

Werkzeugkoffer öffentliche Parkierung in Gemeinden

Schlussbericht

Dienstleistungszentrum für innovative Mobilität UVEK

17. Dezember 2014

Bearbeitung

Denise Belloli

Christian Ferres

Metron Verkehrsplanung AG

Metron Verkehrsplanung AG

Monika Tschannen

Gerhard Schuster

Rundum mobil GmbH

Rundum mobil GmbH

Alain Bützberger

Swisstraffic

Titelbild: Übersicht Parkraummanagement (eigene Darstellung)

Inhaltsverzeichnis

1	Kurzfassung der Resultate	4
2	Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse	5
2.1	Einleitung	5
2.2	Modul 1: Auslöser	8
2.3	Modul 2: Projektantrag, -organisation und -kommunikation	10
2.4	Modul 3: Analyse	11
2.5	Modul 4: Ziele und Gewichtung	12
2.6	Modul 5 Konzept, Massnahmen und Umsetzung	13
2.7	Modul 6: Controlling	16
2.8	Rückmeldungen von Projektpartnern und Zielgruppen	17
3	Arbeitsschritte	18
3.1	Feinkonzept	18
3.2	Recherchen / Analyse	18
3.3	ERFA 1	18
3.4	Entwicklung Module / Entwurf des Werkzeugkoffers	18
3.5	ERFA 2	19
3.6	Test in Gemeinden inkl. Controlling	19
3.7	Überarbeitung und definitive Version	20
3.8	Übersetzungen	20
3.9	Grafische Umsetzung e-Version	20
3.10	Produktion Flyer / Multiplikation	21
3.11	Austausch mit den anderen DZM-Projekten	21

1 Kurzfassung der Resultate

Deutsch

Mit der Einführung eines cleveren Parkierungsmanagements konnten bereits viele Gemeinden ihre Probleme und Konflikte rund um die Parkierung lösen. Die Bewirtschaftung von Parkplätzen ist zudem ein wichtiges Instrument zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens und trägt zu einer nachhaltigen Mobilität bei. Die Umsetzung von Parkplatzbewirtschaftung birgt aber in Politik und Bevölkerung viel Zündstoff und nicht selten stehen die Behörden nach einem langen und mühsamen Prozess vor einem Scherbenhaufen. Der Werkzeugkoffer öffentliche Parkierung in Gemeinden unterstützt die Gemeinden bei der erfolgreichen Implementierung einer Parkplatzbewirtschaftung.

Französisch

De par l'introduction d'une gestion astucieuse des parkings, beaucoup de communes ont déjà pu résoudre les problématiques et les conflits liés au stationnement. La gestion de place de parc est en outre un instrument important pour influencer les comportements liés à la mobilité et contribue au développement durable de la mobilité. La mise en œuvre de la gestion de places de parc présente toutefois un risque pour les politiques et pour la population et il n'est pas rare qu'après un long effort, les autorités se retrouvent devant une situation désastreuse. La boîte à outil nommée "stationnement public dans les communes" soutient les communes pour une mise en œuvre réussie de la gestion du stationnement.

Italienisch

Tramite l'introduzione di una gestione intelligente dei posteggi pubblici molti comuni hanno potuto risolvere problemi e conflitti legati al tema del parcheggio. Inoltre un tale sistema di gestione è un importante strumento per influenzare le abitudini concernenti la mobilità e contribuisce a rendere più sostenibile la mobilità stessa. L'implementazione della gestione del parcheggio è spesso oggetto di forte resistenza sia a livello politico sia da parte della popolazione. Non di rado le autorità competenti si ritrovano dopo un laborioso iter con un nulla di fatto. Lo "strumentario posteggio pubblico per i comuni" ha lo scopo di aiutare i comuni a implementare con successo la gestione del parcheggio.

2 Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse

2.1 Einleitung

Unterschiedlich und oft widersprüchlich: die Ansprüche an Parkplätze

Jede Fahrt mit dem Auto beginnt und endet auf einem Parkplatz. Die Verfügbarkeit von Parkplätzen und die Bedingungen, unter denen diese benutzt werden dürfen, sind daher in vielen Gemeinden ein wichtiges Thema. Die Ansprüche und Bedürfnisse an das Parkplatzangebot sind nicht nur von Fall zu Fall unterschiedlich, sondern auch oft widersprüchlich. Je stärker sie divergieren, umso grösser werden die Konflikte und auch die Verdrängungseffekte (z.B. Pendler in Wohnquartieren). Mit einer umsichtigen Parkplatzbewirtschaftung können diese Konflikte minimiert und der zur Verfügung stehende Parkraum optimal genutzt werden.

Förderung von nachhaltigem Mobilitätsverhalten

Die Bewirtschaftung von Parkplätzen entschärft nicht nur akute Konflikte, sondern soll auch langfristigen Zielen dienen. Die richtige Anzahl, Lage und Bewirtschaftungsform der Parkplätze fördert einen schonungsvollen Umgang mit den knappen Gütern Raum und Boden und unterstützt ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten und das Umsteigen auf den Fuss- und Veloverkehr sowie die verstärkte Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Mit effizient genutzten Parkplätzen lässt sich der bestehende Parkraum abbauen oder zumindest stabilisieren – zu Gunsten von anderen Nutzungen und qualitätvollen öffentlichen Räumen. Dies äussert sich auch direkt in sinkenden Kosten für die Infrastrukturen und für die Erstellung von Gebäuden.

Parkplatzbewirtschaftung – ein Thema mit Zündstoff

Durch Einführung der Parkplatzbewirtschaftung wird ein Gut, das bisher oft gratis und uneingeschränkt verfügbar ist, Nutzungsbedingungen unterstellt und allenfalls kostenpflichtig. Dies entspricht zwar dem Verursacherprinzip, in dem die Nutzenden eine Gebühr für das Parkieren zahlen, greift aber in Gewohnheiten ein und wird daher von Politik und Bevölkerung oft sehr emotional diskutiert. Nicht selten scheitert die Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung unter diesem Druck und die Gemeinden stehen nach einem langen Prozess vor einem Scherbenhaufen.

