

aargamobil...

Die Mobilitätsplattform im Kanton Aargau

Seminar „Parkraummanagement in der Gemeinde“

Aarau, 19.3.2015

Stefan Schneider, Geschäftsstellenleiter

Geschäftsstelle aargamobil, Postfach 2135, 5001 Aarau, Tel.: 062 508 20 24, www.aargamobil.ch

Inhalt

- 1. Parkraum – heiss begehrt**
- 2. Parkraummanagement**
- 3. Planung und Gesamtkonzept**
- 4. Flankierende Massnahmen**
- 5. Private Parkplätze**
- 6. Abschluss**

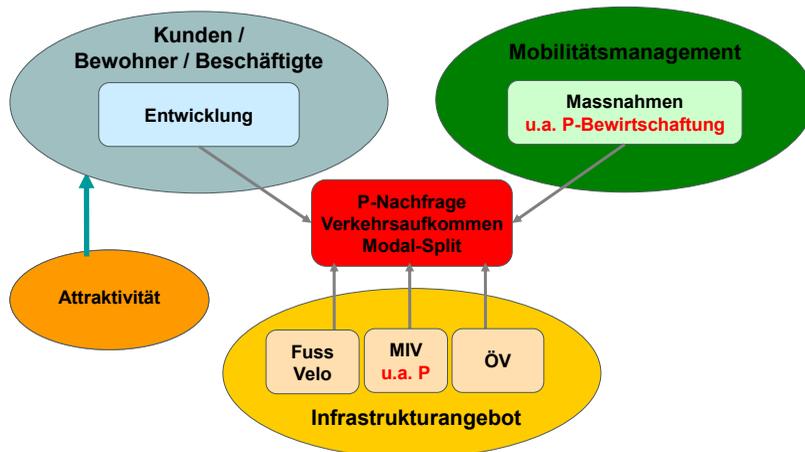
Parkplatz – ein wertvolles und knappes Gut

- **Fläche**
 - ◆ 12 m² für P; mit Verkehrsfläche 25 m²
- **Kosten**
 - ◆ Landerwerb: je nach Lage und Region
 - ◆ Investition: Maxima bei 100'000.-;
P im Freien 3'000.-; Parkhaus ca. 50'000.-
 - ◆ Amortisation: (20 Jahre; → 2'500.-/P und Jahr in Parkhaus)
 - ◆ Betriebskosten: Unterhalt Signalisation, Markierung und
Schneeräumung; Bewirtschaftung; Kontrolle
- **Eigentum / Zugänglichkeit**
 - ◆ Öffentlich (ca. 1/4)
 - ◆ Privat (ca. 3/4)

Angebot, Nachfrage – beeinflussbar!

- **Angebot**
 - ◆ Konkret vorhandene P, z.T. gewidmet für Nutzergruppe, z.T.
Bestimmungen bzgl. „bestimmungsgemäsem Gebrauch“
 - ◆ z.T. Umgebung einbezogen, z.T. nicht markiert
- **Nachfrage**
 - ◆ Konkret messbar; verschiedene Nutzergruppen
 - ◆ Fremdparkierung

Zusammenspiel



Parkplatz – Emotionen in städtischen Räumen



Parkplätze in der Stadt

Inhalte

- ◆ Umsatz
- ◆ Wertschöpfung
- ◆ Parkhaus-P
- ◆ Strassen-P
- ◆ Werktag
- ◆ Samstag

Bezugsraum

- ◆ Innenstadt
- ◆ City-nahe Gebiete
- ◆ Quartiere



Parkplätze in der Stadt - Umsatz

Quartier	Lage Parkplatz	Parkplätze Total ²⁷	Ø Jahresumsatz je Parkplatz
Innenstadt	Strasse	1'593	328'477.-
	Parkhaus	2'137	166'268.-
Oerlikon	Strasse	251	170'593.-
	Parkhaus	442	114'484.-
Wipkingen	Strasse	32	69'295.-
	Parkhaus	101	50'615.-

