



**Stadt
Luzern**

Stadtrat

Antwort

auf die

Interpellation 48

Fabian Reinhard namens der FDP-Fraktion
vom 14. Februar 2017

(StB 455 vom 5. Juli 2017)

**Wurde anlässlich
Ratssitzung vom
26. Oktober 2017
beantwortet.**

Smart Parking und Parkplatzbörsen

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

Das Thema Parkplätze und Parkierung steht immer wieder im Fokus politischer Diskussionen, sei es im Zusammenhang mit dem Parkhaus Musegg oder mit Neu- und Umgestaltungsprojekten im öffentlichen Raum wie beispielsweise der Gesamterneuerung Hirschmatt oder der Neugestaltung der Bahnhofstrasse und der damit verbundenen Aufhebung von Strassenparkplätzen. Für die wirtschaftliche Attraktivität der Stadt Luzern ist eine funktionierende Verkehrserschliessung essenziell. Dazu gehört auch eine genügende Anzahl an Parkplätzen. So verlangt auch der durch den Stadtrat und das Stadtparlament verabschiedete „Wirtschaftsbericht der Stadt Luzern“ (B+A 17/2014) in der Massnahme M7: „Parkplatzkonzept zur Sicherung von Parkraum für die Bedürfnisse der Wirtschaft erarbeiten“. Auch die „Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern“ (B 5/2014) sieht die Erarbeitung eines Parkierungskonzepts für die Stadt Luzern als eine der Massnahmen in der Teilstrategie „motorisierter Individualverkehr (MIV)“ vor. Der Strassenverkehr im Allgemeinen und die Parkierung im Speziellen sind auch wichtige Handlungsfelder im Rahmen der städtischen Energie- und Klimastrategie. Basierend auf der städtischen Mobilitätsstrategie verlangt die Massnahme „M011 Parkraumpolitik und Vorschriften“ des „Aktionsplans Luft, Energie, Klima 2015“ kurzfristig die Erarbeitung eines Konzepts Parkierung und mittelfristig die Überarbeitung des Parkplatzreglements.

Momentan laufen die Arbeiten zum „Grundkonzept Parkierung“. In diesen Untersuchungen steht die Parkierung von PWs im Zentrumsbereich speziell im Fokus. Dabei wird grundsätzlich unterschieden zwischen der Strassenparkierung, der privaten Parkierung und den Parkierungsanlagen. Die Analyse wird anhand von bestehenden Daten und ergänzenden Erhebungen durchgeführt. Die Erkenntnisse aus der Analyse, die Steuerungsmöglichkeiten sowie die bereits zahlreichen politisch verankerten Planungen, aus denen die politische Grundhaltung zur Neuausrichtung und Optimierung der städtischen Parkplatzsituation abgeleitet werden kann, bilden die Grundlage für Handlungsansätze. Dabei geht es auch um die Frage, welche neuen technischen Möglichkeiten heute und zukünftig vorhanden und welche Chancen, aber auch Risiken damit verbunden sind.

Die einzelnen Fragen der Interpellation beantwortet der Stadtrat wie folgt:

Zu 1.:

Ist sich der Stadtrat bewusst, dass „Smart Parking“ ein Teil einer „Smart City“ ist?

Im Zusammenhang mit den digitalen Technologien bieten sich auch für Gemeinwesen zahlreiche neue Möglichkeiten, die eine Stadt zur „Smart City“ werden lassen. Zu den Themen „Smart City“ / „Open Government Data“ wurden in den vergangenen Monaten mehrere parlamentarische Vorstösse eingereicht. Es ist vorgesehen, diese thematisch zusammenhängenden Vorstösse im Herbst 2017 gleichzeitig im Parlament zu behandeln. Da das Geschäftsreglement des Grossen Stadtrates für die Beantwortung von Interpellationen keine Verlängerungsmöglichkeit vorsieht, wird für die Einordnung des „Smart Parkings“ in die „Smart City“-Überlegungen des Stadtrates auf die später folgenden Stellungnahmen – insbesondere diejenige zur Motion 31 „Luzern soll Smart City werden“ – verwiesen.

Dass „Smart Parking“ Teil einer „Smart City“ darstellt, ist für den Stadtrat unbestritten. So haben ewl und die Stadt Luzern zusammen das bereits in der Interpellation erwähnte Pilotprojekt „Web-basiertes Car-Parkleitsystem“ lanciert, dessen Ziel es ist, dass Reisecars in Zukunft freie Parkplätze ohne Suchverkehr auffinden und anfahren können.

Zu 2.:

Hat der Stadtrat die Auswirkungen einer „Parkplatzweitervermietung“ untersuchen lassen?