Blick aufs Ganze: das Parkierungsmanagement

Will eine Gemeinde ihre Parkplätze bewirtschaften, sind daher eine sorgfältige Planung und ein umfassender Blick auf die gesamte Thematik umso wichtiger. Aus siedlungs- und verkehrsplanerischer Sicht empfiehlt sich eine Bearbeitung mit einem sogenannten Parkierungsmanagement. Unter dem Begriff Parkierungsmanagement versteht sich die Festlegung und Handhabung der Anzahl Parkfelder, des Parkierungsregimes und begleitender Massnahmen wie Mobilitätsmanagement.

Der Werkzeugkoffer öffentliche Parkierung in Gemeinden zeigt auf, wie Gemeinden ein Parkierungsmanagement mit Parkplatzbewirtschaftung etablieren können. Ausserdem zeigt er Lösungen zur Beeinflussung einzelner Aspekte auf. Der Fokus liegt dabei auf den öffentlichen Parkplätzen, denn hier hat die Gemeinde die meisten Möglichkeiten zur

Einflussnahme. Natürlich spielt auch die private Parkierung eine wichtige Rolle; mögliche Massnahmen im Umgang mit der privaten Parkierung daher ebenfalls vorgestellt.

Mit dem Einsatz des Werkzeugkoffers sollen einerseits die Probleme vor Ort gemindert werden und andererseits mit einer integralen Sichtweise ein Beitrag zur energieeffizienten und ressourcenschonenden Mobilität geleistet werden. Der Werkzeugkoffer verweist deshalb auch an verschiedenen Stellen auf die übergeordnete Sichtweise und regt den Einbezug von begleitenden Massnahmen an.

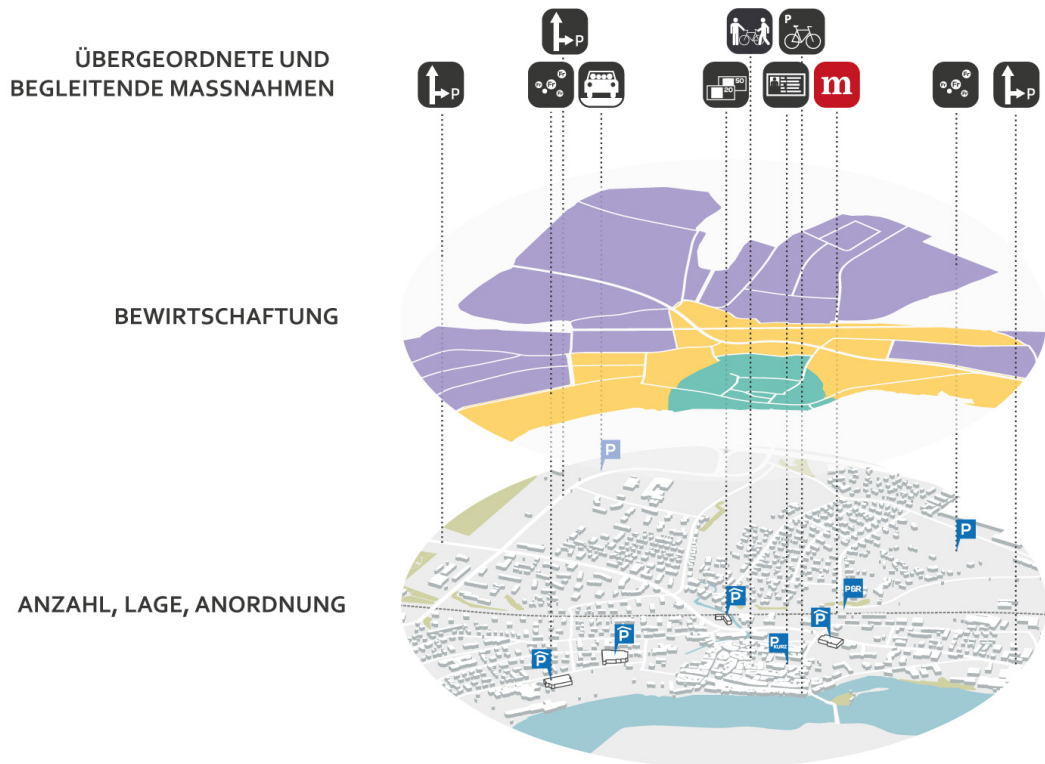


Abbildung 1:
Übersicht Parkraummanagement

Ein Musterprozess mit 6 Modulen

Dem Werkzeugkoffer öffentliche Parkierung liegt ein Musterprozess zugrunde. In 6 Modulen werden die wichtigsten Schritte erläutert, die – ausgehend von Erfahrungen erfolgreicher Beispiele – bis zur Umsetzung eines Parkierungsmanagements nötig sind. Eine Erfolgsgarantie gibt es dabei nicht, denn jeder Prozess hat seine Eigenheiten und bedarf einer sorgfältigen Planung mit viel Fingerspitzengefühl.

Die einzelnen Module werden auf der Website von EnergieSchweiz für Gemeinden aufgeschaltet. Sie sind jeweils mit einer kurzen Zusammenfassung eingeleitet und auf der nächsten Seite detailliert beschrieben. In Vertiefungen werden einzelne Themen noch ausführlicher behandelt. Links, Hinweise zu Literatur und Grundlagen sowie Praxisbeispiele liefern zudem weiterführende Informationen.

