



Nachhaltige Parkraumplanung in Gemeinden und Städten

Vorteile, Hürden, Lösungsansätze

Die Schweizerische Verkehrs-Stiftung SVS engagiert sich im Rahmen ihres Stiftungszwecks für ein menschen- und umweltfreundliches Verkehrswesen.

Am 7. November 2024 lud die Schweizerische Verkehrs-Stiftung SVS zu ihrer Herbsttagung ein. Die Veranstaltung zum Thema «Nachhaltige Parkraumplanung in Gemeinden und Städten» fand an der FHNW Fachhochschule Nordwestschweiz in Windisch (AG) statt.

Der Stiftungsrat der SVS hatte für den Anlass folgende **Tagungsziele** definiert:

- **Aufzeigen des Handlungsbedarfs bei der Anpassung von Reglementen der Parkplatz-erstellungspflicht**
- **Diskussion und Erläuterung der Vorteile und Hürden bei der Umsetzung in Agglomerationsgemeinden und Städten**
- **Austausch unterschiedlicher Sichtweisen, Lösungsansätze und Massnahmen**

Die rund 40 Teilnehmenden vertraten die Bereiche Politik, Verwaltung, Verkehrs- und Raumplanung, Immobilienentwicklung sowie Mobilitätsverbände (siehe TN-Liste am Schluss dieses Berichts).

Am Fachaustausch wurden Inputreferate und Fallbeispiele zum Tagungsthema von Expertinnen und Experten präsentiert (alle Präsentationsunterlagen sind auf der [SVS-Website](#) verfügbar). Im zweiten Teil fanden zwei Workshops statt – einer aus städtischer Perspektive, der andere aus Sicht von Agglomerationsgemeinden. Hier wurden Vorteile, Hürden und Lösungsansätze aus den Referaten und Fallbeispielen gemeinsam vertieft.

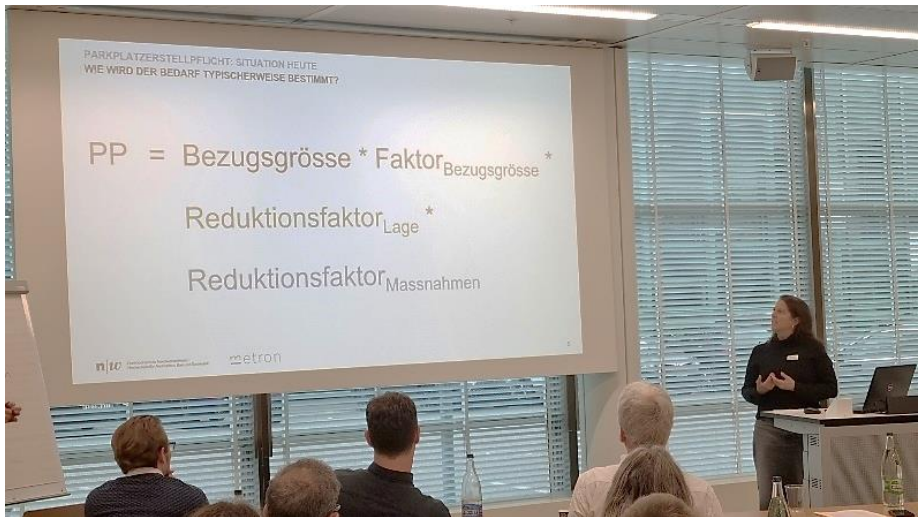
1. Inputs und Fallbeispiele

Parkplatz-Erstellpflicht in Agglomerationsgemeinden – Situation heute

Denise Belloli, Geschäftsleiterin, Metron AG

Dr. Alexander Erath, Professor für Verkehr und Mobilität, FHNW

Als Einleitung in diesen Input wurde ein typisches Berechnungsbeispiel zur Bestimmung des Parkplatzbedarfes vorgestellt. Die aktuelle Situation in der Schweiz, mit den unterschiedlichen kantonalen und kommunalen Regelungen, wurde aufgezeigt. Aufgrund dessen sind grosse Differenzen der Handhabung und der Effekte festzustellen.



