Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr

Impuls Mobilität

Seminar Parkraummanagement in der Gemeinde

Mittwoch, 29. Juni 2016,

Einladung zum Seminar

Parkraummanagement in der Gemeinde

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Verfügbarkeit von Parkplätzen, die Bedingungen, unter welchen diese benutzt werden dürfen, und ihr Einfluss auf das Verkehrsaufkommen sind in vielen Gemeinden ein wichtiges und kontrovers diskutiertes Thema.

Das Impuls Mobilität-Seminar für Gemeinden zeigt die Elemente des Parkraummanagements auf öffentlichem Grund auf und vermittelt Praxistipps und Erfahrungsberichte zur Einführung und zum Einsatz von Bewirtschaftungsmassnahmen. Ein kurzer separater Blick wird der Beeinflussung der quantitativen Parkraumentwicklung auf privatem Grund gewidmet.

Das Seminar richtet sich an die nachstehenden Schlüsselpersonen aus Gemeinden, Planungsverbänden und deren Beauftragte:
- Gemeinderätinnen und Gemeinderäte
- Bauverwalterinnen und Bauverwalter
- Leiterinnen und Leiter Planungsabteilung
- Planungsverbände und deren Beauftragte

Das Seminar ermöglicht einen individueller Austausch zwischen den Fachleuten von Impuls Mobilität und den interessierten Schlüsselpersonen.

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme!

Programm

14.45 Uhr Eintreffen der Teilnehmenden

15.00 Uhr **Begrüssung**
Birgit Grebe, Programmleiterin Impuls Mobilität,
Amt für Verkehr, Kanton Zürich

15.10 Uhr **Programm Impuls Mobilität, Dienstleistungen und Zusammenarbeit mit den Gemeinden**
Roberto De Tommasi, GS Impuls Mobilität

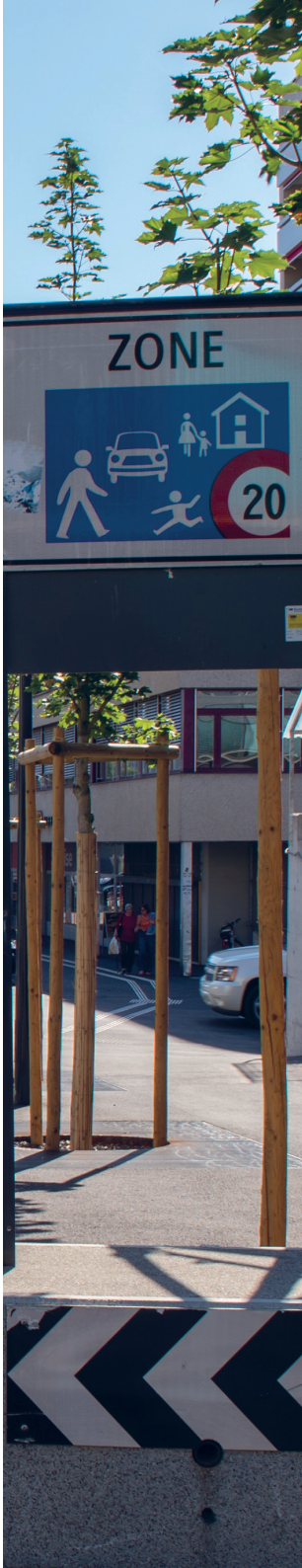
15.25 Uhr **Parkraummanagement in der Gemeinde**
Stefan Schneider, Leiter GS Impuls Mobilität

15.50 Uhr **Parkierungskonzept der Stadt Dübendorf**
Reto Lorenzi, Leiter Stadtplanung

16.10 Uhr **Parkraumbewirtschaftung in der Gemeinde Kloten**
(angefragt) noch offen

16.30 Uhr **Fragerunde und Diskussion**
Moderation: Birgit Grebe

17.00 Uhr Ende der Veranstaltung, anschliessend Apéro



Ort Kanton Zürich
Sitzungszimmer WT267
Walcheplatz 2
8090 Zürich

Datum und Zeit Mittwoch, 29. Juni 2016, 15.00–17.00 Uhr, anschliessend Apéro.