Tabelle 27: Quartierumsätze

Quelle:
Wirtschaftliche Bedeutung von
Parkplätzen in der Stadt Zürich, 2010

Parkplätze in der Stadt – Umsatzanteil pro Verkehrsmittel

Verkehrsmittel	Besucheranteil in %	Ø Ausgaben in CHF	Anteil am Gesamtumsatz in %
MIV	18	173.-	26
Bahn	29	142.-	34
Tram/Bus	39	96.-	31
LV	14	73.-	9

Tabelle 28: Modal-Split und Umsatzanteile pro Verkehrsmittel in der Innenstadt (Hochrechnung auf eine ganze Woche), eigene Berechnung nach "Die Zürcher Innenstadt aus der Sicht ihrer Besucherinnen und Besucher - Bericht über eine Passantenbefragung" (Brigit Wehrli-Schindler, 1996)

Quelle:
**Wirtschaftliche Bedeutung von
 Parkplätzen in der Stadt Zürich, 2010**

Parkraum – nicht nur für den eigenen PW



Mobility-P auf öffentlichem Grund

Regierung gibt Mobility mehr Parkplätze

Aktualisiert am 08.11.2011 9:00meiste

Das gemeinsame Nutzen von Autos soll in Basel gefördert werden. Die Basler Regierung stellt deshalb der Firma Mobility Parkplätze auf öffentlichem Grund zur Verfügung.



In Basel sollen vermehrt Mobility-Autos zum Einsatz kommen, deshalb stellt die Regierung der Firma mehr Parkplätze zur Verfügung.
Bild: Peter Ambruster

Artikel zum Thema

- » Das Aus für Gratis-Parkplätze sieht nicht
- » Schluss mit der Gratisparkerei
- » Teures Parking als Dienst am Kunden

Stichworte

Die Carsharing-Genossenschaft Mobility soll in Basel Parkplätze auf Allmend bekommen. Die Regierung hat am Dienstag beschlossen, solche für 2400 Fr. pro Platz und Jahr zur Verfügung zu stellen, sofern nichts geeignetes auf Privatboden zu finden ist.

**Basel-Stadt:
2'400.-/Platz und Jahr**

<http://bazonline.ch>
(Abfrage 11.3.2014)

Inhalt

1. Parkraum – heiss begehrt
2. Parkraummanagement
3. Planung und Gesamtkonzept
4. Flankierende Massnahmen
5. Private Parkplätze
6. Abschluss

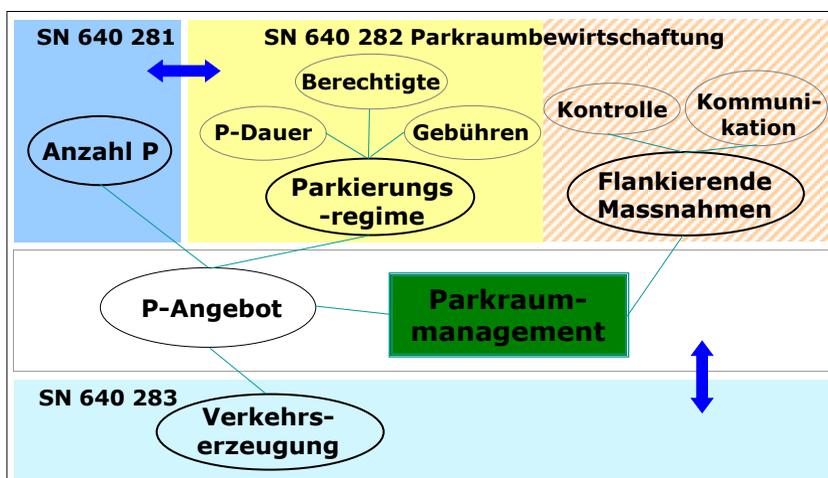
Ferien-Impressionen



aargaumobil

13

Elemente des Parkraummanagements



aargaumobil

14

Tarife Strassenraum (Stand März 2015)

Stadt	Tarif ½ Stunde Zentrum/ Stadttrand	Tarif 1 Stunde Zentrum/ Stadttrand	Tarif 2 Stunden Zentrum/ Stadttrand
Baden	1.00/0.50	2.00/1.00	4.00/2.00
Basel	1.00/0.50	3.00/1.00	6.00/2.00
Bern	1.10	2.20	4.40
Lausanne *	-	3.00/2.50	6.00/5.00
Lugano *	1.00/ -	2.00/0.50	- /1.00
St. Gallen	1.50/ 0.80	2.00/1.50	4.00/3.00
Thun	1.00/0.50	2.00/1.00	4.00/2.00
Winterthur	1.00/ -	2.00/1.00	3.00/2.50
Zürich	0.50/ -	2.00/0.50	5.00/1.00