Die an der Tagung aufliegende Studie «Nachhaltige Ansätze zur Parkraumplanung» wurde von mehreren im Saal anwesenden Expertinnen und Experten verfasst und vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) im April 2024 veröffentlicht. Der innerhalb der Studie entwickelte Datenatlas zum Parkfeldbedarf zeigt auf, wie man aufgrund von schweizweit verfügbaren Daten folgende Fragen für alle Gemeinden intuitiv und automatisiert beantworten kann:

- Wie viele Autos sind pro Haushalt in den einzelnen Quartieren eingelöst?
- Welche Unterschiede beim Autobesitz sind nach ÖV-Gütekategorie, Einkommen, Haushaltsgrosse und Gebäudetyp mit vergleichbaren Gemeinden feststellbar?

Der Datenatlas wurde am Beispiel der Gemeinde Windisch im Detail erläutert.

Zudem umfasste die Präsentation eine Übersicht möglicher Massnahmen und Tools, die eine standort- und objektspezifische Parkraumplanung ermöglichen: Mobilitätskonzepte, Mehrfach- bzw. Fremdnutzung, Ersatzabgaben sowie Auslagerung und Zusammenfassung des Parkraumbedarfs an anderen Standorten in der Gemeinde.

VSS-Normen zur Parkplatzerstellpflicht

Stefan Schneider, Verkehrs- und Mobilitätsberater, Planar AG

Als Mitglied und Delegierter der VSS-Normierungs- und Forschungskommission NFK 6.1 stellte Stefan Scheider in seinem Vortrag vor, welche Reduktionen beim Parkfeldbedarf für die Wohnnutzung die bestehende Norm ermöglicht. Bei speziellen örtlichen Verhältnissen oder speziellen Wohnformen wie autofreies Wohnen oder Alters- oder Studierendenwohnungen können niedrigere Werte als die in der Norm angegebenen Richtwerte angenommen werden.

Gleichzeitig hat die NFK 6.1 – verstärkt mit einer Begleitgruppe aus Expertinnen und Experten – einen Analyseauftrag zur Überprüfung der Parkierungsnormen und der Erstellung einer aktualisierten Grundnorm durchgeführt. Die Auswertung der zugehörigen Vernehmlassung ist aktuell im Gange.



Sichtweisen aus der Immobilienbranche in Bezug auf die Parkplatz-Erstellpflicht

Manuel Lehner, Raum- und Verkehrsplaner, Partner und VR, Fahrländer Partner AG (FRPE)

Eine Umfrage aus dem Jahr 2016 zur Parkplatz-Erstellpflicht, welche FRPE mit Entwicklerinnen und Entwicklern und Investorinnen und Investoren durchgeführt hatte, zeigt: Die Immobilienbranche strebt an, die minimal erforderliche Anzahl an Parkplätzen zu erstellen, um die Zielgruppe des jeweiligen Projekts zufriedenzustellen («optimale Minima»).

Dem Verkaufserlös eines Parkplatzes von typischerweise 25'000 bis 35'000 Franken stehen Baukosten von 40'000 bis 60'000 Franken gegenüber. Da die Erlöse die Erstellungskosten bei weitem nicht decken, wird versucht mit Segmentierung und Präferenzmodellen das optimale Minimum zu beschreiben. Dazu wird für die Schweiz auf flächendeckend verfügbare Daten zur Marktsegmentierung im Wohnimmobilienmarkt zurückgegriffen.

Die Umsetzung eines solchen Minimums scheitert häufig an gesetzlichen Vorgaben und führt zu einer durchschnittlichen Leerstandsquote von etwa 15 Prozent bei für die Wohnnutzung vorgesehenen Parkplätzen. In solchen Fällen kalkulieren Entwicklerinnen und Entwickler und Investorinnen und Investoren höhere Wohnungsmieten ein, um die Rentabilität sicherzustellen.

Bei gemischtgenutzten Immobilien können Investorinnen und Investoren hingegen oft nicht genügend Parkplätze bauen, um den Bedarf der gewerblichen Nutzungen zu decken. Aus Sicht der Immobilienwirtschaft stellt sich also die Frage, ob weiterhin ein bedarfsorientiertes Verfahren sinnvoll erscheint oder ob ein Wandel zu einem angebotsorientierten Verfahren erfolgen soll, welches auch die Mehrfachnutzung von Parkfeldern für die Wohnnutzung vorsieht.