Anreise Mit öffentlichen Verkehrsmitteln: Vom Hauptbahnhof Zürich aus erreichen Sie den Walcheplatz bequem zu Fuss in weniger als 10 Minuten.

Kosten und Anmeldung Die Seminarteilnahme ist kostenlos.
Aus organisatorischen Gründen ist eine **Anmeldung bis 22. Juni 2016** notwendig.
Anmeldung an: Birgit Grebe, Programmleiterin Impuls Mobilität Kanton Zürich, E-Mail birgit.grebe@vd.zh.ch, Tel. 043 259 54 04

Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr

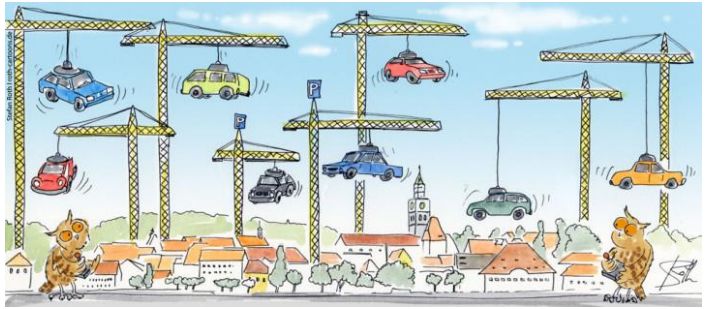
Impuls Mobilität

Mobilitätsberatung im Kanton Zürich

Seminar
«Parkraummanagement in der Gemeinde»

Mittwoch, 29. Juni 2016, 15‘00 – 17’00 Uhr

Birgit Grebe, Programmleiterin Impuls Mobilität



Marktlücke: Aromatisierte Parkkarten
...HM! HIMBEERE!
www.suedseeundaurea.net

Von uns bekäme jeder, der ein Auto hat, automatisch einen Strafzettel! Weil er damit ja falsch parken könnte!
Monatlich!
Parkschein Automat
Hier Parkschein lösen

Programm

15‘00 Uhr	**Begrüssung** Birgit Grebe, Programmleiterin Impuls Mobilität, Amt für Verkehr, Kanton Zürich
15‘10 Uhr	**Programm «Impuls Mobilität», Dienstleistungen und Zusammenarbeit mit den Gemeinden** Roberto De Tommasi, Mobilitätsberater, GS Impuls Mobilität
15‘25 Uhr	**Parkraummanagement in der Gemeinde** Stefan Schneider, Mobilitätsberater und Leiter GS Impuls Mobilität
15’50 Uhr	**Parkierungskonzept Stadt Dübendorf** Stefanie Pfändler, Stabstelle Stadtplanung
16‘10 Uhr	**Parkierungskonzept der Stadt Adliswil** Lt Harald Minich, Leiter Stadtpolizei
16‘30 Uhr	**Fragerunde und Diskussion** Moderation: Birgit Grebe
17‘00 Uhr	Ende des Seminars, anschliessend Apéro

Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr

Impuls Mobilität

Mobilitätsberatung im Kanton Zürich

Seminar

«Parkraummanagement in der Gemeinde»

Programm Impuls Mobilität – Dienstleistungen und Zusammenarbeit mit den Gemeinden

Mittwoch, 29. Juni 2016, 15‘00 – 17’00 Uhr

Roberto De Tommasi, Mobilitätsberater, GS Impuls Mobilität

Hintergrund und Ziele

Hintergrund

- Programm «MIU Mobilität im Unternehmen» >> Weiterentwicklung

Ziele:

- Von Standorten induzierter Verkehr möglichst effizient und umweltverträglich abwickeln
- Umsetzung von Massnahmen beim Standort vorantreiben >> Mobilitätsmanagement