Wenn kein Wert angegeben ist (-) bedeutet dies, dass für diese Parkierdauer kein eigener Tarif existiert. Der Mindesttarif (meist für 1 Stunde) ist also auch für kürzeres Parkieren zu entrichten.
* Lausanne und Lugano Stand Oktober 2010

Tarife Parkhäuser (Stand März 2015)

Stadt	Tarif 1/2 Stunde		Tarif 1 Stunde		Tarif 2 Stunden	
	Höchster	Niedrigster	Höchster	Niedrigster	Höchster	Niedrigster
Aarau	1.70	-	3.90	1.50	6.10	3.00
Baden	-	-	1.50	1.00	3.00	2.50
Basel	3.00	1.50	4.00	0.50	10.00	3.00
Bern	2.00	1.80	4.70	2.00	8.80	4.00
Genf	3.00	gratis	6.00	1.00	9.00	1.00
Luzern	5.00	1.50	4.00	3.00	6.00	4.90
St. Gallen	2.00	1.00	3.00	1.20	6.00	2.40
Thun	-	-	2.00	-	4.00	-
Winterthur	-	-	2.00	1.50	4.00	3.00
Zürich	2.20	gratis	4.40	0.50	9.00	1.00

Wenn kein Wert angegeben ist (-) bedeutet dies, dass für diese Parkierdauer kein eigener Tarif existiert. Der Mindesttarif (meist für 1 Stunde) ist also auch für kürzeres Parkieren zu entrichten. Der höchste bzw. niedrigste Wert ergab sich jeweils aus dem Vergleich der Tarife in den verschiedenen Parkhäusern einer Stadt.

Tarife Anwohnerparkkarten (Stand März 2015)

Gemeinde	Anwohner-Parkkarte Franken pro Jahr
Aarau	300.-
Aegeri	800.-*
Baden	360.- bis 480.-
Biel	264.-
Bern	264.-
Brunnen	600.-
Freiburg	396.-
Genf	200.-
Köniz	360.-

Gemeinde	Anwohner-Parkkarte Franken pro Jahr
Lausanne	420.-
Luzern	600.-
Muri-Gümligen	200.-
Ostermundigen	300.-
St. Gallen	360.-
Thun	220.-
Zug	600.-*
Zürich	300.-

* = Tarif für Tagesbewilligung + für nachts zu gleichen Teilen!

Inhalt

1. Parkraum – heiss begehrt
2. Parkraummanagement
- 3. Planung und Gesamtkonzept**
4. Flankierende Massnahmen
5. Private Parkplätze
6. Abschluss

Mögliche Ziele und Massnahmen

- Erreichbarkeit und Attraktivität sicherstellen bzw. erhöhen
- Bevorzugung bestimmter Nutzergruppen (z.B. Bewohner oder Kunden)
- Nicht erwünschte Nutzer fernhalten (z.B. Pendler)
- Möglichst hohe Kundenfrequenz generieren
- Beschränktes Parkfeld-Angebot für „Bedürftige“ sichern
- Parkierende aus dem Strassenraum in Parkhäuser verlagern
- Reduktion der Umweltbelastung in den Innenstädten
- Kosten von Betrieb und Unterhalt der Parkierungsanlage decken