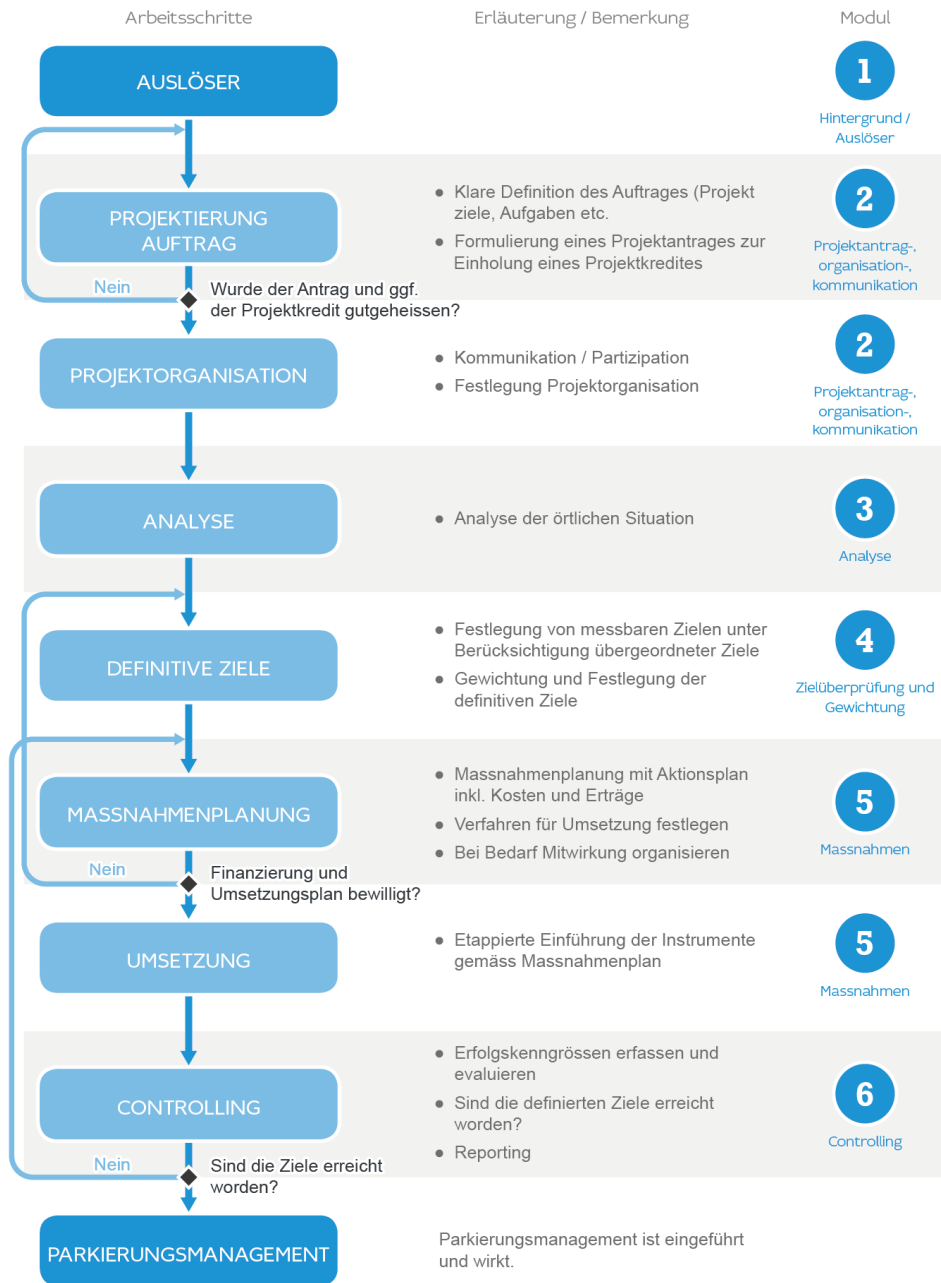


Abbildung 2: Musterprozess

Für den vorliegenden Bericht werden die 6 Module nachfolgend zusammengefasst.

2.2 Modul 1: Auslöser

Die Auslöser für die Einführung von Parkplatzbewirtschaftung in einer Gemeinde unterscheiden sich von Fall zu Fall. Die nachfolgend beschriebenen Auslöser wurden aus verschiedenen Beispielgemeinden zusammengetragen.

Parkplatzbewirtschaftung als Massnahme zur Erreichung übergeordneter Ziele

Die Einführung von Parkplatzbewirtschaftung kann und soll zur Erreichung übergeordneter Zielsetzungen (z.B. Ziele im Verkehrs-, Mobilitäts- oder Energieleitbild, Legislaturziele) beitragen und wird daher von der Exekutive resp. von Seiten der Bevölkerung oft als Massnahme eingefordert. Oft ist die Bewirtschaftung von Parkplätzen auch Teil übergeordneter Planungen (z.B. Verkehrsrichtplan oder Agglomerationsprogramm) als Massnahme zur Steuerung des Verkehrsaufkommens und zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens.

Parkplatzbewirtschaftung als Antwort auf veränderte Rahmenbedingungen

Raumwirksame Entscheide, verkehrsplanerische Massnahmen, Siedlungswachstum etc. können einen grossen Einfluss auf die Parkierung in der Gemeinde und Region haben. Auch Massnahmen in Nachbargemeinden können sich auf die Verkehrs- und Parkplatzsituation in der eigenen Gemeinde auswirken. Führt beispielsweise eine Kernstadt eine Parkplatzbewirtschaftung ein, besteht die Gefahr, dass sich die Parkplatznachfrage und der Parkdruck in die Agglomerationsgemeinden verlagern. In den betroffenen Gemeinden steigt der Druck, durch geeignete Massnahmen auf die veränderte Situation zu reagieren. Auch die Ansiedlung publikumsintensiver Einrichtungen (z.B. Freizeit- und Kultureinrichtungen oder Einkaufszentren) können die Parkplatzsituation über die Gemeindegrenze hinaus beeinflussen. Die Parkierung sollte deshalb nicht nur lokal betrachtet, sondern möglichst mit Nachbargemeinden regional abgestimmt werden.

Konflikte als Auslöser für die Einführung von Parkplatzbewirtschaftung

Konflikte zwischen verschiedenen Nutzergruppen können die Einführung einer Parkplatzbewirtschaftung erforderlich machen. Besondere Konfliktpotenziale weisen jene Gebiete auf, in denen Ansprüche von verschiedenen Nutzergruppen auf engem Raum aufeinander treffen.

- **Fremdparkierer in Wohnquartieren:** Der Parkraum, der eigentlich Anwohnern ohne eigene Parkierungsmöglichkeit und ihren Besuchern zur Verfügung stehen sollte, wird oft von Pendlern und Beschäftigten belegt. Konflikte können v.a. in der Nähe von Bahnhöfen (Pendler) und in der Nähe von Arbeitsplatzgebieten (Beschäftigte) auftreten.
- **Überlastung und Unterlastung von Parkieranlagen:** Wenn Parkraum zwar vorhanden, aber "am falschen Ort" zu finden ist, führt das dazu, dass einige Parkplätze chronisch überfüllt sind, während bei anderen die Auslastung gering ist.
- **Strassenraum als Laternengarage:** Gibt es in Wohngebieten zu wenige Parkplätze auf privatem Grund, wird der Strassenraum zur "Laternengarage" der Wohnbevölkerung. Teilweise wird auch in den Strassenraum ausgewichen, da dieser im Vergleich zu einem gemieteten Stellplatz günstiger ist. Zu bedenken sind in diesem Zusammenhang die Bedürfnisse von (regelmässigen) Besuchern.