Fallbeispiel Agglomerationsgemeinde: Erfahrungen bei der Anpassung und Umsetzung der Parkplatzerrstellungspflicht in Windisch

Roland Schneider, Leiter Planung und Bau, Gemeinde Windisch

Die Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde Windisch (AG) basiert auf der VSS-Norm, umfasst zur Bestimmung der erforderlichen Anzahl an Parkplätzen aber zonenspezifische Reduktionsfaktoren. In Zonen mit guter ÖV-Erschliessung ist eine Unterschreitung des Minimalbedarfs möglich, wenn die autoarme oder autofreie Nutzung durch ein, auf die Immobilie angepasstes, Mobilitätskonzept samt allfälligem Controlling sichergestellt und im Grundbuch vermerkt wird. Bei Mehrfamilienhäusern (MFH) wird zudem vorgegeben, dass die Parkfelder unterirdisch oder im Gebäudevolumen anzuordnen sind.

Die Umsetzung dieser Regelung in der Praxis wird anhand von zwei neu errichteten MFH verdeutlicht. Bei einem der Gebäude, das im Zentrum gelegen ist und zwölf Wohneinheiten umfasst, wurden sechs Parkplätze vorgesehen. Bereits vor der Einreichung des Baugesuchs wurde ein Mobilitätskonzept entwickelt. Darin konnte die Bauherrschaft überzeugend aufzeigen, dass mit Angeboten wie einem geteilten Mobility-Auto, Parkfeldern für Lastenfahräder sowie Ladestationen für Autos und E-Bikes gezielt das Marktsegment des autoarmen Wohnens angesprochen wird. Beim anderen Gebäude, einem kleineren MFH mit vier Wohnungen in Fussdistanz zum Bahnhof, wurde ein einfaches Mobilitätskonzept erstellt und die Baubewilligung mit zwei zu erstellenden Parkfeldern erteilt.

Ein weiterer in Windisch eingesetzter Ansatz der nachhaltigen Parkraumplanung stellt die Bewirtschaftung von öffentlichen und privaten Parkfeldern dar. Beim Gemeindehaus benötigen Mitarbeitende spezifische Parkkarten und ausserhalb der Bürozeiten sind die weissen Parkfelder kostenpflichtig öffentlich verfügbar. In ähnlicher, aber auf Wohnnutzungen zugeschnittener Weise, werden die Parkfelder der Wohnüberbauung «Fehlmannmatte» bewirtschaftet.

Für den Weg zur Klimaneutralität werden in Windisch verschiedene weitere Ideen der Parkraumplanung erwogen: Diese umfassen das Betreiben von flexibel nutzbaren Quartierparkings, die Überdeckung von Aussenparkplätzen mit Photovoltaik-Anlagen und die Entsiegelung von asphaltierten Parkfeldern.

Eine zentrale Herausforderung bei der Umsetzung einer nachhaltigen Parkraumplanung stellt die besitzstandswahrende Gesetzgebung dar, die den aktuellen Entwicklungen hinterherhinkt. Zudem hat sich in der Vergangenheit gezeigt, dass der tatsächliche Parkplatzbedarf häufig von den Planungen abweicht und aufgrund der dynamischen Marktbedingungen schwer vorhersehbar ist.

Fallbeispiel Kernstadt: Räumliche differenzierte oder gar keine Parkplatz-Erstellpflicht?

Pierre-Olivier Nobs, Gemeinderat, Vorstand Städtekonferenz Mobilität, Stadt Freiburg

In der Stadt Freiburg wurde schon länger diskutiert, wie die Anzahl Parkplätze vermindert werden kann. Nach der Einführung der ersten gesetzlichen Regelung wurden in der 2000er-Jahren die VSS-Normen zur Definition des Parkfeldbedarfs übernommen. Seit 2018 wurden standortspezifische Reduktionsfaktoren eingeführt, die die Anzahl der zu erstellenden Parkplätzen je nach Nutzung reduzieren. Für Wohnnutzungen liegt die Bandbreite bei 40 bis 70 Prozent im Vergleich zur VSS-Norm, für Arbeitsplätze bei 10 bis 40 Prozent und für Kundinnen und Kunden oder Besucherinnen und Besucher bei 0 bis 35 Prozent. Aufgrund dieser Regelung und des langjährigen Bestrebens, öffentliche Parkplätze abzubauen, ist die Gesamtzahl der verfügbaren Parkplätze in Freiburg im Jahr 2022 nach jahrelangem Wachstum erstmals zurückgegangen.