Zielgruppen und räumliche Abgrenzung

Zielgruppen

- Gemeinden
- Verantwortliche in Betrieben
- Verwalter von Wohnsiedlungen
- Bauherren / Investoren / Grundeigentümer (Planungen von Neubauten)
- Event-Veranstalter

Räumliche Abgrenzung

- Kanton Zürich (ohne Stadt Zürich, jedoch in enger Zusammenarbeit und Abstimmung)

Massnahmen \ Zielgruppen

	Betriebe	Wohnsiedlungen	Veranstalter	Behörden Grundeigentümer, Bauherren, Investoren
Aussen- und Strassenraumgestaltung		x		x
Ressourcenschonender Geschäftsverkehr	x			
Spesenreglement	x			
Erschliessung Fuss- und Veloverkehr	x	x	x	x
Veloabstellplätze	x	x	x	x
Ergänzende Veloinfrastruktur	x	x		x
Velosharing	x	x		
ÖV-Angebot	x	x	x	x
Carsharing	x	x		x
Carpooling	x	x	x	
Betriebsfahrzeuge	x			
Parkraummanagement	x	x	x	x
Mobilitätsinformationen	x	x	x	
Aktionen und Anlässe	x	x		
Finanzielle Anreize	x	x	x	
Mobilitätsverantwortliche/r	x	x	x	
Flexible Arbeitsformen	x			x
Mobilitätskommission/Mobilitätsfonds	x	x		x
Logistik/Versorgung	x	x	x	x

So profitieren....

Wie haben Sie von den Mobilitätsmassnahmen profitiert?

«In unserem **Betrieb** in Dübendorf optimieren wir unsere Mobilität. Dabei gewähren wir unseren Mitarbeitenden einen Mobilitätsbeitrag und fördern so den öffentlichen Verkehr.»

Stefan Conzelmann, Leiter HR, Hewlett Packard (Schweiz) GmbH

«Wir können mit dem Bau der gemeinschaftlichen Veloabstellplätze einen Mehrwert für unsere GenossenschafterInnen in unseren **Liegenschaften** schaffen und freuen uns über den regen Gebrauch der Velos!»

Vreni Püntener, Vorstand und Aussenraumkommission Familienheim-Genossenschaft Zürich

«Bei der Entwicklung unseres Wohnbauprojekts haben wir als **Bauherr** von Anfang an ein Mobilitätskonzept einbezogen. Dadurch konnten wir die Parkplatzzahl und die Investitionskosten senken.»

Urs Frei, Präsident BG Zurlinden, Zürich

«Als **Gemeinde** hatten wir das Mobilitätskonzept eines grossen Betriebs zu beurteilen. Das Know-how von «Impuls Mobilität» half uns, unsere Beurteilung zu festigen.»

Thomas Gerber, Bereichsleiter Hochbau, Stadt Wetzikon

«Beim Greifenseelauf ist das ZVV-Billet bereits im Startgeld enthalten. Der Autoverkehr während der **Veranstaltung** wird damit deutlich veringert.»