- Dauerbesetzte Parkplätze im Zentrum: Parkplätze in den Zentren sollten primär Kunden und Besuchern zur Verfügung stehen. Gewünscht sind ein eher hoher Umschlag und eine hohe Verfügbarkeit. Konflikte entstehen, wenn die Parkplätze durch Dauerparkierer wie z.B. Pendler belegt werden und dadurch den Besuchern und Kunden nicht mehr zur Verfügung stehen.
- Parkieren am Siedlungsrand oder im Naherholungsraum: Gerade bei Ausflugszielen und besonders in Naherholungsgebieten gibt es oft eine sehr hohe, temporäre Nachfrage und überfüllte Parkplätze. Erholungssuchende reisen gleichzeitig und in grosser Zahl aus der Umgebung mit dem Auto an.
- Verkehrsbelastung / Verkehrsüberlastung: Je nach Umschlaghäufigkeit eines Parkplatzes werden weniger oder mehr Fahrten pro Parkplatz generiert. Ist das Strassennetz bereits stark belastet oder überlastet, macht eine Reduktion des Parkplatzangebots, eine Verschiebung der Parkplätze in weniger sensible Gebiete oder eine Parkplatzbewirtschaftung zur Lenkung der Nachfrage Sinn.
- Parkierung im Konflikt mit dem Ortsbild: In historischen Ortskernen ist die Schaffung von Parkraum aufgrund der Baustruktur und / oder des Ortsbildschutzes oft nicht möglich oder nicht erwünscht.
- Parkierung als Sicherheitsproblem: Die Anordnung von Parkplätzen kann zu Sicherheitsdefiziten führen (z.B. Längsparkierung).
- Konflikt mit anderen, attraktiven Nutzungen: Der Raum für Parkplätze steht oft in Konkurrenz zu anderen Nutzungen, und der Platzbedarf führt zu Auseinandersetzungen:
 - Wohn- und Aufenthaltsqualität
 - Variabel nutzbare Flächen / Plätze
 - Flanieren und Einkaufen
 - Begegnen und Spielen
 - Gastronomie und Musik

Konflikte im Bereich Parkierung werden oft sehr subjektiv beurteilt. Die Auslöser für die Forderung nach Parkplatzbewirtschaftung sind daher kritisch zu hinterfragen. Eine sorgfältige Analyse zur Objektivierung der Konflikte ist dabei zentral.

Werden die Konflikte resp. der Auslöser als relevant betrachtet, kann das weitere Vorgehen definiert werden:

- Lässt sich ein Problem mittels einer einfachen pragmatischen Massnahme lösen, braucht es kein übergeordnetes Parkierungsmanagement. Der Prozess kann schlank gehalten und die Planung und Umsetzung von einzelnen Massnahmen vorgenommen werden. Allerdings gilt es auch bei der Umsetzung von einzelnen Massnahmen, die Auswirkungen und Folgen sorgfältig abzuschätzen.
- Oft zeigt sich jedoch, dass ein übergeordnetes Parkierungsmanagement benötigt wird, um nachhaltige Änderungen und faire Lösungen zu erreichen. In diesem Fall gibt der Werkzeugkoffer öffentliche Parkierung in Gemeinden eine Hilfestellung für die Gestaltung des Prozesses zur Erarbeitung eines massgeschneiderten Parkierungsmanagements.

2.3 Modul 2: Projektantrag, -organisation und -kommunikation

Projektantrag

Je nach Auslöser muss mittels Projektantrag die Zustimmung und allenfalls ein Projektkredit bei der Exekutive oder bei grösseren Projekten der Legislative (Gemeinderat, Gemeindeversammlung) eingeholt werden. Ein Projektantrag kann Folgendes beinhalten:

- Auslöser
- Zielvorstellungen (übergeordnete, qualitative, quantitative)
- Bereits identifizierte Konflikte
- Mögliche Projektorganisation inkl. Beizug Fachberater
- Arbeitsschritte / Terminplan
- Kommunikation / Partizipation
- Antrag für Projektierungskredit

Übergeordnete Ziele und Rahmendbedingungen

Bei der Formulierung des Auftrages sind die übergeordneten Zielsetzungen und Rahmenbedingungen (z.B. Legislaturziele) zu berücksichtigen. Damit kann sichergestellt werden, dass die später definierten Massnahmen diesen Zielen nicht widersprechen und Rahmenbedingungen eingehalten werden. Es sind vorerst die übergeordneten strategischen und politischen Ziele zusammenzustellen, z.B.

- Zu bearbeitender Perimeter (Quartier, Gemeinde, Region)
- Identifizierte Schwächen / Konflikte, strategische Vorgaben der Gemeinde
- Einführung einer flächendeckenden Parkplatzbewirtschaftung (Umsetzung der Energiestadtmassnahme 4.2.1)
- Anliegen der Anwohner oder Gewerbetreibenden
- Beeinflussung Verkehrsmittelwahl – Modal-Split zugunsten ÖV / LV
- Bewirtschaftung knapper Kapazitäten auf den bestehenden Strassen
- Erfüllen von Absichten in Leitbild / Legislaturzielen und Richtplanungen
- Umweltziele, 2000-Watt-Gesellschaft

Akteure und Projektorganisation

Um das Parkierungsmanagement möglichst breit abzustützen, gilt es, die richtigen Akteure einzubinden. In Zusammenarbeit mit den Behörden und unter Beizug von Fachleuten und Fachorganisationen sollen Lösungen gefunden werden, die zu nachhaltigen und messbar zielführenden Lösungen führen.

