



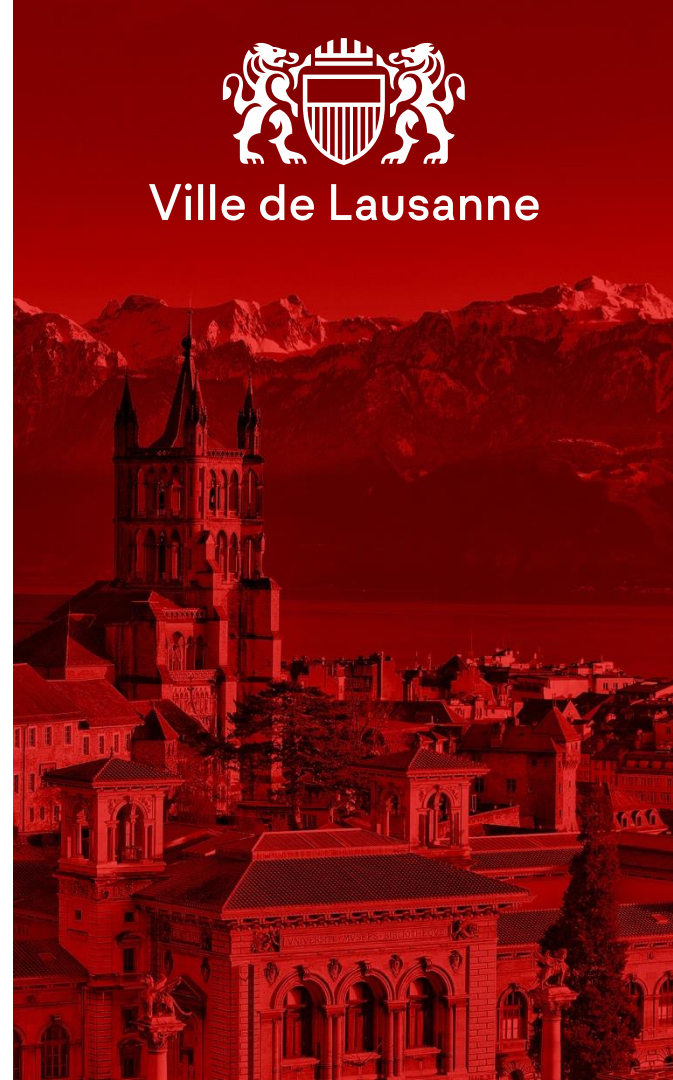
Ville de Lausanne

Die Parkpolitik als Hebel für die Städte

Auf das Parkieren einwirken, um die Mobilitätsgewohnheiten zu ändern und den öffentlichen Raum neu zu gestalten.

11.11.2022

Patrick Etournaud – Bereichsleiter





Ein paar Zahlen zum Parkraum in Lausanne

Am 31. Dezember 2021 gab es auf dem Gebiet der Stadt Lausanne (Messengelände nicht inbegriffen) **96'410**

Parkplätze:

67'600 Privatparkplätze

28'610 öffentliche Parkplätze, davon:

10'650 Parkplätze in der blauen Zone

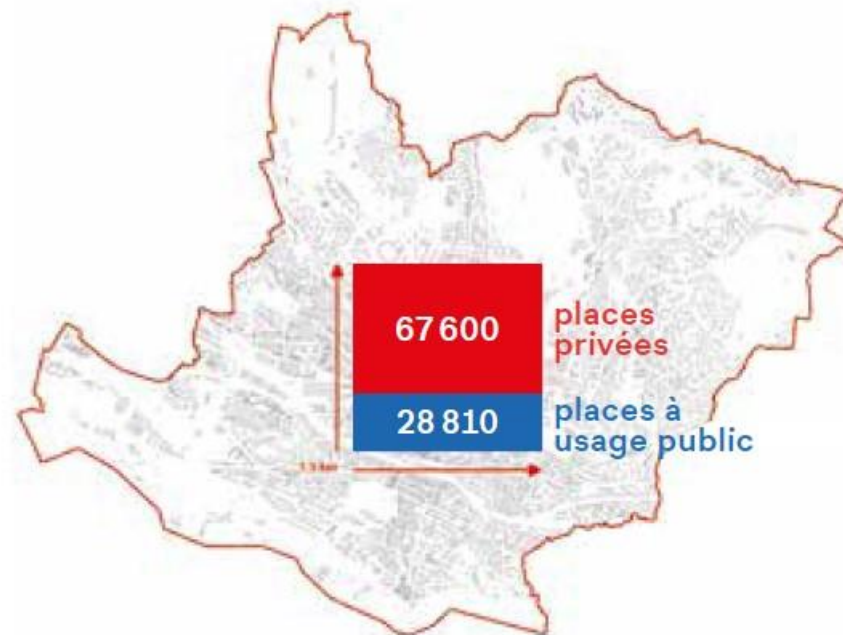
800 Parkplätze in der weissen Zone

3'730 Gebührenpflichtige Parkplätze auf Strassen

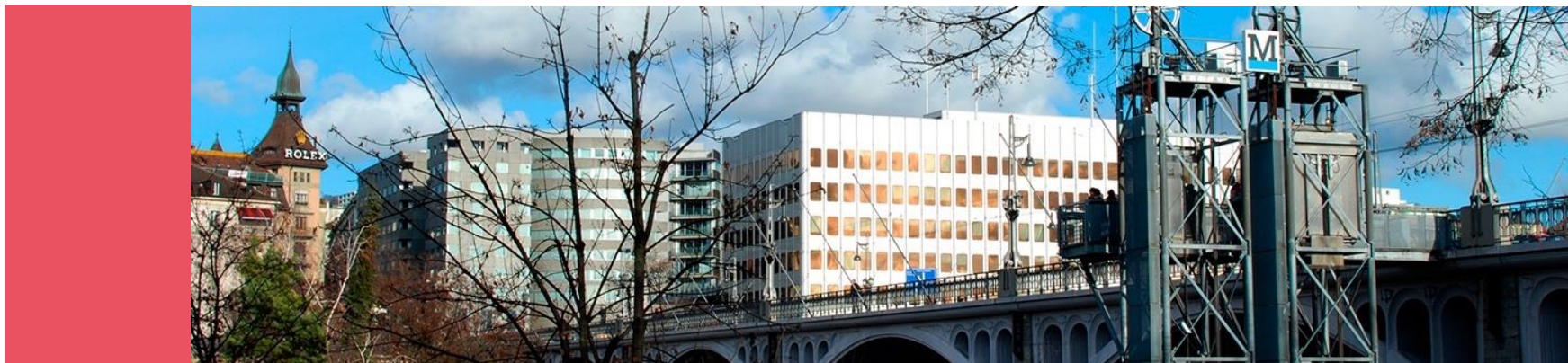
2'410 Parkplätze in P+R-Parkings

2'620 Langzeitparkplätze

8'400 Parkplätze zur öffentlichen Verfügung in privaten Parkhäusern



Die Gesamtfläche des Parkraums in Lausanne entspricht der Fläche von 338 Fussballplätzen, davon entfallen 101 auf öffentliche Parkplätze.



1

Der Klimaschutzplan als Rahmen

Die Mobilitätskomponente des Klimaschutzplanes der Stadt Lausanne

Der Bereich Verkehr und Mobilität generiert 3,2 Tonnen CO₂ pro Einwohnerin/Einwohner
Die Stadtverwaltung strebt die Eliminierung der direkten Emissionen aus der Mobilität bis 2030 an.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist es notwendig:

- den Verkehr von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren (Benzin, Diesel, Erdgas und Hybrid) zu eliminieren;
- Anreize für die Verlagerung auf klimafreundlichere Verkehrsträger zu schaffen (aktive Mobilität und öffentliche Verkehrsmittel);
- den Motorisierungsgrad und die durchschnittlichen Fahrstrecken der Lausannerinnen und Lausanner zu senken.