Markus Ryffel, Geschäftsführer Markus Ryffel's GmbH

Leistungen und Organisation

Leistungen

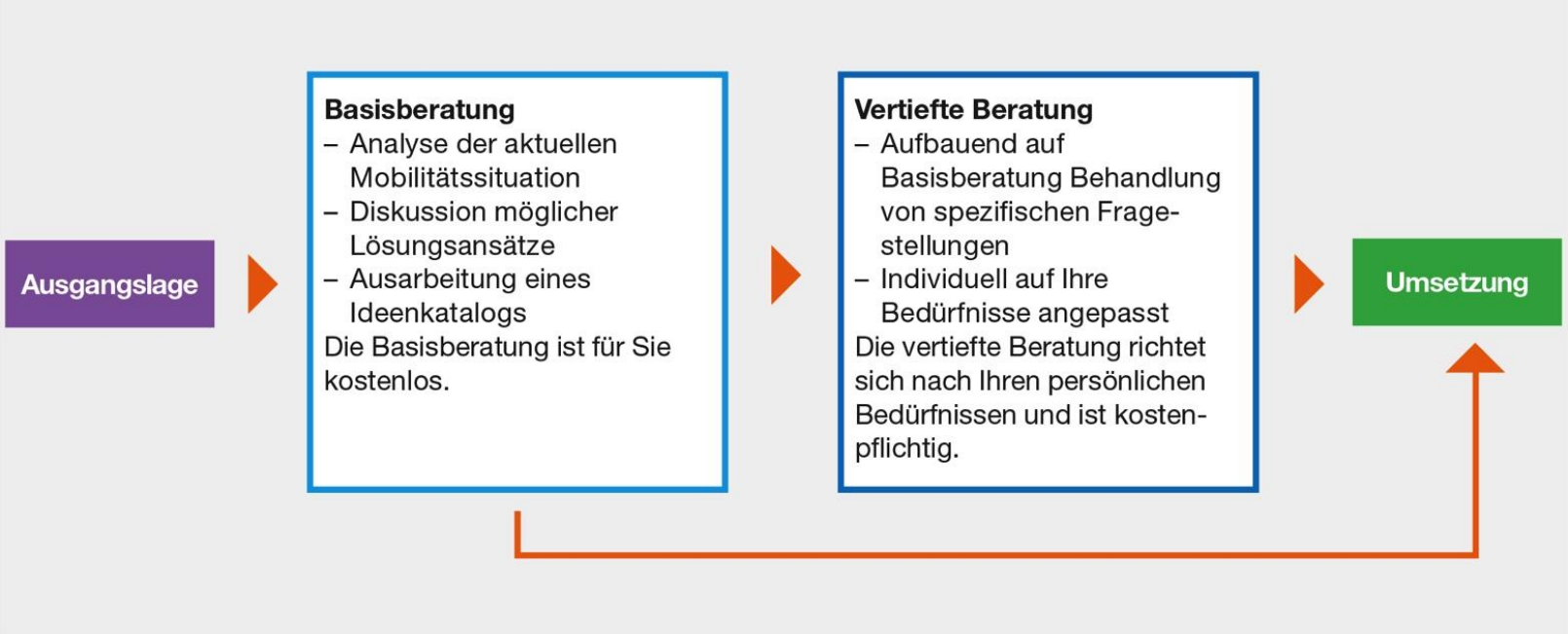
- Beratung und Betreuung
- Wissenstransfer und Vernetzung
- Information

Roberto De Tommasi, Nora Herbst, Stefan Schneider

Organisation

- Amt für Verkehr (Leitung)
- Geschäftsstelle «Impuls Mobilität» (Ausführung)

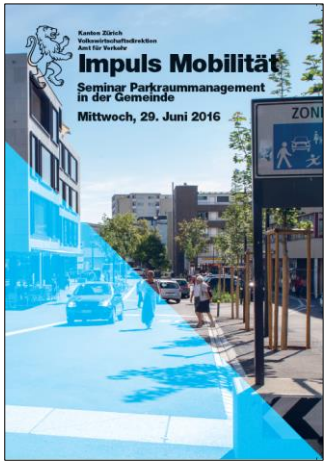
Beratung und Betreuung (Impulsberatung)