- **Beschränktes Parkfeld-Angebot optimal ausnützen**

Erhebung Ist-Zustand

■ Voraussetzungen für Alternativen zum Auto

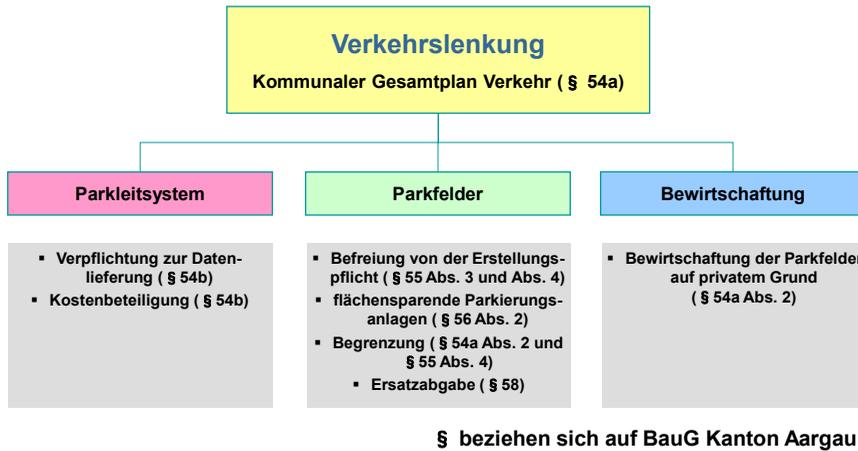
- ◆ Öffentlicher Verkehr
- ◆ Fussverkehr, Veloverkehr
- ◆ Kombinierte Mobilität



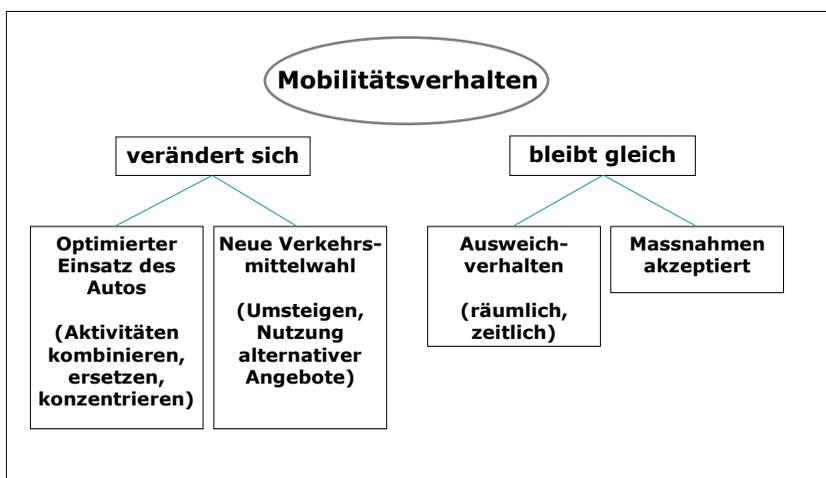
■ Angebot Parkierung

- ◆ Bestand, Entwicklungspotenzial, Kosten
- ◆ geplantes Angebot (gesetzliche Vorgaben)
- ◆ Aktuelle Nutzung (z.B. Belegungsgrad, Parkierdauer)

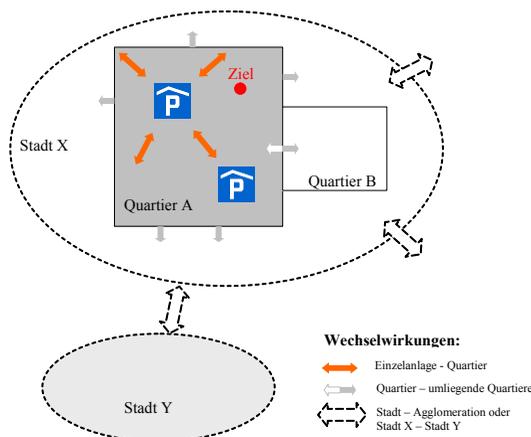
Parkieren im kommunalen Gesamtplan Verkehr



Wirkung von Massnahmen



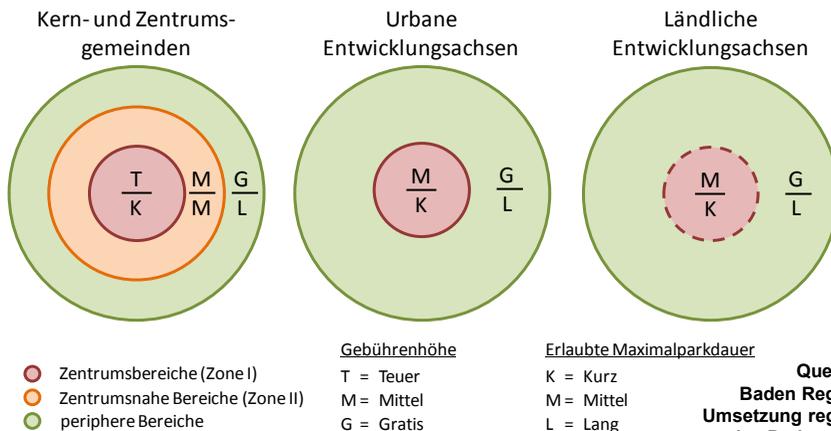
Ausweichverhalten Anlage – Quartier - Umfeld