Als weitere Ziele sind die Folgenden zu nennen:

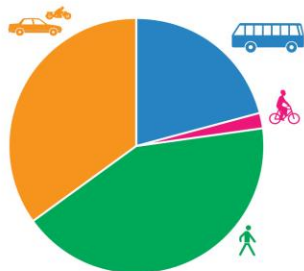
- Eliminierung des Durchgangsverkehrs durch das Stadtzentrum;
- Konzept der Viertelstundenstadt;
- Die öffentlichen Räume benutzerfreundlicher gestalten;
- Verbesserung der Lebensqualität in den Städten;
- Die Privatisierung des öffentlichen Raums durch das Parkieren angemessen abgelten lassen.



Parts modales des lausannois·e·s

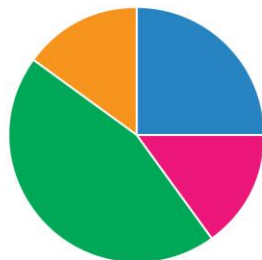
(en pourcentages de déplacements)

2015



21% 2%
42% 35%

2030

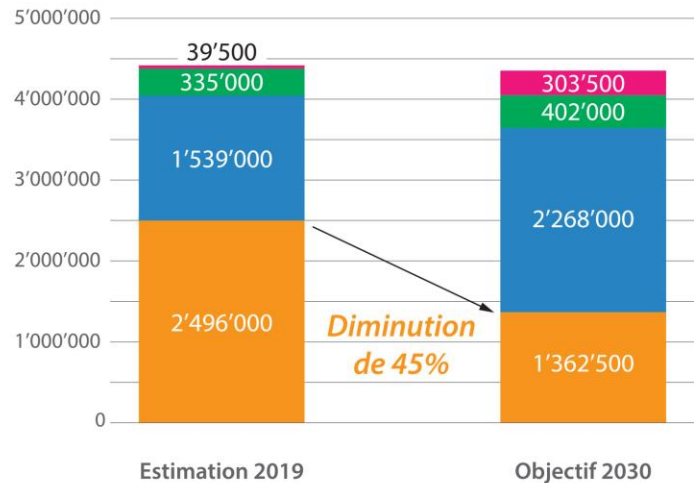


25% 15%
45% 15%

 Transport en commun
 Autres véhicules motorisés

 Vélo
 Piéton

Distances parcourues (km) par les lausannois·e·s



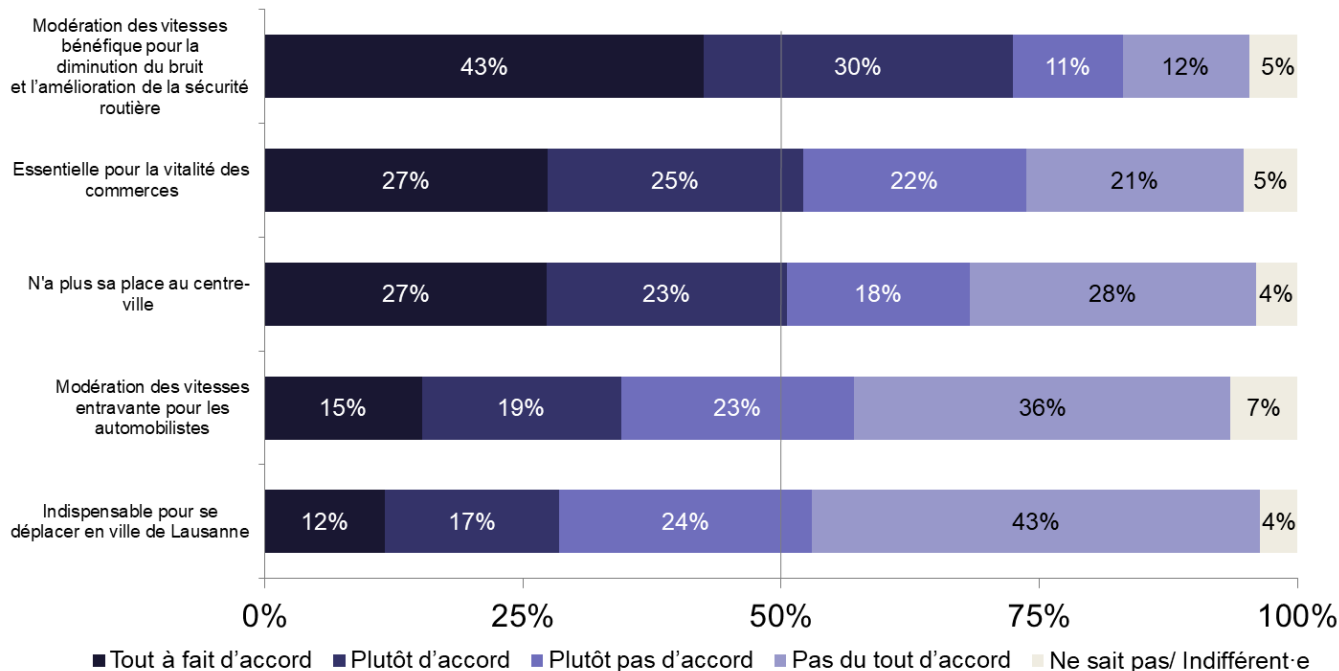


2

Erwartungen der Bevölkerung



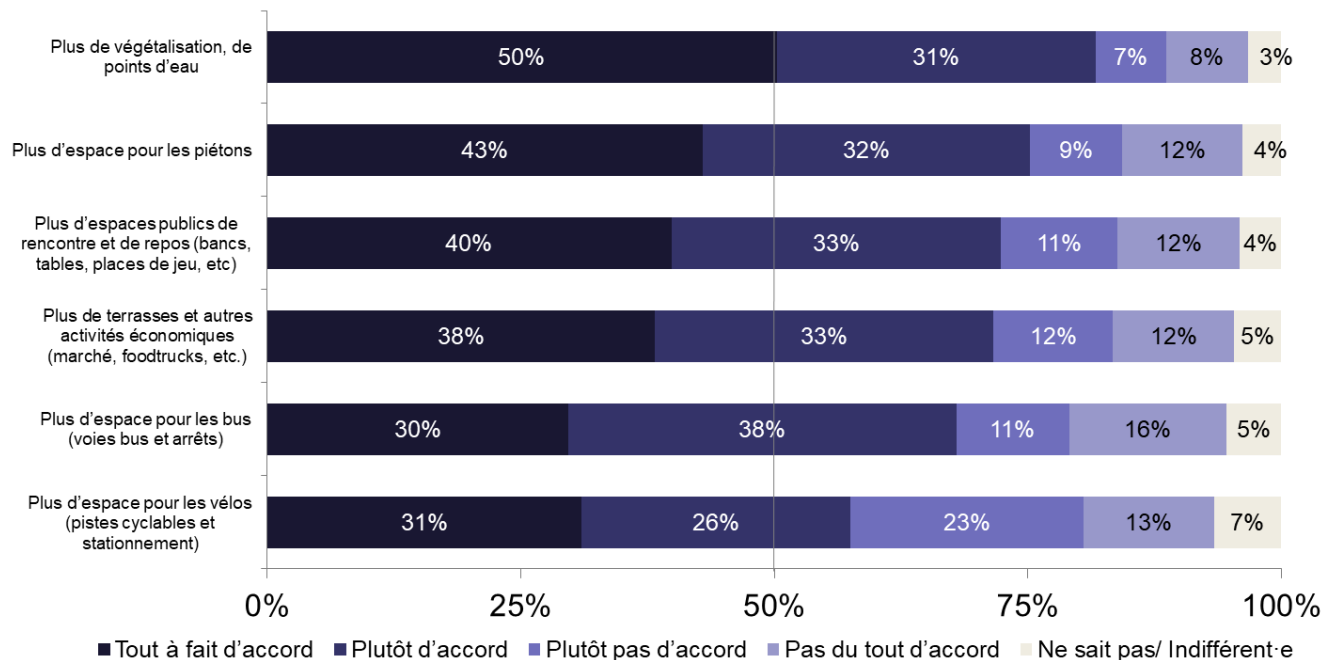
Opinions des résidents lausannois concernant la place de la voiture en ville