Die in Freiburg derzeit verfolgte Parkplatzpolitik sieht auch vor, dass sowohl Wohnungen als auch gewerblich genutzte Gebäude ohne zusätzliche Parkfelder realisiert werden können, falls die Umgebung dies erfordert. Dazu wurde die Kompensationspflicht abgeschafft. Zudem wird das Ziel verfolgt, private Parkfelder innerhalb der Gebäudevolumen zu realisieren.

Ein konkretes Beispiel zeigt, wie sich diese Politik in der Praxis auswirkt: Trotz der Aufstockung eines vierstöckigen MFH aus den 1960er-Jahren um zwei Stockwerke wurden die Aussenparkplätze aufgrund der neuen Regelung überflüssig und durch Fahrradunterstände ersetzt.



Private Parkierung im Kontext der Agglomerationsprogramme

Jesse Mägli, Spezialist Agglomerationsprogramme, Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

Das Parkraummanagement (PRM) umfasst gesetzliche Regelungen zur Parkplatzerstellpflicht und die Bewirtschaftung von öffentlichen und privaten Parkfeldern. Dadurch hat es grossen Einfluss auf den Autoverkehr in städtischen Räumen und verfolgt dabei folgende Ziele: eine effizientere Flächennutzung, die Schaffung lebenswerterer Stadträume und die Förderung der Nutzung flächeneffizienterer Verkehrsmittel.

Eine im Jahr 2022 vom ASTRA veröffentlichte Studie zeigt auf, dass in Schweizer Städten wie Zürich, Winterthur, Baden oder Lenzburg über 75 Prozent aller Parkfelder privat und nicht öffentlich zugänglich sind. Dies verdeutlicht zwar die begrenzten Einflussmöglichkeiten der öffentlichen Hand im Bereich des PRM, doch bleibt ihr Eingreifen aufgrund der hohen Anzahl von Fahrten, die auf öffentlichen Parkplätzen beginnen oder enden, weiterhin wirkungsvoll. Neben den Eigenschaften der Parkierungsangebote spielen auch die Merkmale des Weges (z. B. Fahrzweck) und der autofahrenden Person (z. B. Besitz eines ÖV-Abonnements oder eines Fahrrads) sowie die Attraktivität alternativer Verkehrsmittel eine entscheidende Rolle für die Wirksamkeit der Massnahmen.

Die Gemeinden nehmen über die Bau- und Zonenordnung sowie die Parkplatzbewirtschaftung eine zentrale Rolle bei der privaten Parkierung ein. Die Agglomerationsprogramme bieten einen Rahmen, um die Gemeinden zur Umsetzung eines PRM zu unterstützen. Dabei stellt der Bund folgende Erwartungen an die Agglomerationen:

- Förderung eines effizienten und nachhaltigen Gesamtverkehrssystems durch eine strategische Steuerung des Modalsplits, die auf den vier V (vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen) basiert und auch Push-Massnahmen vorsieht.
- Bewirtschaftung und Steuerung des Parkraumangebotes aller Typen – auch bei privaten Liegenschaften und Unternehmen.
- Schaffung von Siedlungsstrukturen mit guter Eignung für flächeneffiziente Verkehrsmittel sowie Realisierung der dadurch möglichen Reduktionen bei Parkierungsangebote, z.B. in Abhängigkeit der ÖV-Erschliessungsgüte oder autoarmen Entwicklungskonzepten

Das PRM soll Teil eines Verkehrskonzeptes im funktionalen Raum sein. In Zusammenarbeit mit den Gemeinden sind regionale Strategien zu erarbeiten, die kantons- und gemeinde-übergreifend abgestimmt sind. Dabei ist ein räumlich differenziertes und möglichst flächen-deckendes PRM anzustreben, das private und öffentliche Parkplätze umfasst.

Parkplatzerstellpflicht in Agglomerationsgemeinden und Städten – morgen und übermorgen

Denise Belloli, Geschäftsleiterin, Metron AG

Dr. Alexander Erath, Professor für Verkehr und Mobilität, FHNW

Die Digitalisierung bietet ein enormes Potenzial, bestehende Parkflächen effizienter zu nutzen und dadurch den Flächenbedarf zu reduzieren. Die Mehrfachnutzung von Parkfeldern in Quartierparkings oder das Parkieren auf nachts freien Parkflächen von Ladengeschäften und Büros bieten grosse Potenziale zur Erhöhung der Nutzungseffizienz.