P-Massnahmen in Zentren

- Hauptmassnahmengruppen „Parkierdauer“ und „Gebühren“
- Massnahmen wirken v.a. auf das Parkraumangebot auf öffentlichem Grund. Sorgfältig mit Angebot auf Privatgrund abstimmen
- Wirkungen beim Nutzerverhalten, insbesondere räumliches Ausweichverhalten, im Auge behalten
- Langzeitparkfelder minimieren, um Besetzung durch Pendler zu vermeiden
- Kurzzeitparkfelder für Bedürfnissen der Besucher/-Kunden bereitstellen
- Für Anwohner mittels Anwohnerbevorzugung angemessene Parkierungsmöglichkeiten anbieten

Aufbau eines Bewirtschaftungskonzepts



Massnahmen regionales Konzept

Umsetzungszeitpunkte:
1 = 2019
2 = 2023
3 = 2028
() = Bei Bedarf umsetzen

Bereichstypen	Kerngemeinden (Baden und Wettingen)			Zentrumsgemeinden			Urbane Entwicklungsachsen			Ländlich geprägte Entwicklungsachsen		
	Z	ZN	PE	Z	ZN	PE	Z	ZN	PE	Z	ZN	PE
Massnahmen für Parkfelder auf öffentlichem Grund												
M1 P-Bewirtschaftung auf öffentlichem Grund	1			1			1			1		
Massnahmen für Parkfelder auf privatem Grund												
M2 Regelung der zu erstellenden Parkplätze	1			1			1			1		
M3 Grundlagen P-Bewirtschaftung auf privatem Grund	1			1			1			1		
M4 Umsetzung P-Bewirtschaftung auf privatem Grund	1	1	1	2	1	2	1	2				
M5 Voraussetzungen für autoarme Nutzungen schaffen	1			1			1			1		
M6 Verankerung des Mobilitätsmanagements in kommunalen Planungsinstrumenten	1			1			1			1		

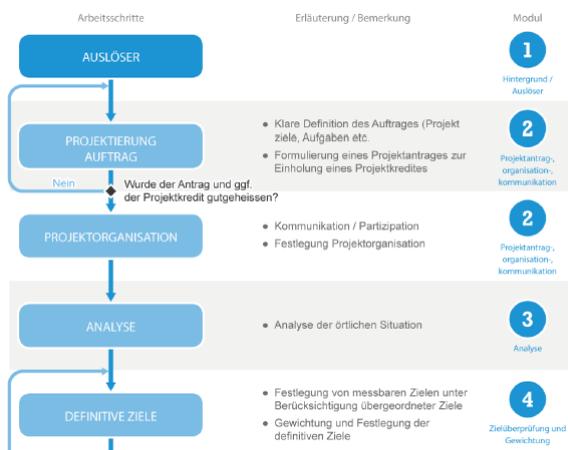
Quelle:
Baden Regio;
Umsetzung regio-
nales Parkraum-
konzept 2014