Die Lausannerinnen und Lausanner zweifeln nicht an den positiven Effekten von Geschwindigkeitsreduktionen (**73%**) und die grosse Mehrheit (**67%**) ist der Meinung, dass das Auto nicht mehr unerlässlich ist für die Fortbewegung in der Stadt.

Die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner meint, dass das Auto keinen Platz mehr im Stadtzentrum hat.

Opinions des résidents lausannois quant aux possibilités de réallocation des espaces utilisés par la voiture



Eine Mehrheit der Lausannerinnen und Lausanner ist mit der Idee einverstanden, einen Teil des vom Auto beanspruchten Raums anderen Zwecken zuzuordnen (zwischen 57% und 81%, je nach Vorschlag), mehrheitlich zu Gunsten der Begrünung des öffentlichen Raums und für Einrichtungen zur Förderung der aktiven Mobilität.



3

Umnutzung des frei gewordenen Raums

LAUSANNE

Lausanne — Espace public & Vie publique 2020

Une petite ville
avec les qualités
d'une grande

3

Redonner à la rue son rôle d'espace public



Hiérarchiser le réseau de rues en fonction de leur vocation

Créer des zones-refuge le long des lieux fortement fréquentés

Activer les frontages et les bords de trottoir

Etoffer les trottoirs, les élargir pour donner de la place à la nature en ville et au mobilier urbain

Porter une stratégie d'aménagement inclusive intégrant les préceptes de l'accessibilité universelle

Die vom Büro Gehl realisierte Studie über den öffentlichen Raum in der Stadt Lausanne hat dessen grosses Potential hervorgehoben, das es zu nutzen gilt.



Die Passage des Echelettes
vor der Umnutzung



Die Passage des Echelettes
nach der Umnutzung



Die Einbeziehung der Bevölkerung in die verschiedenen Phasen der Umnutzung erhöht deren Akzeptanz, auch wenn sie mit einer Reduktion des Parkplatzangebots verbunden ist.



Die Clos-de-Bulle-Strasse vor der Umnutzung



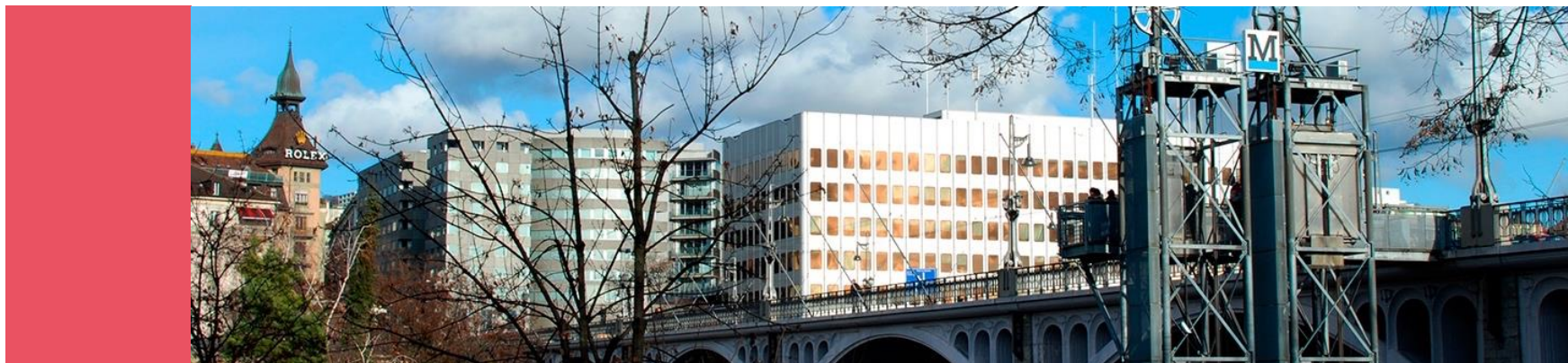
Die Clos-de-Bulle-Strasse
nach der Umnutzung