Wissenstransfer und Vernetzung

Mobilitätslunch

Gemeindeforum

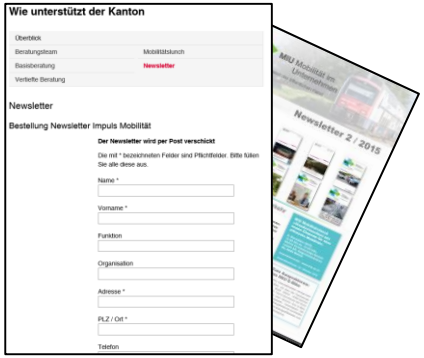


themen- und zielgruppenspezifische Seminare

Informationsveranstaltung Staatsstrassen

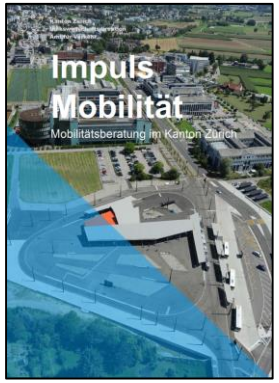
www.impulsmobilitaet.ch

Information

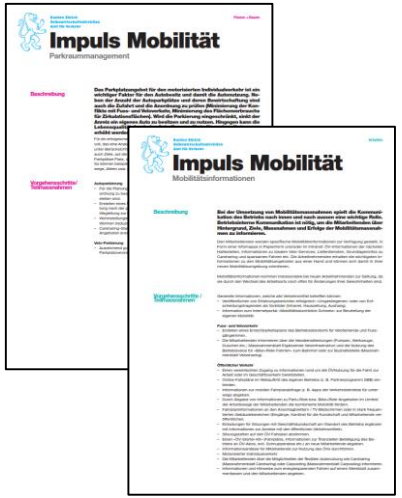


Newsletter

Best Practice



Broschüre



Massnahmenblätter

www.impulsmobilitaet.ch

Ihre Zusammenarbeit mit uns

- Die Geschäftsstelle steht in regelmässigen Kontakt mit Ihnen.
- Sie als Gemeinde liefern der Geschäftsstelle Hinweise auf neue Zielgruppen oder Interessenten auf Ihrem Gemeindegebiet für eine Mobilitätsberatung.
- Die Geschäftsstelle bietet Ihnen Beratungsleistungen an bei Bedarf und nach Vereinbarung.
- Je nach kantonalen finanziellen Mitteln kann die Geschäftsstelle auch Schulungen durchführen zu bestimmten Themen, die Sie als Gemeinde speziell interessieren.
- Die Geschäftsstelle steht jederzeit für Fragen zur Verfügung.

Kontakt

Geschäftsstelle «Impuls Mobilität»
Gladbachstrasse 33, 8006 Zürich
Tel. 044 262 11 61, contact@impulsmobilitaet.ch

Bleiben Sie auf dem Laufenden und abonnieren Sie unseren Newsletter:
www.newsletter.impulsmobilitaet.ch

Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr

Impuls Mobilität

Mobilitätsberatung im Kanton Zürich

Seminar
«Parkraummanagement in der Gemeinde»

Mittwoch, 29. Juni 2016

Stefan Schneider, Leiter Geschäftsstelle Impuls Mobilität

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 m^2 für P; mit Verkehrsfläche 25 m^2

Kosten

- Landerwerb: je nach Lage und Region
- Investition: Maxima bei 100‘000.-;
  P im Freien 3‘000.-; Parkhaus ca. 30’000 bis 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!