Mittels App-Lösungen wie parkit oder ParkU können Besitzerinnen und Besitzer von privaten Parkplätzen diese temporär untervermieten. Da die Baubewilligung für Abstellflächen für einen bestimmten Zweck (Bewohnende, Besucher, Beschäftigte, Kundschaft) erteilt wird, stellt das „Teilen“ eines privaten Parkplatzes mit einer unbestimmten Anzahl potenzieller Nutzer eine nicht bewilligte Zweckänderung des Parkplatzes dar und ist somit gemäss heutiger Gesetzgebung nicht zulässig. Die Begrenzung der Anzahl Parkplätze, welche im Zusammenhang mit einem Hochbau bewilligt werden, hat zum Ziel, die Leistungsfähigkeit des Strassensystems zu erhalten und negative Umweltauswirkungen zu begrenzen. Die Untervermietung privater Parkplätze läuft diesen Zielen zuwider. Sie erzeugt Mehrverkehr, was die Leistungsfähigkeit des angrenzenden Strassennetzes und anderer Verkehrsmittel beeinträchtigt, Lärm- und Schadstoffimmissionen in den Quartieren erhöht sowie den Zielen der Energie- und Klimapolitik widerspricht. Das öffentliche Interesse, die Erreichbarkeit der Stadt und die Lebensqualität für Bevölkerung und Gäste zu erhalten, wird dadurch verletzt. Das Teilen unterläuft die im Strassengesetz und im Parkplatzreglement vorgeschriebene Beschränkung der Parkplatzzahl. Dies läuft grundsätzlich der Beschränkung des Parkplatzangebots als Massnahme der städtischen Mobilitätsstrategie und dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität (städtische Rechtssammlung Nr. 6.4.1.1.2) entgegen, das eine Plafonierung des MIV auf dem Stand 2010 verlangt.

Vor diesem Hintergrund hat der Stadtrat bisher die Entwicklungen der Parkplatzweitervermietung mittels App-Lösungen kritisch beobachtet. Eine detaillierte Untersuchung zu den Auswirkungen liegt nicht vor. Im Rahmen der Arbeiten zum Grundkonzept Parkierung

wurden aber erste Überlegungen angestellt. Der Stadtrat anerkennt, dass die Entwicklung im Zusammenhang mit einer gleichzeitigen massvollen Reduktion der Gesamt-Parkplatzzahl grundsätzlich auch von Interesse sein könnte. Die rechtlichen und technischen Möglichkeiten und damit auch der Entscheid, ob und in welcher Form Apps für das Parkplatzsharing unterstützt werden, müssten im Rahmen eines vertiefenden Teilkonzepts geprüft werden.

Der Stadtrat teilt die Ansicht, dass der öffentliche Grund ein knappes und wertvolles Gut ist. Ein zielgerichtetes Anfahren/Nutzen der öffentlichen Parkplätze entspricht dem öffentlichen Interesse. Indes ist dabei zu berücksichtigen, dass eine höhere Wechselkadenz zu einer stärkeren Belastung des Strassensystems und der Bevölkerung führt. Das öffentliche Interesse am funktionierenden Strassensystem und an der Lebensqualität in der Stadt kann Massnahmen zur Reduktion der öffentlichen Parkplätze erforderlich machen. Damit würde dieser Teil des öffentlichen Grundes für andere Nutzungen zur Verfügung stehen.

Zu 3.:

Wenn ja: zu welchen Erkenntnissen hat dies geführt? Liegen allenfalls aktuelle Studien vor?

Die Frage erübrigt sich. Es liegen keine konkreten Studienergebnisse vor.

Zu 4.:

Wenn nein: wird sich der Stadtrat demnächst mit dem Problem auseinandersetzen?

Ob und mit welchem Aufwand die Thematik detailliert untersucht wird, ist momentan noch offen (vgl. Antwort auf Frage 2).

Zu 5.:

Sind die rechtlichen Gegebenheiten eines solchen Systems klar? Welche Rechtsgrundlagen sind dabei massgebend? Gibt es Einschränkungen bezüglich Untervermietungen privater Parkplätze?