Die Pré-du-Marché-Strasse
vor der Umnutzung



Die Pré-du-Marché-Strasse
nach der Umnutzung



4

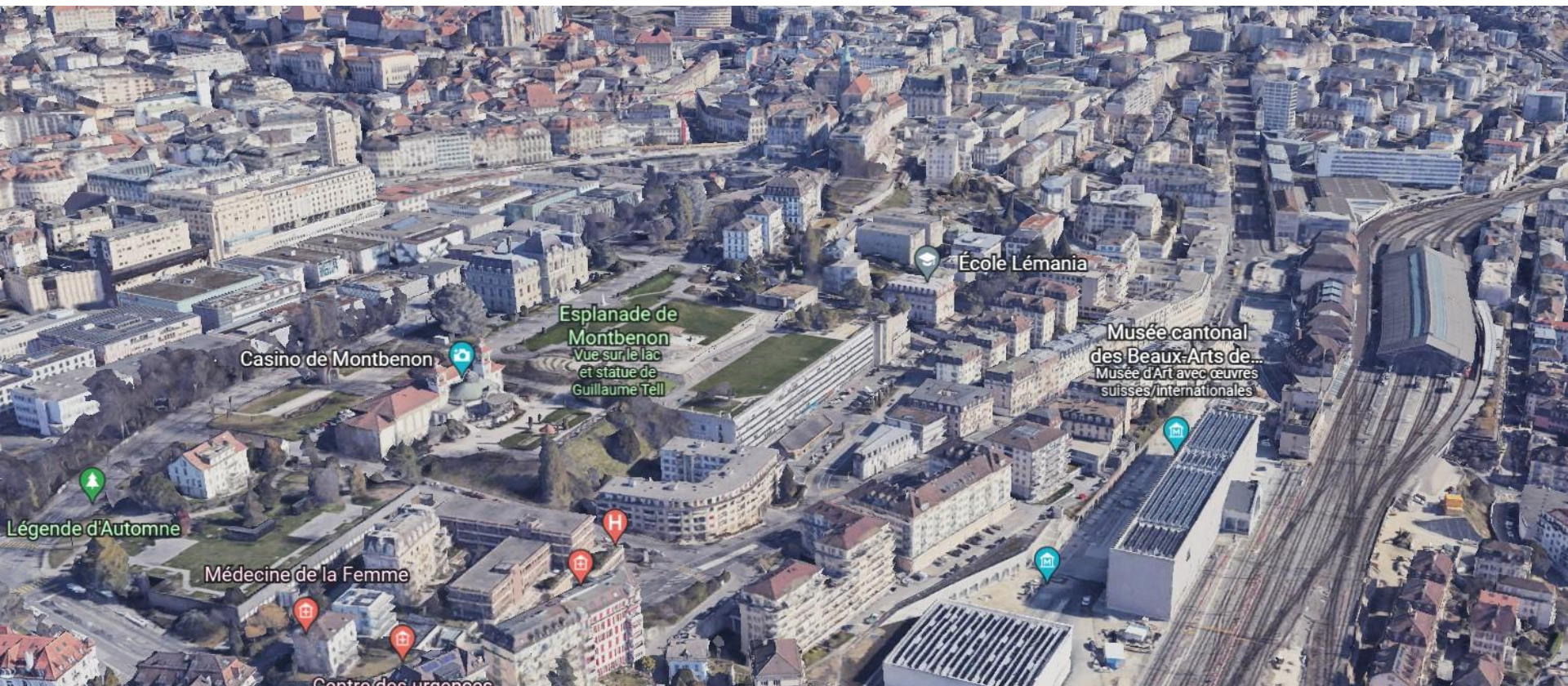