Ein Teil der öffentlichen Parkplätze könnte durch den Einsatz von Internet-of-Things-Anwendungen flexibler bewirtschaftet werden. Beispielsweise könnte das Gewerbe tagsüber einzelne Parkfelder für eine beschränkte Dauer reservieren, was mithilfe im Asphalt eingelassener LED-Anzeigen sichtbar gemacht werden könnte. Technisch sind solche Anwendungen machbar. In Pilotprojekten könnte untersucht werden, ob der Nutzen die zusätzlichen Kosten rechtfertigt und ob der politische Wille für eine flächendeckende Einführung gegeben ist.

Selbstfahrende Fahrzeuge werden die Parkplatz-Nachfrage grundlegend verändern. Dank der Möglichkeit des automatisierten Parksystems (Valet Parking) müssen Parkflächen nicht mehr in unmittelbarer Nähe zu den Aktivitätsstandorten liegen. Zudem können Ride-Hailing und -Pooling-Angebote, die von selbstfahrenden Fahrzeugen erbracht werden, zu einem erheblichen Rückgang des Fahrzeugbesitzes führen und dadurch den Bedarf an Parkplätzen deutlich verringern.



2. Gruppen-Workshops

Workshop 1 – Agglomerationsgemeinden

Im Workshop mit Fokus auf den Blickwinkel von Agglomerationsgemeinden wurden drei Fragestellungen erörtert. Im Folgenden sind die wichtigsten Diskussionspunkte aufgeführt

1. Wie können bestehende Bauverordnungen in nützlicher Zeit so angepasst werden, dass deren Anforderungen zur Parkplatz-Erstellpflicht räumlich differenziert beschrieben werden?
 - Die Frage der Lebensstile, welche in der Präsentation im Plenum in einer Folie räumlich aufgelöst dargestellt waren → Wo verträgt es mehr oder weniger motorisierten Individualverkehr → Festlegung der Reduktionsfaktoren
 - Ist es sinnvoll, den heutigen Autobestand als Grundlage für die Planung des Parkplatzangebotes zu nehmen?
 - Es ist mehr Forschung zur gesamtverkehrlichen Erreichbarkeit nötig; nicht nur die Qualität der ÖV-Erschliessung, sondern auch die der Fuss- und Veloerschliessung ist wichtig.
 - Die Haushaltsgrosse ist sehr relevant für das benötigte Parkplatzangebot.
 - Ein Minimum ist in Frage zu stellen.
 - Wo keine Erstellungspflicht besteht – wie im Kanton Basel-Stadt – ist der Leerstand gering. Der Druck auf die Strassenparkplätze ist dadurch aber viel grösser. Die Autos stehen im öffentlichen Strassenraum. → Parkkartenpreise anheben und die Mehrfachnutzung von privaten Parkplätzen fördern.
2. Inwiefern braucht es weitere Möglichkeiten zur Reduktion der zu erstellenden Parkfelder, z. B. mittels Mobilitätskonzepten?
 - Der Inhalt der Konzepte ist nicht so entscheidend, zentral ist der Selbstsortierungsprozess (Wohnungen mit Mobilitätskonzept ziehen Leute an, die sowieso weniger Auto fahren) → Ist das ein Problem? Gibt es genügend latente Nachfrage?
 - Instrument der mietrechtlichen Verpflichtung (Mieterin/Mieter darf kein Auto haben).
 - Alles steht und fällt mit der Überwachung.

