



Parkraumpolitik der Städte

Die Zunahme der Bevölkerung und des Mobilitätsbedarfs im urbanen Raum machen einen systematischeren Gebrauch von Instrumenten des Verkehrsmanagements unumgänglich. In dieser Hinsicht ist die Parkraumpolitik einer der Haupthebel der Städte, da sie in diesem Bereich relativ viel Spielraum besitzen. Die Parkraumpolitik beschränkt sich jedoch nicht auf die bloss Schaffung oder Beseitigung von Parkplätzen: Sie ist vielmehr ein Instrument zur Verwaltung des gesamten öffentlichen Raums. Die Mobilität muss in diesem globalen Kontext der nachhaltigen Verwaltung des öffentlichen Raums gedacht werden, der beschränkt ist und jedem und jeder einzelnen von uns gehört. Adrian Borgula, Präsident der SKM, hat dies in der Begrüssung bereits erwähnt.

Zur Einführung hat die Konferenz den Bund gebeten, seine jüngsten Überlegungen zur Parkraumthematik zu präsentieren. **Maik Hömke**, Projektleiter beim ASTRA, hat die Gelegenheit genutzt, um die Sicht des Bundes zu diesem Instrument darzulegen. Auch wenn der Bund auf diesem Gebiet nur über sehr wenige Kompetenzen verfügt, ist die Parkraumthematik auch für ihn von zentraler Bedeutung. Der Schwerpunkt lag auf dem Programm der Verkehrsdrehscheiben, das 2021 Gegenstand einer gemeinsamen Erklärung der verschiedenen Staatsebenen bildet («[Erklärung von Emmenbrücke](#)»). Die Einführung dieser Verkehrsdrehscheiben soll die Multimodalität zugunsten flächeneffizienter Verkehrsträger erleichtern. Die Parkraumpolitik spielt in diesem Zusammenhang eine wichtige Rolle, da sie es erlaubt, die Verkehrsströme zu kanalisieren. Eine enge Koordination zwischen Urbanisierung und Parkraumpolitik ist unerlässlich, insbesondere auf der Agglomerationsebene.

Die Präsentation des Veloparkkonzepts der Stadt Zürich konnte leider nicht stattfinden, die Projektleiterin, Sarah Moschner, musste sich entschuldigen lassen. Sie finden die Folien dieser Präsentation jedoch auf der SKM-Website. Dort kann man feststellen, dass die Bereitstellung von Veloparkplätzen im öffentlichen Raum integraler Bestandteil der Velostrategie 2030 ist, wobei der Grundgedanke darin besteht, dass mehr Abstellplätze benötigt werden, wenn die modale Umverteilung effektiv zugunsten des Velos beeinflusst werden soll. Die Stadt Zürich ist bestrebt, die Standorte von Veloabstellplätzen zu optimieren, insbesondere durch den Einsatz neuer Technologien. Dadurch soll zum Beispiel die Suche nach einem freien Platz in einer Velostation erleichtert werden.

Als zweiter Redner des Nachmittags erinnerte **Patrick Eturnaud**, Leiter der Abteilung Mobilität und Raumplanung der **Stadt Lausanne**, daran, wie viel Platz in der Hauptstadt des Kanton Waadt derzeit für Parkzwecke beansprucht wird, nämlich eine Fläche, die jener von 338 Fussballplätzen entspricht. Die Stadt macht die Parkraumpolitik zu einem zentralen Element der Mobilitätskomponente ihres Klimaschutzplanes. Es besteht die klare Absicht, durch eine ambitionierte Parkraumpolitik Anreize für die Verlagerung des Verkehrs auf andere Verkehrsträger zu schaffen. Dabei zählen die Behörden auf die Unterstützung der Bevölkerung, die der Neuordnung eines Teils des vom Auto beanspruchten Raums mehrheitlich zustimmt, etwa für die Begrünung, die aktive Mobilität und ein aktives Zusammenleben. Nach der Präsentation mehrerer Umnutzungsprojekte im öffentlichen Raum im Zusammenhang mit der Parkraumpolitik ging Herr Eturnaud auf die Absicht der Stadt ein, mehrere



private Parkhäuser, deren Betriebsrechte bald auslaufen, unter ihre Kontrolle zu bringen. Das Montbenon-Parkhaus ist dabei von strategischer Bedeutung, da es sich mitten im Stadtzentrum befindet und über 933 Parkplätze verfügt. Die Übernahme dieses Parkhauses durch die öffentliche Hand würde es der Stadt ermöglichen, das Parkplatzangebot im Stadtzentrum zu steuern, ein Hebel, der ihr aktuell nicht zur Verfügung steht. Nur 12% der Parkplätze befinden sich im Stadtzentrum auf öffentlichem Grund. Diese Art der Übernahme privater Parkhäuser bietet mehrere Chancen: Es wird dadurch möglich, das Parkieren in Gebäuden gegenüber dem Parkieren auf dem öffentlichen Grund zu priorisieren oder auch Platz für Ladestationen für elektrische Fahrzeuge oder Parkplätze für Shared-Mobility-Fahrzeuge zu schaffen.