Rückübernahme von Parkings

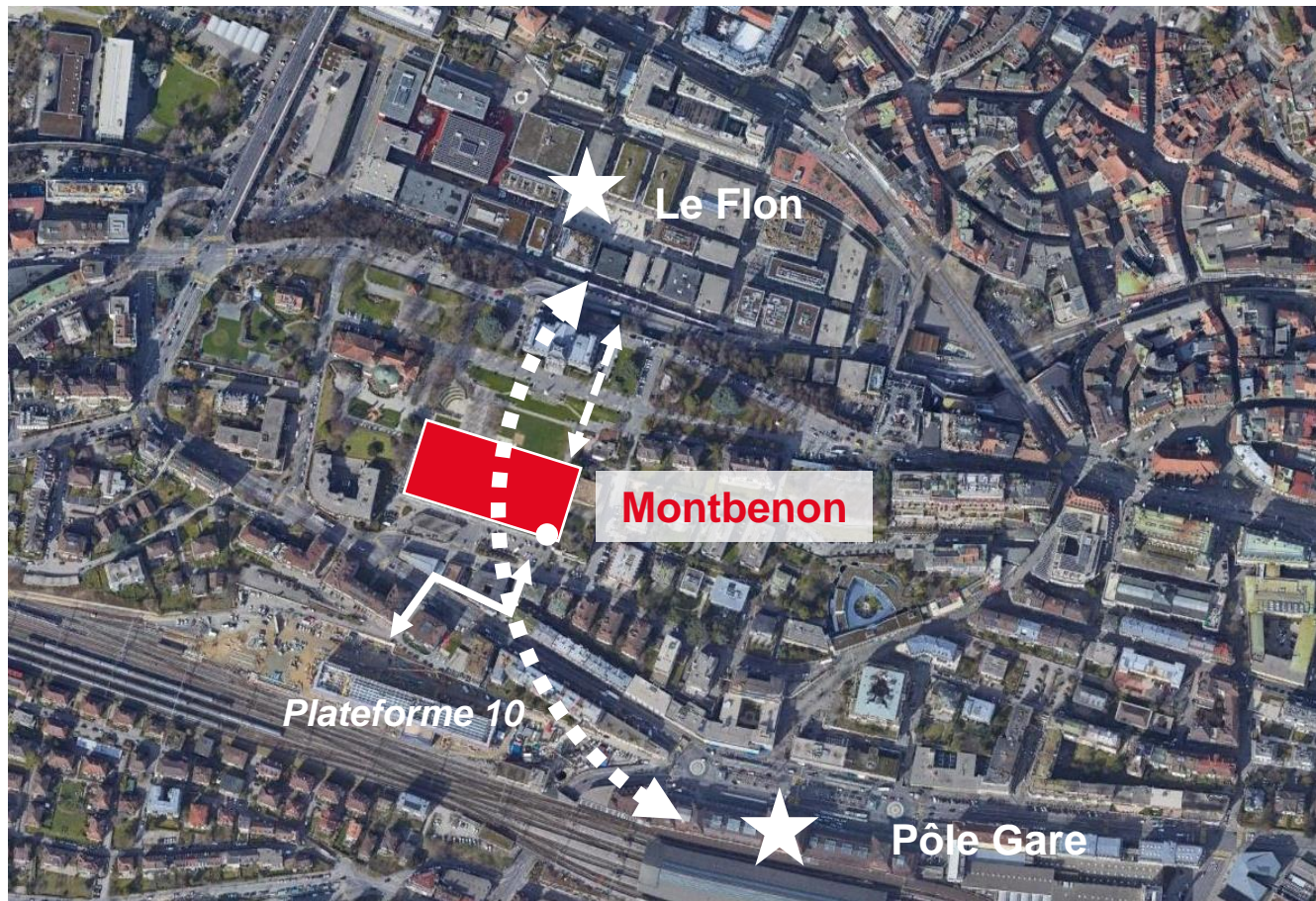
Zehn Parkings, errichtet nach dem selbständigen und dauernden Baurecht (SDR)