- Machen wir am richtigen Ort das Richtige? ÖV-affine dahinziehen, wo der ÖV ausgebaut ist? Müssten nicht autoaffine Personen an Lagen mit Mobilitätskonzepten angezogen werden?
 - Immobilienbranche: Neue Entwicklung bei Hypotheken: Es soll nicht mehr bestraft werden, wer keinen Autoparkplatz kauft; das war bis anhin so.
 - Vollzug auf Ebene Wohnung und Areal.
3. Welchen Einfluss werden autonome Fahrzeuge auf Parkplatz-Vorgaben haben?
- Laufende Umfrage in Studie zeigt: Nur 20 Prozent der Personen würden aufs Auto verzichten, wenn autonome Fahrzeuge vorhanden wären → der Impact der Technologie auf den Autobesitz ist also eher klein.
 - Parkplatz-Anlagen müssen multifunktional nutzbar sein. Dies, damit im Hinblick auf die kommende Automatisierung die Infrastruktur genügend flexibel ist, auch für den Fall, dass der private Fahrzeugbesitz effektiv sinkt.
 - Vorgaben sind wenig flexibel.
 - Insbesondere bei grossen Arealentwicklungen: Unsicherheit mit autonomem Fahren → mögliche Lösung: erst einen Teil entwickeln und in zehn Jahren nochmals entscheiden, gemäss den gemachten Erfahrungen und dem aktuellen Stand des Verkehrs.
 - Provisorien als Parkhäuser aus Holz oder Stahlbauen. Alle Teilnehmenden der Workshopgruppe fänden dies sinnvoll und würden gerne Beispiele sehen. Derzeit gibt es diese nur in Miami (USA) → Provisorische Anlagen sind schwierig

Workshop 2 – Kernstädte

Im Workshop mit Fokus auf den Blickwinkel von Agglomerationsgemeinden wurden drei Fragestellungen erörtert. Im Folgenden sind die wichtigsten Diskussionspunkte aufgeführt

1. Welche Erfahrungen hat man mit den räumlich differenzierten Parkplatzreglementen gemacht?
- Wo keine Parkplatz-Erstellpflicht herrscht, sind die Leerstände kleiner (etwa noch 5 Prozent; Beispiel Basel).
 - Leerstände sind unflexibel; sie sind meist für andere nicht nutzbar.
 - Der Druck für mehr Parkplätze auf der Strasse steigt, wenn wenig Parkplätze in Wohnbauten vorhanden sind.

- Eine Reduktion der öffentlichen Parkplätze vermindert die Gesamtzahl der Autos nur marginal.
 - Die geltende Norm ist ein grosses Hindernis, will man sie ändern gibt es Widerstände.
2. Welche Gründe sprechen für und gegen eine Aufhebung der Parkplatz-Erstellpflicht in Städten?
- Gefahr: Wenn die privaten Parkplätze abnehmen, nehmen die öffentlichen zu und die Autos weichen auf die Strasse aus. Das Hauptziel muss aber eine Verminderung der Autos sein, nicht eine Verlagerung auf die Strasse.
 - Wenn keine Parkplätze vorhanden sind, kommt automatisch der Wandel.
 - Grosse Areale/Bauten benötigen eine gewisse Anzahl an Parkplätzen.
 - Best practices: Basel, Freiburg etc.
 - Ersatzabgaben werden ohne Parkplatz-Erstellpflicht überflüssig.
 - Der geltende Bestandsschutz ist kaum antastbar.
3. Welche Massnahmen gibt es, um die Wohnparkierung in Städten nachhaltig zu gestalten? Wie lassen sich diese umsetzen?
- Möglichst starke Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze mit wenig Angebot und hohem Preis.
 - Niedrige Kriterien formulieren (z.B. $< 0,3$ Parkplätze); Ausnahmen müssen begründet werden.
 - Weniger Reglementierung beim Bau, dafür umso mehr bei der Nutzung.
 - Mehrfachnutzungen, um Leerstände belegen zu können.
 - Geschicktes Parkkartenmanagement.
 - Öffentliche Parkplätze von der Strasse in private unterirdische Parkplätze verlagern; moderne Schliesssysteme einsetzen.
 - Bei grossen Neubauten keine spezifischen Anwohnenden-Parkkarten.



3. Fazit – wichtigste Erkenntnisse

Angepasste Parkplatzreglemente und Mehrfachnutzung bieten viele Vorteile

Die bestehenden Normen und Reglemente zur Parkplatzerstellpflicht sowie eine vergleichsweise günstige Parkierung im öffentlichen Raum führten im Bereich von Wohnnutzung zu einem Überangebot an privaten Parkplätzen. Dies äussert sich insbesondere in Agglomerationsgemeinden in hohen Leerstandsquoten, welche Immobilieninvestorinnen und -investoren über erhöhte Wohnungsmieten ausgleichen.