Nach der Pause war der Präsident der Städtekonferenz, **Adrian Borgula**, an der Reihe, die jüngsten Reflektionen der **Stadt Luzern** im Bereich Parkraumpolitik vorzustellen. Die Stadt am Vierwaldstättersee hat ihre Parkraumkonzepte zu einem integralen Bestandteil ihrer Strategie für nachhaltige urbane Mobilität gemacht. Luzern ist im Übrigen die erste Schweizer Stadt, welche die vom Bund gewährte Möglichkeit nutzt, das Abstellen von Motorrädern gebührenpflichtig zu machen. Das von der Stadt auf zwei Jahre befristete Pilotprojekt ermöglicht es, die Akzeptanz und Machbarkeit einer permanenten Gebührenpflicht sowie die Auswirkungen dieser Massnahme auf die privaten Abstellmöglichkeiten für Motorräder zu untersuchen. Technisch werden die Gebühren durch eine Parkuhr mittels Erfassung des Nummernschildes erhoben. Gemessen an der Einwohnerzahl können sich nur wenige europäische Städte rühmen, so viele Touristen wie Luzern zu empfangen. Die Kehrseite der Medaille ist jedoch, dass das Parkieren von Reisedcars zu bestimmten Zeiten eine Herausforderung für das Stadtzentrum darstellt. Um Abhilfe zu schaffen, hat die Stadt die App «iParkiere Bus» lanciert, die es ermöglichen soll, Carchauffeure auf einfache Weise zu den nächstgelegenen freien Halte- oder Parkplätzen zu navigieren. Zuletzt ging Herr Borgula auf das Thema Parkraum für Autos ein. Die Stadt verfolgt die Absicht, das Parkplatzangebot auf öffentlichem Grund um 50% zu reduzieren. Eine systematische Verlagerung von Autoparkraum in gedeckte Parkhäuser und auf Privatgrund ist die Hauptachse dieser städtischen Politik.

Schliesslich bot **Laurens Vander Kuylen**, Leiter des Projekts H2020 **Park4SUMP** und Koordinator von **ParkPAD**, dem Publikum des Forums einen kleinen Einblick in auswärtige Verhältnisse, indem er die Parkraumthematik in mehreren europäischen Städten ansprach. Das von der Europäischen Union finanzierte Programm Park4SUMP zielt darauf ab, die Parkraumpolitik von einer nicht mehr bloss operationellen in eine strategische Aufgabe zu verwandeln. In 16 Städten des Kontinents wurden in einem Zeitraum von vier Jahren die unterschiedlichsten Versuchsprojekte durchgeführt. Die Behörden von La Rochelle (F) haben sich auf die kommunikativen Aspekte im Kontext der Parkkontrollen konzentriert, während Rotterdam (NL) das Parkplatzangebot in der Stadt selbst über das Internet kommuniziert, um die Autofahrerinnen und Autofahrer besser zu informieren und die Verkehrsströme in der Stadt besser kanalisieren und begrenzen zu können. Die polnische Stadt Krakau hat ihrerseits entschieden, den grössten Teil der Einnahmen von gebührenpflichtigen Parkzonen und sämtliche Einnahmen der Bussen dem öffentlichen Verkehr, dem Fuss- und Veloverkehr, sowie Grünflächen zur Verfügung zu stellen. Dann stellte Herr Vander Kuylen noch das Instrument ParkPAD vor, ein auf lokaler Ebene einsetzbares Prüfungsverfahren, das den Städten dabei behilflich ist, ihre Parkraumpolitik zu überprüfen und einen auf die Bedürfnisse der jeweiligen Stadt zugeschnittenen Aktionsplan auszuarbeiten.



Zum Abschluss der reichhaltigen Diskussionen hat der SKM-Präsident und Luzerner Stadtrat **Adrian Borgula** die zentralen Botschaften des Herbstforums zusammengefasst. Er unterstrich die Wichtigkeit der Betrachtung der Parkraumpolitik als Instrument der Bewirtschaftung des öffentlichen Raums und nicht nur als Werkzeug des Mobilitätsmanagements. Der Raum ist ein Gut, das in der Schweiz immer kostbarer wird, besonders vor dem Hintergrund der Verdichtung des urbanen Lebensraums. Es ist wichtig, dass die Schweizer Städte ihre Erfahrungen in diesem wichtigen Bereich weiterhin teilen. Die SKM wird dieses Thema in ihrer weiteren Arbeit erneut aufgreifen.

Weiterführende Informationen:

Mehr zum Thema: www.skm-cvm.ch

Zusätzliche Fragen: info@skm-cvm.ch