Massnahmen regionales Konzept

Massnahmen für Parkfelder sowohl auf öffentlichem als auch auf privatem Grund									
M7 Mehrfachnutzung von P-Anlagen ermöglichen/prüfen	2			(2)			(2)		
M8 Bewirtschaftung mit Schranken/Verträge sichern	1	1	2	1	1	2	2		
M9 Grundlagen für Parkleitsystem schaffen			1			1		1	1
M10 kommunales Parkleitsystem erstellen	2	2	3	2	3	3	2		
Massnahmen bezüglich Veloabstellplätzen									
M11 Förderung Bereitstellung von Veloabstellanlagen	entfällt durch Revision der BauV								
M12 Bereitstellung und Ausbau des B+R-Angebot	1	1	(2)	1	1	(2)	1	(2)	(2)
Massnahmen zur Schaffung der Rahmenbedingungen für ein funktionierendes Parkraumkonzept									
M13 Ausbau und Sicherung Angebotsqualität öV	2	2	2	3	2				
M14 Sicherstellung Zuverlässigkeit/Betriebsstabilität öV	2			2			2		
M15 Kontakt zu umliegenden Gemeinden und Regionen bezüglich Parkraummanagement	2			2			2		
Massnahmen für Monitoring									
M16 Monitoring	1			1			1		

Quelle:
Baden Regio;
Umsetzung regio-
nales Parkraum-
konzept 2014

Musterprozess (1/2)



Quelle:
Werkzeugkoffer
Parkierung;
Energie Schweiz für
Gemeinden, 2015

Musterprozess (2/2)



Quelle:
**Werkzeugkoffer
Parkierung;
Energie Schweiz für
Gemeinden, 2015**

Werkzeugkasten Parkierung



Werkzeugkoffer öffentliche Parkierung in Gemeinden

Herausgeber:
Energie Schweiz für Gemeinden

Download:
ab ca. Mai 2015 unter
www.mobilitaetsmanagement.ch

Inhalt

1. Parkraum – heiss begehrt
2. Parkraummanagement
3. Planung und Gesamtkonzept
- 4. Flankierende Massnahmen**
5. Private Parkplätze
6. Abschluss

Fussgänger- und Begegnungszonen



Schwarzenburgstrasse, Köniz

Auch das Könizer Zentrum präsentierte sich früher als verkehrsüberlastetes «Ampliwil» mit Vernachlässigungstendenzen im baulichen Umfeld. Die Zentrumsumgestaltung brachte den zweiten Grossverteiler und die Gemeindeverwaltung an den neu geschaffenen Bläuerackerplatz. Um den Mehrverkehr zu bewältigen und die Verträglichkeit zu verbessern, wurde die Schwarzenburgstrasse umgestaltet, mit einer Mittelzone versehen und durch die parallel verlaufende Sägestrasse entlastet. Die Zentrumsaufwertung war ein voller Erfolg. Der starke Passantenstrom auf dem Fussgängerstreifen zwischen den Grossverteilern bracht den Verkehr allerdings fast zum Erliegen. Im Rahmen eines Verkehrsversuchs wurde in Köniz ein fussgängerstreifenlose Ortszentrum mit Tempo 30 und frei querenden Fussgängerinnen und Fussgängern getestet und auf Grund der guten Erfahrungen definitiv eingeführt. Köniz mit seiner neuen Verkehrskultur gilt heute als Vorzeigebispiel für «Shared Space».



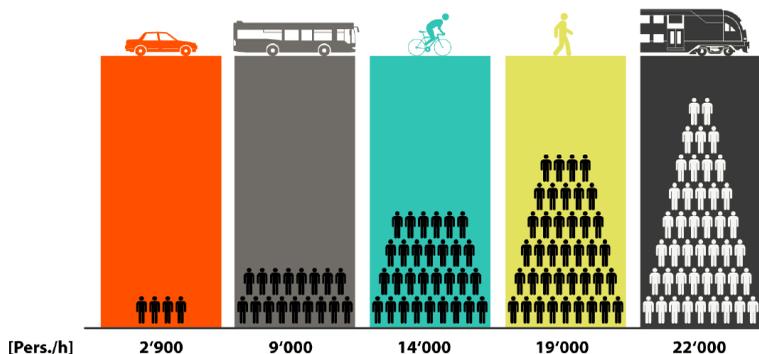
Hohe Attraktivität für den Fussverkehr

IN KÜRZE

Köniz Zentrum (2010)	6'850 Einwohner/Innen
Gemeinde Köniz total	38'000 Einwohner/Innen, 19'200 Arbeitsplätze
DTV Schwarzenburgstrasse	ca. 18'000 Fz/Tag
ÖV auf der Schwarzenburgstr.	1 Buslinie (alle 5 Min.)
Bauphase	2001 – 2005
Projektbeschreibung	auf www.bve.be.ch/site/tba , PDF, 4 Seiten A3 Bericht Wirkungskontrolle, PDF, 24 Seiten A4
Erreichbarkeit mit ÖV	Bus 10, 12 Min. ab Bahnhof Bern, alle 5 Min. Bus 29, 10 Min. ab Wabern Gurtenbahn, alle 10-15 Min.