Räumlich differenzierte und nutzungsorientierte Reglemente ermöglichen eine standortspezifische Beschreibung des Parkplatzbedarfs. Zudem ermöglichen sie der Immobilienbranche, ihre Angebote gezielter auf autoarme Marktsegmente auszurichten und schaffen Anreize, flächeneffizientere Mobilitätslösungen anzubieten

Bei der Umsetzung harzt es (noch)

In Fachkreisen sind die Probleme, welche die bestehenden Parkplatzreglemente mit sich bringen, breit bekannt. Eine Anpassung dieser Reglemente ist aber in der Regel ein kommunalpolitisch langwieriger Prozess und bedarf teilweise auch Gesetzesanpassungen auf kantonaler Ebene. Während die geltende VSS-Norm 40 281 zwar einen gewissen Spielraum bietet, bedarf es viel Engagement von Planenden und Behörden, damit dieser nutzbar ist. Eine Revision dieser Norm ist geplant, wird aber aufgrund der Miliz- und Prozessesstrukturen der Normierungsorganisation noch 1 - 2 Jahre in Anspruch nehmen.

Bisher fehlten den Gemeinden klare Anreize, ihre bestehenden Parkplatzreglemente anzupassen. Die Agglomerationsprogramme bieten jedoch einen geeigneten Rahmen, um hier auf Bundesebene Impulse zu setzen und dabei auch ein gemeinde- sowie kantonsübergreifendes Parkraummanagement voranzutreiben.

Gemeinden, Städten und Kantonen, deren Reglemente noch keine räumliche Differenzierung des Parkplatzbedarfs vorsehen, wird empfohlen, die Parkplatzreglemente zu revidieren. Die Visualisierung räumlich hochaufgelöster Daten zum Autobesitz bietet hierbei eine faktenbasierte Diskussionsgrundlage. Neben Daten aus der Vergangenheit sollen aber auch zukünftige Zielsetzungen in die Revisionsprozesse einbezogen werden. Ebenso sollen auch die Grundlagen dafür geschaffen werden, dass die Marktausrichtung einer Immobilie bei der Beschreibung des Parkplatzbedarf berücksichtigt wird.

Carsharing, Quartierparkings, Mehrfachnutzung und mehr Markt schaffen neuen Raum

Carsharing, Quartierparkings und die Mehrfachnutzung privater Parkplätze bei Arbeitsplätzen, Einkaufsgeschäften und Wohngebäuden reduzieren den Parkplatzdruck im öffentlichen Raum und schaffen Platz für Angebote, die einen Mehrwert für alle bieten. Mehr Grünflächen und Bäume werten den Strassenraum auf und haben an heissen Sommertagen einen kühlenden Effekt. Öffentliche Veloparkplätze schaffen in Vorgärten und Keller Platz für andere Nutzungen. Begegnungszonen bringen die Menschen in den Quartieren näher zusammen.

In Stadtquartieren mit historischem Baubestand ist die Anzahl privater Parkplätze begrenzt, und häufig fehlt der Raum für die Errichtung neuer Quartierparkplätze. Gleichzeitig spiegeln die Preise für Anwohnendenparkkarten diese Knappheit nicht wider. Dadurch fehlt ein Marktsignal, das Anreize schafft, wenig genutzte Autos aufzugeben und das Angebot an geteilten Fahrzeugen auszubauen.

Städten wird empfohlen, Carsharing im öffentlichen Raum zu fördern und verschiedene Massnahmen zur intensiveren Nutzung privater Parkplätze umzusetzen. Dies erfordert eine intensivere Zusammenarbeit mit privaten Partnern, insbesondere bei der Ahndung von Übertretungen, und eine konsequentere Umsetzung marktorientierter Preise für die Nutzung öffentlicher Parkplätze. Um eine Verlagerung hin zu flächeneffizienteren Verkehrsmitteln zu fördern, sollte der Rückgang der Nachfrage nach öffentlichen Parkflächen gezielt genutzt werden, um diese neuen Nutzungen zuzuführen.

Innenentwicklung, geteilte Verkehrsmittel und technologische Innovationen unterstützen zukunftsweisende Parkraumkonzepte.

Die fortschreitende Innenentwicklung der Agglomerationsgemeinden und die Transformation von ÖV-Umsteigepunkten zu Mobilitätsdrehscheiben bieten ein grosses Synergiepotenzial für die Überarbeitung von Parkraumreglementen. Beide Entwicklungen schaffen günstige Rahmenbedingungen, um das Marktpotenzial für autoarme und autofreie Immobilienprojekte zu erweitern, und bieten Anlass bestehende Regelungen zu überarbeiten.