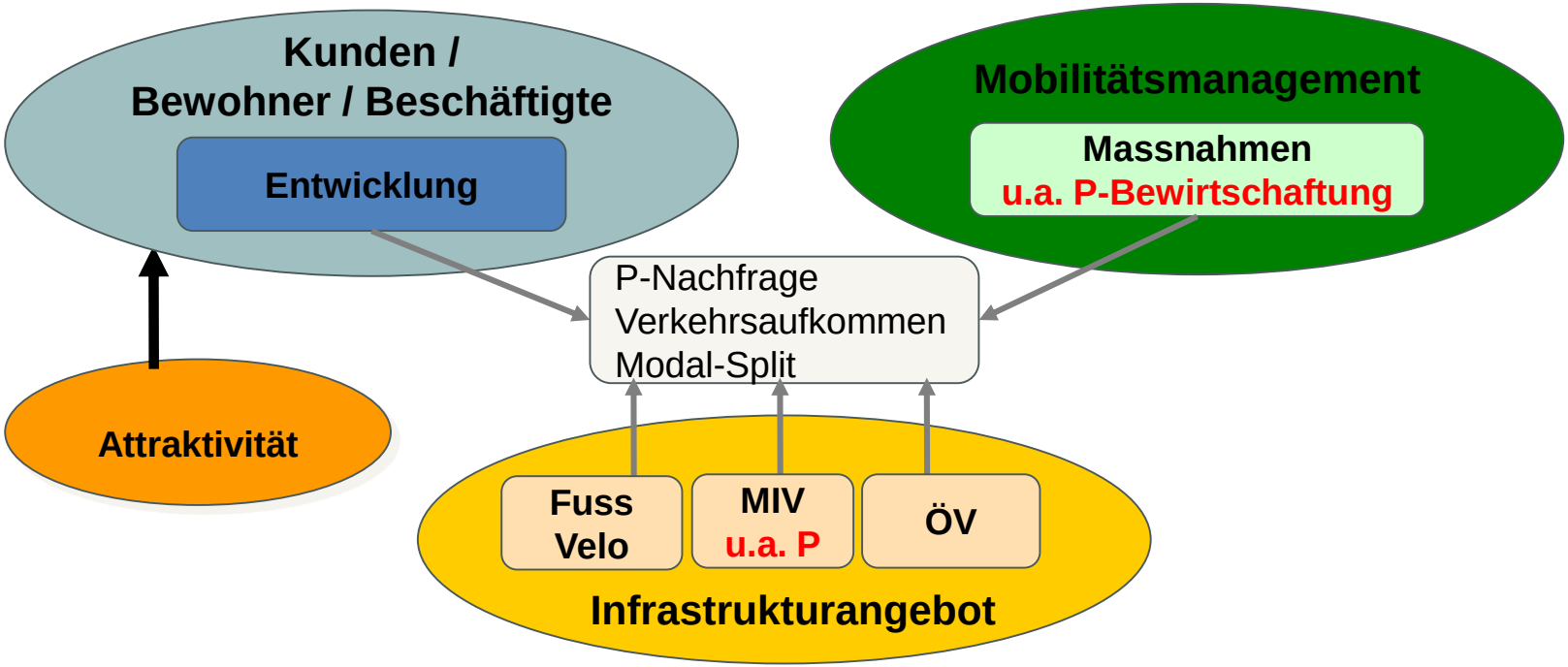
Angebot

- Konkret vorhandene P, z.T. gewidmet für Nutzergruppe, z.T. Bestimmungen bzgl. „bestimmungsgemässem Gebrauch“
- z.T. Umgebung einbezogen, z.T. nicht markiert

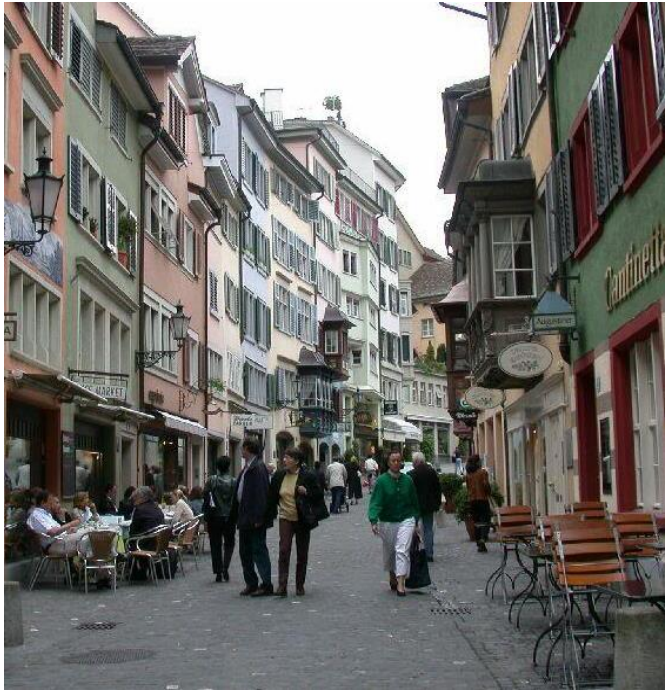
Nachfrage

- Konkret messbar; verschiedene Nutzergruppen
- Fremdparkierung

Zusammenspiel



Parkplatz – Emotionen in städtischen Räumen



Parkplätze im städtischen Raum

Inhalte

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

Bezugsraum

- Innenstadt
- City-nahe Gebiete
- Quartiere

Stadt Zürich
Tiefbauamt

Förderung der städtischen Standortattraktivität durch effizienten und finanzierbaren Verkehr