Die Bildung einer temporären Arbeitsgruppe ist empfehlenswert und bindet Betroffene in einen Partizipationsprozess ein. Darin vertreten oder beigezogen sollten je nach Situation und Organisation in der Gemeinde folgende Betroffene sein:

- Gemeinde, politische Vertretung und Behörden der relevanten Abteilungen
- Externe Fachberater
- Polizei, Sicherheitsbehörde
- Vertretung aus betroffenen Bevölkerungsgruppen

Je nach Problemstellung oder Auslöser macht es auch Sinn, weitere betroffene Stakeholder in die Arbeitsgruppe zu integrieren. Dies können z.B. Vertreter sein von:

- Gewerbe, Detailhändler
- Nachbargemeinden, Regionen
- Quartierorganisationen, Verbände und Vereine
- Transportunternehmen

Kommunikation / Partizipation

Mit transparenter und zielgruppengerechter Kommunikation kann Akzeptanz für Entscheidungen geschaffen werden. Die Wahl der Kommunikations- und Publikationsorgane hängt von der Art der Problemstellung, der Zielgruppen und dem Ausmass der Betroffenheit ab und muss von Fall zu Fall festgelegt werden. Generell sollte transparent und regelmässig über den Stand des Projektes informiert werden. Ein aktiverer Einbezug der Bevölkerung oder einzelner betroffener Gruppen kann mittels Workshops oder Grossgruppenveranstaltungen erfolgen. Steht ein Gemeindeversammlungsbeschluss an, empfiehlt sich eine vorgängige Vernehmlassung bei Parteien, Vereinen und Verbänden oder aber eine offizielle öffentliche Mitwirkung mittels schriftlicher Eingaben.

2.4 Modul 3: Analyse

Die Analyse der örtlichen Situation bildet die Basis für die zielgerichtete Bewirtschaftung des Parkraums in einer Gemeinde. Damit werden nicht nur die Fakten gesammelt, sondern auch die tatsächlichen Probleme ermittelt und objektiviert sowie die gesetzlichen Rahmenbedingungen geklärt.

Die ermittelten Daten sollen die Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen liefern, insbesondere für die Erarbeitung eines Massnahmenkatalogs.

Die Analyse kann in zwei Bereiche gegliedert werden:

- **Parkierung**

Da sich die Anforderungen an die Parkierung in den einzelnen Quartieren zum Teil sehr stark unterscheiden, macht es Sinn, die Analyse spezifisch auf Quartierebene abzubilden (räumliche Analyse). So kann sichergestellt werden, dass die relevanten Fakten in einer brauchbaren Genauigkeit vorliegen.

- **Beeinflussende Faktoren**

Parkierung im öffentlichen Raum kann kaum isoliert betrachtet werden. Es bestehen i.d.R. grosse Abhängigkeiten zu umliegenden Nutzungen und zu anderen Themenfeldern, etwa zur Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV), zur Attraktivität von Fuss- und Veloverkehrsangeboten (LV), zur Kultur und Ausgestaltung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und zum Mobilitätsmanagement.

Das Vertiefungsdokument zum Thema "Analyse" geht detaillierter auf die gesetzlichen Grundlagen und die einzelnen Analyseschritte ein.

2.5 Modul 4: Ziele und Gewichtung

Ziele

Im Projektierungsantrag wurden bereits übergeordnete Ziele und Rahmenbedingungen festgelegt. Nun gilt es, konkrete Ziele, die sich in der Regel vom Auslöser ableiten lassen, zu definieren. Die Ziele können in zwei Bereiche unterschieden werden:

Qualitative Ziele, z.B.

- Erhöhung Verkehrssicherheit
- Entschärfung kritischer Stellen
- Einschränken wildes Parkieren
- Attraktivierung öffentlicher Raum

Quantitative Ziele, z.B.

- Reduktion Suchverkehr
- Reduktion / Erhöhung Anzahl Parkplätze oder Verlagerung Parkplätze
- Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl
- Reduktion von Fahrten (punktuell oder generell)

Die Zielsetzungen orientieren sich einerseits an den Bedürfnissen der Nutzenden und dem räumlichen Charakter der Quartiere, dürfen aber andererseits übergeordneten Zielen (z.B. Förderung effizienter Verkehrsmittel, Beitrag zu nachhaltiger Mobilität) nicht zuwiderlaufen. Die definierten Ziele sollen messbar sein, damit später eine Zielüberprüfung stattfinden kann.

Die Ziele sollten im Dialog mit Beteiligten und Betroffenen (Arbeitsgruppe) festgelegt werden. Über die Stossrichtung sollte bei Beteiligten und Betroffenen ein möglichst grosser Konsens bestehen.

Gewichtung

Zielkonflikte sind meist unvermeidlich. Die Ziele müssen deshalb gewichtet werden. Die Gewichtung der Ziele kann innerhalb der Exekutive und/oder der Arbeitsgruppe vorgenommen werden. Die Gewichtung wird im Idealfall gleichzeitig mit der Definition der Ziele vorgenommen.

Häufig kommen Zielkonflikte in folgenden Bereichen vor:

- Eine hohe Anzahl Parkplätze zur Steigerung der Erreichbarkeit steht dem Ziel einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung und Veränderung des Modal Split zu Gunsten ÖV und Fuss- und Veloverkehr gegenüber.
- Das Gewerbe fordert möglichst viele Parkplätze in unmittelbarer Nähe zu den Geschäften, demgegenüber steht der Wunsch nach attraktiven öffentlichen Räumen.
- Parkplätze in Zentrumsbereichen sollen durch kurze Parkierdauer häufig verfügbar sein und so Kunden von Gewerbebetrieben und Geschäften zur Verfügung stehen, demgegenüber stehen die Bedürfnisse von Einwohnern, Beschäftigten und Pendlern, die ihr Auto über längere Zeit abstellen möchten.

- Die Strassen von Wohngebieten in Bahnhofsnähe werden gerne als kostenlose P+R-Möglichkeit genutzt. Dies erzeugt quartierfremden Verkehr. Demgegenüber steht das Bedürfnis der Einwohnenden nach möglichst verkehrsarmen und sicheren Quartierstrassen.

2.6 Modul 5 Konzept, Massnahmen und Umsetzung

Auf Basis der Analyse und der Ziele kann mit der Erarbeitung eines Parkierungskonzeptes, und daraus abgeleitet mit der Ausarbeitung der Massnahmen des Parkierungsmanagements und einem Umsetzungsprogramm begonnen werden. Die Wirkung von Massnahmen zur Parkplatzbewirtschaftung kann durch flankierende Massnahmen entscheidend optimiert werden.

Erstellung und Bewirtschaftung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund

• Parkplatzangebot

Mit der Steuerung des Parkplatzangebots (welche und wie viele Parkplätze an welchem Ort) werden die wichtigsten Rahmenbedingungen vorgegeben. Dabei müssen neben den Parkplätzen auf öffentlichem Grund soweit möglich auch diejenigen auf privatem Grund betrachtet werden. Grundsätzlich ist darauf zu achten, dass kein Überangebot an Parkraum geschaffen wird. Die Erfahrung zeigt, dass aus einem Angebot im Überfluss nicht nur negative Anreize auf das Verkehrsverhalten resultieren, sondern es wird auch Raum "verschenkt", der sonst mit wertschöpfenden Nutzungen belegt oder der Allgemeinheit als wertvoller öffentlicher Raum zur Verfügung gestellt werden könnte.