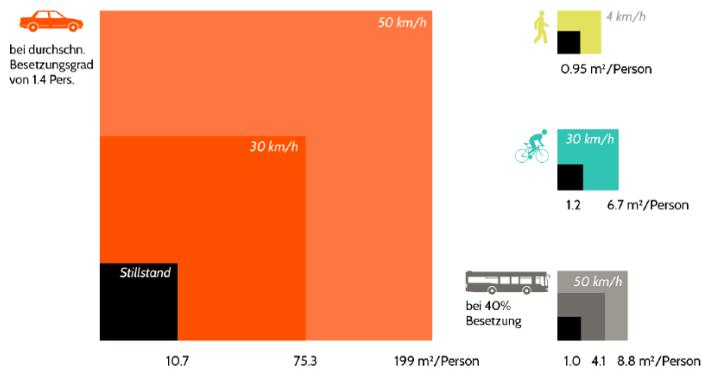
Quelle:
Exkursionsführer
Berner Modell

Fuss, Velo und öffentlicher Verkehr mit hoher Leistungsfähigkeit



Quelle:
Metron, Und wir bewegen uns
doch. Vortrag 7.11.2013

Geringerer Platzbedarf bei reduzierten Geschwindigkeiten



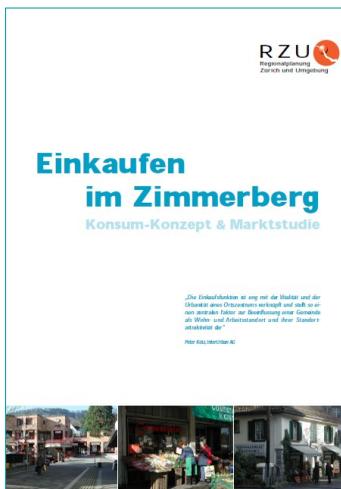
Quelle:
Metron, Und wir bewegen uns
doch. Vortrag 7.11.2013

Verkehr und Mobilität bei zunehmender Bevölkerungsdichte



Quelle:
«Gehzeug», <http://verkehrswende-darmstadt.wikispaces.com/Erlebnisbericht+2011>

Konsum in Ortszentren



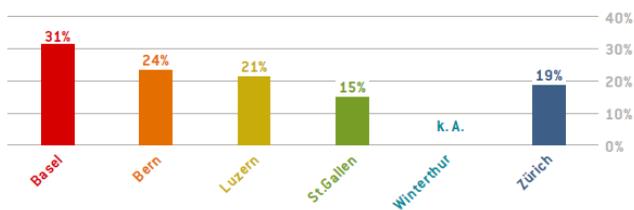
Vorschriften, die das
Entstehen von
Einkaufsalternativen
ausserhalb der Zentren
verhindern

Inhalt

1. Parkraum – heiss begehrt
2. Parkraummanagement
3. Planung und Gesamtkonzept
4. Flankierende Massnahmen
- 5. Private Parkplätze**
6. Abschluss

Anteile öffentliche P an Gesamtangebot

Abbildung 27: Anteil von Parkplätzen im öffentlichen Raum am gesamten Parkplatzangebot, Stand 2005–2011¹³ [Basel und St.Gallen: auf Schätzungen basierend].

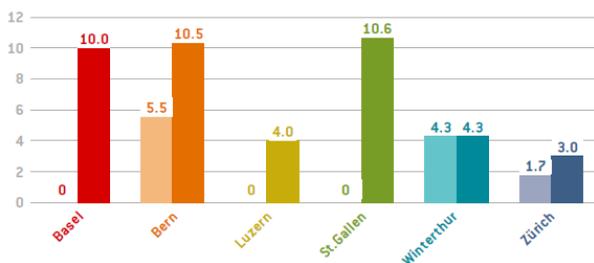


Quelle:
Städtevergleich Mobilität
Dezember 2012

Parkplatzerstellungspflicht Stadtzentrum

Abbildung 29: Minimale und maximale Parkplatzerstellungspflicht im Stadtzentrum. Beispielberechnung für Objekt mit 2 Wohnungen à 100 m² und 4 Wohnungen à 150 m² (insgesamt 800 m² GF).