Die Stadtpolitik befürwortet grundsätzlich die Rückübernahme dieser Parkings nach Ablauf des SDR.

Die erste betroffene Anlage ist das Parking von Montbenon, das 1961 erbaut wurde und eine Kapazität von 933 Parkplätzen aufweist. Dessen SDR läuft 2026 ab.

Die Rückübernahme der Anlage würde es der Stadt ermöglichen, das Parkplatzangebot im Stadtzentrum besser zu regulieren. Zurzeit hat die Stadt nur 12% dieses Angebots unter ihrer Kontrolle.





Das Parking ist optimal zwischen den Anziehungspunkten im Stadtzentrum und der multimodalen Schnittstelle des Bahnhofs gelegen.

Es gilt, bestehende Verbindungen der aktiven Mobilität auszubauen und neue zu entwickeln.

Légende

- Im kommunalen Richtplan vorgesehener Lift
- ↔ Verbindung P10
- ← - - → Tunnel

Sich bietende Chancen

- **Kurzfristig:** Die Politik der Umnutzung und Neubewertung des öffentlichen Raum im Stadtzentrum ermöglicht -> Bevorzugung des Parkierens in Gebäuden gegenüber dem Parkieren auf öffentlichem Grund
- **Mittelfristig:** Die Umsetzung des Klimaschutzplanes wird erleichtert
 - Gelegenheit, Einwohnerinnen und Einwohnern, die nicht über private Parkmöglichkeiten verfügen, Ladeplätze für E-Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen
 - Parkraum für Shared Mobility
 - Unterstützt die proaktive Politik zur Senkung des Motorisierungsgrades
- **Langfristig:** Parkieren von autonomen Fahrzeugen und/oder Umnutzung?
- **Und auch:** Möglichkeiten, die im Bereich der Stadtlogistik vorangetrieben werden sollten (Hub für Lieferungen auf der letzten Meile)

5

Zum Abschluss

Um die Ziele des Klimaschutzplanes erreichen zu können, müssen sich die Mobilitätsgewohnheiten grundlegend ändern. Das Parkieren bleibt einer der wichtigsten Hebel, die der Stadt zur Verfügung stehen.

Die Reduktion von Parkplätzen muss jedoch begründet werden, etwa um einem von der Bevölkerung geäußerten Bedürfnis nachzukommen oder um eine Gelegenheit wahrzunehmen, die eine Verbesserung der Lebensqualität ermöglicht.

Die Lausanner Bevölkerung akzeptiert, dass Parkplätze anderen Nutzungen zugeführt werden, was zu einer Aufwertung des öffentlichen Raums führt: Mehr Begrünung, mehr Platz für aktive Mobilität und mehr Geselligkeit.

Die Einbeziehung der Bevölkerung und anderer Akteure erhöht die Akzeptanz von Umnutzungsprojekten.

Die Wiedererlangung der Kontrolle über die Parkhäuser ermöglicht der Stadt, die Regulierung des Parkplatzangebots in der Stadt zu verbessern.

Dies ermöglicht der Stadt, frei über Alternativen zum Parkieren auf den Strassen zu verfügen und neue Möglichkeiten zu nutzen, auch um zukünftige Möglichkeiten vorwegzunehmen.