• Parkplatzbewirtschaftung

Öffentliche Parkplätze können durch zeitliche Beschränkungen, Beschränkungen und Berechtigungen von bestimmten Nutzergruppen oder mit Gebühren bewirtschaftet werden.

Mit einer zeitlichen Beschränkung wird die Verfügbarkeit des Parkraums erhöht, gleichzeitig werden Nutzergruppen, die ihr Auto über längere Zeit abstellen wollen, ausgeschlossen. Beschränkungen und Berechtigungen ermöglichen die Bevorzugung bestimmter Nutzergruppen.

Durch die Erhebung von Gebühren kann der gesteigerte Gemeingebrauch von öffentlichem Grund abgegolten werden. Durch Gebührenerhebung können zudem der Kontrollaufwand oder Kosten für die Infrastruktur (z.B. bei Parkhäusern) gedeckt werden. In Gebieten mit hoher Verkehrsbelastung kann die Erhebung von Gebühren zur Lenkung der Nachfrage genutzt werden.

• Kosten und Erträge

Die Kosten und die Erträge, die aus einer Parkplatzbewirtschaftung resultieren, sind von den gewählten Lösungen abhängig. Einzelne Posten lassen sich jedoch beziffern. So können Einnahmen mit folgenden Mitteln generiert werden:

- Berechtigungen (z.B. Verkauf von Parkkarten)
- Gebühren
- Bussen
- Parkplatz-Ersatzabgabe

- **Verwendung und Zweckbindung von Erträgen**

Grundsätzlich sind die Einnahmen, die aus der Bewirtschaftung von Parkplätzen resultieren, für die Gemeinden frei verfügbar. Insbesondere aus Gründen der Akzeptanz macht aber eine Zweckbindung für Verkehrsmassnahmen Sinn. Diese sollte nicht auf den MIV beschränkt, sondern für die Mobilität im umfassenden Sinn verwendet werden. Beispielsweise lassen sich mit den Einnahmen aus der Parkplatzbewirtschaftung ÖV-Linien zu Einkaufszentren oder Naherholungszielen finanzieren.

Anders ist die Situation bei den Ersatzabgaben Hier sind die Einnahmen häufig zweckgebunden für Verkehrsmassnahmen zu verwenden.

Erstellung und Bewirtschaftung von Parkplätzen auf privatem Grund

Der grössere Anteil des gesamten Parkraums in einer Gemeinde befindet sich in der Regel in privater Hand. Die Wirkung von Massnahmen, die den öffentlichen Parkraum betreffen, können daher massgeblich verbessert werden, wenn auch die private Parkierung in die Überlegungen und Massnahmenplanung einbezogen wird.

Die Möglichkeiten zur Einflussnahme der öffentlichen Hand auf die private Parkierung sind jedoch beschränkt. Primär und direkt kann der private Parkraum über die Regelung der Parkplatzerstellungspflicht in der Nutzungsplanung (BNO) beeinflusst werden. Hier lassen sich auch Grundlagen für weitergehende Verpflichtungen verankern, z.B.

- Vorgaben zu Ersatzabgaben
- Verpflichtung zur Parkplatzbewirtschaftung

Gute Einflussmöglichkeiten bietet ausserdem die frühzeitige Thematisierung der Parkierung in Studienaufträgen und Wettbewerben zu Arealentwicklungen oder in den Instrumenten der Sondernutzungsplanung (z.B. Gestaltungsplan). Auch über eine gezielte Beratung kann die Entstehung von privatem Parkraum beeinflusst werden.

Das Vertiefungsdokument zum Thema "Erstellung und Bewirtschaftung von Parkplätzen auf privatem Grund" geht detaillierter auf die Möglichkeiten der Beeinflussung von privater Parkierung ein.

Begleitende Massnahmen

Die Wirkung von Massnahmen zur Parkplatzbewirtschaftung kann durch begleitende Massnahmen optimiert werden.

Die Abhängigkeiten und Beziehungen sind dabei vielfältig. Die beeinflussenden Massnahmen und Instrumente haben unterschiedliche Verbindlichkeiten und können – je nach Einsatz – unterschiedliche Wirkungen erzielen:

- Alternativen zum Auto: ÖV-Angebot, LV-Förderung
- Förderung nachhaltiger Mobilität: Veloparkierung, BikeSharing-Systeme
- Verknüpfung MIV und ÖV mit Park + Ride
- Neue Möglichkeiten aufgrund interaktiver Systeme und Innovationen
- Einfluss auf die Nachfrage: Mobilitätsmanagement

Das Vertiefungsdokument zum Thema "Begleitende Massnahmen" geht detaillierter auf die möglichen Massnahmen ein.

Gestaltung und Anordnung von Parkplätzen

- Gestaltung und Anordnung: Durch eine geeignete Anordnung von Parkplätzen kann nicht nur die Verkehrssicherheit verbessert, sondern auch die Nutzung der Parkplätze beeinflusst werden. So werden beispielsweise oberirdische Parkplätze gegenüber jenen in Tiefgaragen oft bevorzugt. In Wohnquartieren werden versetzte Längsparkfelder auch oftmals als verkehrsberuhigende Elemente eingesetzt. Mit gestalterischen Massnahmen können Parkflächen besser in den öffentlichen Raum integriert werden. Grosse versiegelte Parkflächen erhöhen in der Regel die Trennwirkung und lassen den Raum insgesamt unattraktiv erscheinen.
- Parkleitsysteme: Eine gute Signalisation ist ein wichtiger Aspekt des Parkierungsmanagements. Dafür können ausgereifte Systeme von statischen, halb-dynamischen oder voll-dynamischen Parkleitsystemen eingesetzt werden.

Das Dokument "technische Grundlagen" zeigt Möglichkeiten zur Anordnung und Gestaltung auf.

