitteln zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen (z.B. zugunsten flächeneffizienter Verkehrsmittel oder Car-Sharing). Die Umnutzung von Parkplätzen kann Raum schaffen für stadträumliche Aufwertungen und alternative Abstellflächen.
- Parkplätze sind nicht allein entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit von Standorten. Studien zeigen, dass an geeigneten Lagen eine Reduktion von Parkplätzen die Wertschöpfung gar steigern kann. Voraussetzung sind geeignete Lösungen für die Anlieferung und den Güterumschlag.

### 2. Schnittstelle öffentliche / private Parkierung

- Öffentliche und private Parkierung sollen möglichst zusammen betrachtet werden. Wo ein Überangebot an Privatparkplätzen besteht oder sich wegen der veränderten Mobilitätsformen abzeichnet, bietet dies mit geeigneten Begleitmassnahmen die Möglichkeit, öffentliche aufzuheben oder umzunutzen.
- Die Digitalisierung bietet Chancen, die mit geeigneten Rahmenbedingungen genutzt werden können. Doppel- und Mehrfachnutzung bestehender privater Parkplätze steigern die Effizienz und reduzieren den Flächenbedarf im Strassenraum. Durch die Verringerung des Parkdrucks kann die Möglichkeit entstehen, öffentliche Parkplätze aufzuheben oder umzunutzen.
- Öffentliche Parkplätze sind in Wohnquartieren grundsätzlich subsidiär. Die Parkierungsbedürfnisse von Auto/Motorrad/Velo sind möglichst auf Privatareal zu befriedigen. Im Umfeld von wichtigen Anlagen (z.B. Bahnhöfen) stellen die Städte öffentlichen Parkraum gemäss ihrer verkehrspolitischen Stossrichtung zur Verfügung.

### 3. Private Parkierung

- Angesichts des in zahlreichen Städten sinkenden Motorisierungsgrades, kann bei Anwendung aktueller Vorgaben zur Parkplatzerstellung mittelfristig ein Überangebot an privatem Parkraum entstehen. Ziel müssen stattdessen stadtgerechte Vorgaben zur Parkplatzerstellung sein, die Flächen- und Energieverbrauch senken sowie Sicherheit und Lebensqualität erhöhen.
- Problematisch ist, dass die Parkplatz-Erstellungspflicht üblicherweise nicht an eine Parkplatz-Benutzungspflicht gekoppelt ist, was aus städtischer Sicht negative Konsequenzen nach sich zieht:
  - Es werden tendenziell zu viele Parkplätze erstellt. Die Bewohner der Siedlungen parkieren trotz privatem Angebot kostengünstig in der blauen Zone.
  - Stehen die Siedlungs-Parkplätze leer, was insbesondere in Aussenquartieren häufig vorkommt, führt dies zu unerwünschten Quersubventionen über die Wohnungsmieten.
  - Werden die Parkplätze fremdvermietet, was an attraktiven Lagen möglich ist, wird das Pendeln per MIV attraktiver, was die städtischen Netze in den Spitzenstunden zusätzlich belastet.
- Um ein wachsendes Überangebot zu verhindern, sollen mit geeigneten Begleitmassnahmen verstärkt autoarme und autofreie Siedlungen bewilligt und gebaut werden. Die Schweizer Städte sind dank kurzen Wegen und guten öV-Verbindungen dafür prädestiniert. Realisierte Projekte zeigen, dass autoreduzierte Siedlungen funktionieren.
- Für Quartiere können gemeinsame (unterirdische) Parkieranlagen im Sinne von Quartierparkings effiziente und stadträumlich verträglichere Lösungen zur Bewältigung der Nachfrage darstellen.
- Mittlere und grössere Arbeitgeber sollen mittels Mobilitätsmanagement die Zahl der Parkplätze überprüfen und gegebenenfalls reduzieren. Dies soll im Rahmen von Neubauten aktiv gefordert und bei bestehenden Bauten angeregt werden.

### 4. Kommunikation und Verhandlungen mit betroffenen Akteuren

- Der intensive Austausch mit verschiedenen Anspruchsgruppen von A wie Anwohnern bis Z wie Zulieferern ist entscheidend, um den Parkraum sinnvoll auf die Anforderungen des künftigen Stadtverkehrs auszurichten. Eine Versachlichung der Diskussion fördert konstruktive neue Ansätze.
- Alle Betroffenen (Behörden, Politik, PlanerInnen, AnwohnerInnen) sollten gut vernetzt und früh eingebunden werden. Eine offene Kommunikation gegenüber allen Ansprechgruppen sowie eine professionelle Öffentlichkeitsarbeit helfen Reibungsverluste zu vermeiden.