Internet-of-Things-Anwendungen bieten zum Beispiel das Potenzial um öffentliche Parkflächen zu bestimmten Tageszeiten gezielt für spezifische Nutzungen bereitzustellen. Der Nutzen solcher Angebote sollte in Pilotprojekten erprobt werden. Mit der Einführung geteilter selbstfahrender Fahrzeuge ist eine Reduktion der Parkplatznachfrage zu erwarten. Daher ist es ratsam, bei der Schaffung neuer Parkplätze sorgfältig abzuwägen, ob und welchen langfristigen Nutzen diese bieten und wie einfach sie gegebenenfalls umgenutzt oder zurückgebaut werden können.

Die Parkplatznachfrage sollte stets im Kontext laufender und zukünftiger Entwicklungen betrachtet werden. Daher wird empfohlen, das Potenzial technologischer Innovationen im Bereich des Parkplatzmanagement im Rahmen von Pilotprojekten zu testen, und die möglichen Auswirkungen künftiger Technologien frühzeitig in die Parkraumplanung einzubeziehen.

ANHANG

Teilnehmerinnen und Teilnehmer

Name	Funktion / Position / Amt	Organisation
Denise Belloli	Geschäftsleiterin	Metron Verkehrsplanung
Alexandra Gerhardt	Baudepartement, Tiefbau	Horw
Karin Wasem	Abt. Verkehr	Kanton Aargau
Stefan Bitzi	PL Güterverkehr und Logistik	Kanton Zürich
Jesse Mägli	Spezialist Agglomerationsprogramme	ARE
Markus Hoenke	Spezialist Netzplanung	ASTRA
Martina Patscheider	Redaktorin	Mobilservice
Colin Anker	Verkehrsplaner	Lajo AG
Martin Schaffer	Tiefbauamt	Kanton Basel-Landschaft
Roland Schneider	Leiter Planung und Bau	Windisch
Manuel Lehner	Raum- und Verkehrsplaner, Partner, VR	FRPE Fahländer Partner AG
Ruedi Blumer	Präsident VCS-Sektion SG/AP	VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Fabienne Perret	GL-Mitglied/Partnerin	EBP Schweiz AG
Mark Sieber	Geschäftsführer	Sieber Connect
Michael Zimmermann	Projektleiter	RGR Robert-Grandpierre et Rapp SA
Joel Schaniel	PL Verkehrsplanung	SNZ Ingenieure und Planer AG
Hannah Gaiser	Bauingenieurin MSc	SBB
Robin Carrard	Regionenmanager	SBB
Ines Specker	Architektin ETH, Gebietsbetreuung	ARE Kanton Zürich
Stefan Schneider	Verkehrs- und Mobilitätsberater	Planar AG
Mateusz Wojdylo	Sustainable Parking Management	ShareP AG
Antje Neumann	Geografin MSc	Metron Bern AG
Ulrike Franklin	PL Planung, Rechtsetzung, Bewilligungen Bau	Baden
Pierre-Olivier Nobs	Vorstand Städtekonferenz Mobilität	Freiburg
Mirjam Fromm	Amt für Mobilität. Koordinationsstelle Güterverkehr und Logistik	Kanton Basel-Stadt
Philippe Roth	Amt für Mobilität	Kanton Basel-Stadt
Giulia Oeschger	Amt für Mobilität	Kanton Basel-Stadt
Simon Kettner	Projektleiter Parkierung; Amt für Mobilität	Kanton Basel-Stadt
Silas Hobi	Geschäftsleiter	umverkehr

Ursula Wyss	Präsidentin	SVS Schweizerische Verkehrs-Stiftung
Stéphanie Penher	Stiftungsrätin und Geschäftsführerin	SVS Schweizerische Verkehrs-Stiftung
Alexander Erath	Stiftungsrat, Prof. für Verkehr und Mobilität	SVS Schweizerische Verkehrs-Stiftung
Daniel Ruchti	Sekretär, Organisation/Tagungsprotokoll	SVS Schweizerische Verkehrs-Stiftung
Flurin Tippmann	VCS-Praktikant Verkehrspolitik, Prot. WS 1	VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Edward Weber	PL Verkehrspolitik VCS, Protokoll WS 2	VCS Verkehrs-Club der Schweiz