Massnahmenplan

Alle ausgewählten Massnahmen werden in einem Massnahmenprogramm zusammengetragen. Es empfiehlt sich, zu folgenden Punkten Aussagen zu machen:

- Ausgangslage
- Zielsetzung
- Massnahme
- Federführung
- Beteiligte Stellen
- Hinweise zu Controlling und Umsetzung
- Kosten / Finanzierung

Neben der planerischen Aufgabe, Massnahmen zu definieren, muss auch der politische Prozess gestartet werden. In vielen Fällen bedingt die Umsetzung von Massnahmen auf Stufe der Gemeinde die Erarbeitung oder Anpassung eines Reglements, dass i.d.R. durch die Gemeindeversammlung, resp. durch den Einwohnerrat genehmigt werden muss. Einzelmassnahmen können je nach Umfang im Rahmen des ordentlichen Budgets oder aber durch das Einholen eines Kredits an der Gemeindeversammlung / beim Einwohnerrat finanziert werden. Es ist daher wichtig, die Kompetenzen innerhalb der Gemeinde frühzeitig zu klären und das Vorgehen mit den zuständigen kantonalen Stellen abzustimmen.

2.7 Modul 6: Controlling

Mit dem Controlling werden die Zielerreichung und Wirkung der Massnahmen überprüft. Die Wahl der Controllinginstrumente richtet sich dabei nach den gesetzten Zielen, den verfügbaren Daten und nicht zuletzt nach den Ressourcen der Gemeinde.

Die Zielerreichung kann qualitativ und / oder quantitativ mittels Messung von Indikatoren überprüft werden. Es ist notwendig, die Indikatoren bereits bei der Erarbeitung der Ziele zu definieren und diese auch in der Analyse zu erheben. Können die Ziele nicht erreicht werden, sind weitere Massnahmen zu prüfen und umzusetzen.

Für die Wirkungskontrolle stehen verschiedene Instrumente zur Verfügung, z.B.:

- Daten von automatischen Zählstellen (z.B. bei Schrankensystemen oder Parksäulen)
- Messungen der Belegung, Parkierdauer, Tagesganglinie etc.
(punktuell oder gesamtheitlich)
- Beobachtungen
- Befragungen
- Einschätzungen von verantwortlichen Personen
- Rückmeldungen aus der Bevölkerung

Als übergeordneter Indikator können die "Gesamtfahrten auf öffentlichen Parkplätzen" dienen. Dabei wird die Anzahl öffentlicher Parkplätze multipliziert mit einem standardisierten Parkplatzindex, der die durchschnittliche Fahrtengenerierung je Parkplatz abhängig von Standort, Nutzung und Bewirtschaftungsform ausdrückt. Vertiefte Informationen liefert die VSS Norm SN 640 283.

Die Auswahl der Controllinginstrumente richtet sich nach den Zielsetzungen und Ressourcen der Gemeinde.

Es gilt, verschiedene Prozesse festzulegen:

- Häufigkeit
- Berichterstattung
- Zuständigkeiten
- Auswirkungen der Resultate / Massnahmen bei Nichterreichen der Ziele.

Das Controlling ist zwar nicht gleichzusetzen mit der Kontrolle der Einhaltung von Regeln und Vorschriften, Synergien können aber genutzt werden und sind von Fall zu Fall zu ermitteln, z.B.:

- Kontrollpersonal kann gleichzeitig mit der Kontrolle der Parkierdauer die Belegung von Parkplätzen erfassen
- Die Erfassung von Nachtparkierenden kann während Pikettdiensten des Polizeipersonals vorgenommen werden

Zeigt das Controlling, dass die Ziele nicht erreicht werden, sind weitere Massnahmen umzusetzen.

2.8 Rückmeldungen von Projektpartnern und Zielgruppen

Im Austausch mit Projektpartnern (Gemeinden) und anderen Interessierten hat sich gezeigt, dass das Bedürfnis der Gemeinden nach einem Hilfsinstrument in Bezug auf die Parkierung gross ist. Die Rückmeldungen im Rahmen der ERFA-Veranstaltungen und der Testphase auf den Entwurf des Werkzeugkoffers waren sehr positiv. Der Werkzeugkoffer wurde insgesamt als aufschlussreich und hilfreich beurteilt.

3 Arbeitsschritte

3.1 Feinkonzept

Nach Zusage des Kredits vom DZM wurde das Feinkonzept auf Basis des Gesuchs erarbeitet:

- Aufteilung der Arbeiten innerhalb des Projektteams
- Mögliche Gliederung in Module
- Anforderungen an die grafische Umsetzung

3.2 Recherchen / Analyse

Anschliessend wurden bestehende Grundlagen zum Thema öffentliche und private Parkierung gesammelt und in einer Übersicht mit Kurzbeschreibung zusammengestellt. Zudem wurden unterschiedliche Umsetzungsbeispiele zusammengetragen. Diese Zusammenstellung der Grundlagen und Beispielen erwies sich als gute Basis für die Erarbeitung der Module.

3.3 ERFA 1

Am 29. August 2013 diskutierten im Rahmen eines ERFA-Treffens rund 40 Verantwortliche aus Politik und Verwaltung gemeinsam mit Fachleuten über Konflikte, Hürden und Erfolge bei der Einführung kommunaler Parkraumbewirtschaftung und definierten Schwerpunkte und Anforderungen an einen Werkzeugkoffer.

Nach einem Inputreferat vom Projektteam zu den Themen des Werkzeugkoffers wurden in drei Gruppen die Ansprüche und Erwartungen an Inhalt und Form eines Werkzeugkoffers formuliert und im Plenum vorgestellt.

Die ERFA-Veranstaltung fand im Namen von Energie Schweiz für Gemeinden statt. Das ERFA-Treffen stiess auf sehr viel Resonanz und wurde von den Anwesenden beinahe durchgehend als gut oder sehr gut beurteilt. Besonders geschätzt wurde die Möglichkeit, sich mit anderen Gemeindevertretern auszutauschen und wertvolle Tipps für die eigene Gemeinde mitnehmen zu können.

Aus Sicht des Projektteams war der Austausch mit den Gemeinden sehr wertvoll. Im Gespräch und mit Hilfe der ausgefüllten Fragebogen zu aktuellen Fragestellungen konnten wichtige Anliegen ermittelt und eingearbeitet werden.

3.4 Entwicklung Module / Entwurf des Werkzeugkoffers

Nach der ersten ERFA-Veranstaltung wurden die einzelnen Module im Entwurf erarbeitet. Als roter Faden wurde dazu ein "Musterprozess" definiert, der in sechs Schritten aufzeigt, wie ein umfassendes Parkplatzmanagement oder einzelne Massnahmen zur Parkplatzbewirtschaftung in einer Gemeinde eingeführt werden könnten. Die sechs Schritte entsprechen den sechs Modulen des Werkzeugkoffers.