Parkplätze gehören zu den Grundanforderungen an Bauten und Anlagen. Sie unterstehen gleich wie Hoch- oder Tiefbauten der Bewilligungspflicht (Bewilligungspflicht: § 184 Planungs- und Baugesetz [SRL 735] in Verbindung mit § 53 Abs. 1 lit. g Planungs- und Bauverordnung [SRL 736]). Bauten und Anlagen verursachen Verkehr oder tragen zur Vermehrung des Verkehrs bei. Deshalb wird der Bauherr verpflichtet, sowohl bei baulichen Massnahmen (Errichtung, Erweiterung oder Umbauten) wie auch bei Zweckänderungen Abstellflächen für Fahrzeuge für Bewohnende, Beschäftigte, Besucher und Kundinnen und Kunden zu erstellen. Die gesetzliche Grundlage für die Erstellungspflicht von Parkplätzen findet sich im Kanton Luzern im Strassengesetz (Pflicht zur Erstellung von Abstellflächen: § 93 des Strassengesetzes; SRL 755), in anderen Kantonen befinden sich die Normen in den Planungs- und Baugesetzen (z. B. Kanton Zürich). In der Stadt Luzern wird die Erstellungspflicht für Abstellflächen im Parkplatzreglement für die Stadt Luzern vom 17. April 1986 (städtische Rechtssammlung

Nr. 7.2.2.1.1) konkretisiert. Die Festlegung der zulässigen Anzahl erfolgt in der Baubewilligung (Art. 6 Parkplatzreglement). Die Parkplätze werden nach Benutzerkategorien eingeteilt (Bewohner, Besucher, Beschäftigte, Kunden; Art. 7 Parkplatzreglement). Die Baubewilligung für Abstellflächen wird für einen bestimmten Zweck erteilt. Die Parkplätze dürfen nur gemäss dieser Zweckbestimmung benützt werden (Bewohner-, Besucher-, Kundenparkplätze). Falls der in der Baubewilligung definierte Benutzerkreis keinen Bedarf mehr hat, darf der Parkplatz nicht ohne Weiteres anderweitig genutzt werden: § 93 Abs. 7 StrG: „Bestehende Abstell- und Verkehrsflächen sind ihrer Zweckbestimmung zu erhalten, soweit und solange dafür ein Bedürfnis besteht. Die Beseitigung oder Zweckänderung bedarf der Bewilligung der Gemeinde.“

Wie bereits in Antwort auf Frage 2 dargelegt, läuft damit das Teilen des Parkplatzes aufgrund des damit ermöglichten Mehrverkehrs nicht nur einer nachhaltigen städtischen Mobilitäts-, Energie- und Klimapolitik entgegen, sondern stellt auch eine nicht bewilligte Zweckänderung des Parkplatzes dar. Dieser rechtliche Rahmen (kantonale Gesetzgebung) lässt der Stadt Luzern keinen Raum, Weitervermietungen privater Parkplätze zu unterstützen. Ob das Erzielen höherer Wechselfrequenz auf öffentlichen Parkplätzen mittels „Smart-City-Instrumenten“ erreicht werden kann und wie deren Auswirkung auf die Kapazität des Strassennetzes ist, bedarf genauerer Prüfung.

Zu 6.:

Verfügt Luzern über Zahlenmaterial, welches aufzeigt, wie hoch in der Stadt der Parkplatzsuchverkehr im Verhältnis zum Durchgangsverkehr ist?

Suchverkehr entsteht dann, wenn Parkieranlagen an der Kapazitätsgrenze sind und keine Information über freie Plätze besteht. Eine wesentliche Massnahme zur Verringerung von Suchverkehr sind Parkleitsysteme. Diese sind vor allem dann wirksam, wenn alle wesentlichen Parkieranlagen angeschlossen sind. Dies ist in Luzern, im Gegensatz zu manchen anderen Städten, der Fall. Aufgrund des guten Parkleitsystems dürfte der Suchverkehr in Luzern relativ gering sein. Zudem lässt sich aus den Zahlen des Parkleitsystems erkennen, dass die Auslastungsgrenze der Parkhäuser lediglich bei einer Minderheit und nur während relativ kurzer Zeit erreicht wird. Aus Quartieren der Innenstadt ist aber auch bekannt, dass aufgrund der hohen Auslastung der Strassenparkplätze zeitweise Suchverkehr entsteht. Konkrete statistische Zahlen zum Suchverkehr – insbesondere auch zum Suchverkehr für Oberflächenparkplätze – liegen aber nicht vor.

Zu 7.:

Gibt es Überlegungen, die Preise für Parkplätze abhängig von der Nachfrage dynamisch zu gestalten?

Es ist abzusehen, dass aufgrund der Ergebnisse aus dem Grundkonzept Parkierung auch die Tarife für Parkplätze überprüft und gegebenenfalls angepasst werden. Ob und inwiefern eine

von der Nachfrage abhängige dynamische Tarifgestaltung infrage kommt, wird sich im Rahmen der im Anschluss an das Grundkonzept nötigen Teilkonzepte zeigen.

Stadtrat von Luzern