■ Min. nötige Anzahl PP ■ Max. erlaubte Anzahl PP

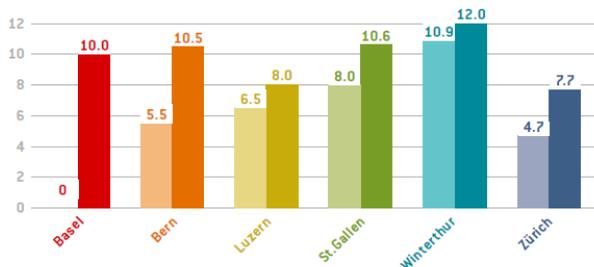


Quelle:
Städtevergleich Mobilität
Dezember 2012

Parkplatzerstellungspflicht Stadtrand

Abbildung 30: Minimale und maximale Parkplatzerstellungspflicht am Stadtrand. Beispielberechnung für Objekt mit 2 Wohnungen à 100 m² und 4 Wohnungen à 150 m² (insgesamt 800 m² GF).

■ Min. nötige Anzahl PP ■ Max. erlaubte Anzahl PP



Quelle:
Städtevergleich Mobilität
Dezember 2012

BNO § 62 Stadt Baden

§ 62 Autoreduziertes und -freies Wohnen

- 1 Das Parkfelder-Angebot für Bauvorhaben mit der ausdrücklichen Zielsetzung autoreduziertes oder –freies Wohnen ist gemäss Anhang V zu ermitteln.
- 2 Bewilligungsvoraussetzungen für autoreduziertes oder -freies Wohnen sind:
 - ein **Mobilitätskonzept** zur dauerhaften Reduktion des motorisierten Individualverkehrs
 - ein periodisches **Controlling** der Umsetzung des Mobilitätskonzepts zu Händen der Bewilligungsbehörde
 - die **rechtliche Sicherstellung** des Mobilitätskonzepts durch entsprechende Verträge und Eintragungen im Grundbuch.
- 3 Stellt der Stadtrat wiederholte Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts fest, ist die Differenz zwischen den bereits erstellten Parkfeldern und dem minimalen Pflichtfelder-Angebot gemäss Anhang IV zu realisieren oder die entsprechenden Ersatzabgaben zu leisten.

BNO § 62 Stadt Baden – Anhang V

Tabelle: Parkfelder-Angebot in % der Richtwerte gemäss VSS-Norm SN 640 281 für Bauvorhaben mit ausdrücklicher Zielsetzung autoreduziertes oder –freies Wohnen

Standort-Typ	Bewohner	
	min.	max.
A	0%	<70%
B	50%	<80%
C	60%	<90%

Inhalt

1. Parkraum – heiss begehrt
2. Parkraummanagement
3. Planung und Gesamtkonzept
4. Flankierende Massnahmen
5. Private Parkplätze
6. Abschluss

Kreative Lösungen



Zusammenfassung

Parkraumangebot auf öffentlichem Grund

- P-Angebot und P-Nachfrage sind beeinflussbar
- Zur Beeinflussung kann das gesamte Repertoire des Parkraummanagements genutzt werden
- Das Gedeihen des Gewerbes in Zentren ist nicht nur vom P-Angebot abhängig
- Eine überkommunale Abstimmung des Parkraummanagements optimiert dessen Nutzen

Parkraumangebot auf Privatgrund

- Private Parkfelder bilden den Hauptteil des Gesamtangebots
- Die Beeinflussung ist am einfachsten bei der Entstehung möglich
- Dem Schaffen von entsprechenden Grundlagen (z.B. im KGV) kommt dabei eine hohe Bedeutung zu

Kontakt

Wir unterstützen Sie mit einer Impulsberatung von
aargaumobil

- **Geschäftsstelle aargaumobil**
Stefan Schneider
Tel: 062 508 20 24
E-Mail: schneider@aargaumobil.ch
www.aargaumobil.ch