- Die einzelnen Module wurden folgendermassen aufgebaut:
- Zusammenfassung: das Wichtigste in Kürze
- Modulbeschreibung: Detaillierterer Beschrieb des Modulinhalts
- Vertiefungen: Detaillierte Informationen und weiterführende Hinweise zu einzelnen Themen
- Praxisbeispiele: kurzbeschrieb von Beispielen für einzelne Themen oder Teilprozesse

Alle Ebenen wurden mit Links, Hinweisen zu weiterführender Literatur und Beispielen ergänzt.

3.5 ERFA 2

Am 6. März wurde der Entwurf des Werkzeugkoffers in Olten interessierten Gemeinden vorgestellt. An der ERFA haben rund 40 Personen teilgenommen. Die Teilnehmenden waren mehrheitlich Gemeindevertretern, es nahmen aber auch Fachpersonen teil.

Die einzelnen Module wurden vom Projektteam in einer Präsentation vorgestellt. Von den Teilnehmenden besonders geschätzt wurden die vielen konkreten Beispiele, die während der Präsentation gezeigt wurden. Die Beurteilung der Veranstaltung ist durchwegs gut bis sehr gut ausgefallen.

Aus Sicht des Projektteams war die 2. ERFA-Veranstaltung sehr wertvoll um die Inhalte - insbesondere im Hinblick auf die nachfolgende Testphase - erläutern und Unklarheiten erkennen zu können.

3.6 Test in Gemeinden inkl. Controlling

Im Anschluss an die ERFA-Veranstaltung wurde der Werkzeugkoffer digital an alle verfügbaren Adressen verschickt, mit der Aufforderung, den Werkzeugkoffer kritisch zu lesen und - falls möglich - einzelne Module anzuwenden. Die Rückmeldungen wurden gesammelt und ausgewertet.

Die Westschweizer Gemeinden wurden mittels persönlichen Gesprächen einbezogen. Zudem wurden Fachpersonen zur Stellungnahme eingeladen. Eine Stellungnahme ist eingegangen und wurde bei der Fertigstellung des definitiven Berichtes berücksichtigt. Der Werkzeugkoffer wird auch für Westschweizer Gemeinden als hilfreich beurteilt.

Es sind nur wenige Rückmeldungen eingegangen. Die Rückmeldungen von Fachpersonen erhielten zum Teil sehr detaillierte Ergänzungsvorschläge. Die Rückmeldungen von Gemeinden waren etwas allgemeiner formuliert. Generell wurde der Werkzeugkoffer als sehr hilfreich beurteilt. Je nach Gemeindetyp und Problemstellung wurden Wünsche geäußert, einzelne Themen vertiefter zu behandeln.

Auf der Suche nach Gründen für die schwache Resonanz können folgende Thesen aufgestellt werden:

- Die Ressourcen (personell und finanziell) auf Seiten der Gemeinden sind sehr begrenzt. Die Gemeindeverwaltung konzentriert sich primär auf aktuelle, laufende Geschäfte. Im Vergleich zu einer schriftlichen Stellungnahme ist die (zeitlich begrenzte) Teilnahme an den ERFAs leichter zu bewältigen.
- Das Thema ist sehr komplex und für viele Gemeinden noch immer ein rotes Tuch.
- Der Werkzeugkoffer wurde in Berichtform als pdf verschickt. Der Umfang kann auf den ersten Blick überfordern. Mit der Internetlösung kann dieses Hindernis minimiert werden.

Der Werkzeugkoffer kam während der Testphase in zwei Gemeinden zur Anwendung, die vom Projektteam im Rahmen separater Aufträge begleitet werden. Auch daraus konnten nützliche Erfahrungen gesammelt werden, die in die definitive Version des Werkzeugkoffers eingeflossen sind.

3.7 Überarbeitung und definitive Version

Die Rückmeldungen wurden in den Werkzeugkoffer eingearbeitet. Die Module wurden nicht mehr grundlegend verändert. Entgegen der ursprünglichen Absicht enthält der Werkzeugkoffer keine Hinweise auf Produkte von Privatfirmen (z.B. Blue Scan, Mobilidée oder mobility@home). Während der Erarbeitung der hat sich gezeigt, dass es nicht möglich ist, mit vertretbarem Aufwand und im Rahmen des vorliegenden Projekts eine vollständige und ausgeglichene Sammlung aller Produkte im Bereich Parkierung und Parkplatzbewirtschaftung zu erstellen. Zudem besteht die Gefahr, dass eine solche Übersicht schnell überholt ist. Es besteht aber dennoch die Möglichkeit, eine solche Übersicht nachträglich zu ergänzen.

3.8 Übersetzungen

Der Werkzeugkoffer befindet sich zurzeit in Übersetzung. Wie oben beschrieben, verzögert sich die Übersetzung aufgrund von Kapazitätsengpässen und wird voraussichtlich erst im Dezember erfolgen. Die Kosten für die Übersetzungen wurden bereits vorgängig vereinbart und werden nach Abschluss der Übersetzungsarbeiten beglichen. Die Kosten sind in der Abrechnung einkalkuliert.

3.9 Grafische Umsetzung e-Version

Die Implementierung auf der Website von EnergieSchweiz für Gemeinden ist in Vorbereitung. Der Werkzeugkoffer wird erst aufgeschaltet, wenn er in allen Sprachen vorliegt.

3.10 Produktion Flyer / Multiplikation

Der Flyer wird erst produziert, wenn der Werkzeugkoffer kurz vor der Implementierung steht. Zudem sind auch dafür die Übersetzungen notwendig. Das Layout soll sich möglichst stark an der Website orientieren. Der Flyer liegt auf Deutsch im Entwurf vor, die Kosten für die Produktion sind gemäss Budget in der Abrechnung einkalkuliert.

3.11 Austausch mit den anderen DZM-Projekten

Der Austausch mit den anderen DZM-Projekten hat im geforderten Umfang stattgefunden. An drei Treffen wurde gegenseitig über den Stand der Arbeiten informiert und über Synergien diskutiert. Daneben haben mehrere bilaterale Gespräche stattgefunden.