Teil 1: Wirtschaftliche Bedeutung von Parkplätzen in der Stadt Zürich
Schlussbericht

April 2011

Planungsbüro Jud
Verkehrsingenieure
Umweltwissenschafter
Mobilitätsberater

metron

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, 2011

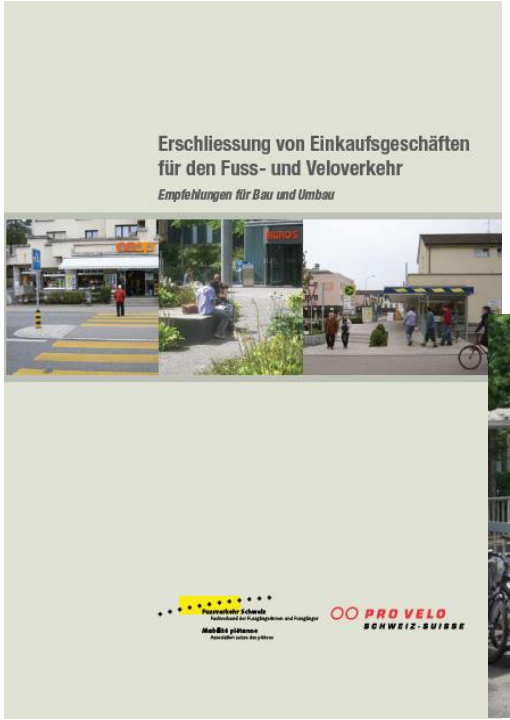
Parkplätze in der Stadt – Umsatzanteil pro Verkehrsmittel

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, 2011

Parkraum – nicht nur für den eigenen PW



Mobility-P auf öffentlichem Grund

Regierung gibt Mobility mehr Parkplätze

Aktualisiert am 08.11.2011 9 Kommentare

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 Armbruster

Artikel zum Thema

- Das Aus für Gratis-Parkplätze rückt näher
- Schluss mit der Gratisparkiererei
- 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.

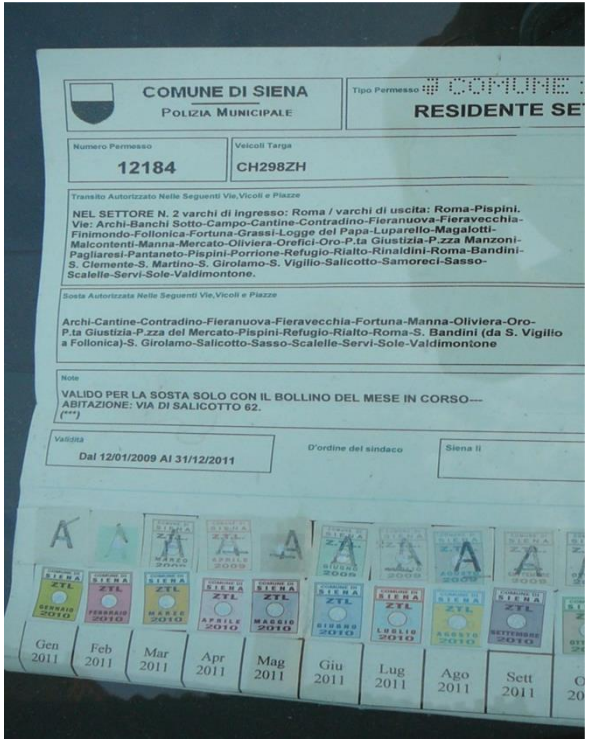
Basel-Stadt:
2‘400.-/Platz und Jahr

http://bazonline.ch
(Abfrage 11.3.2014)

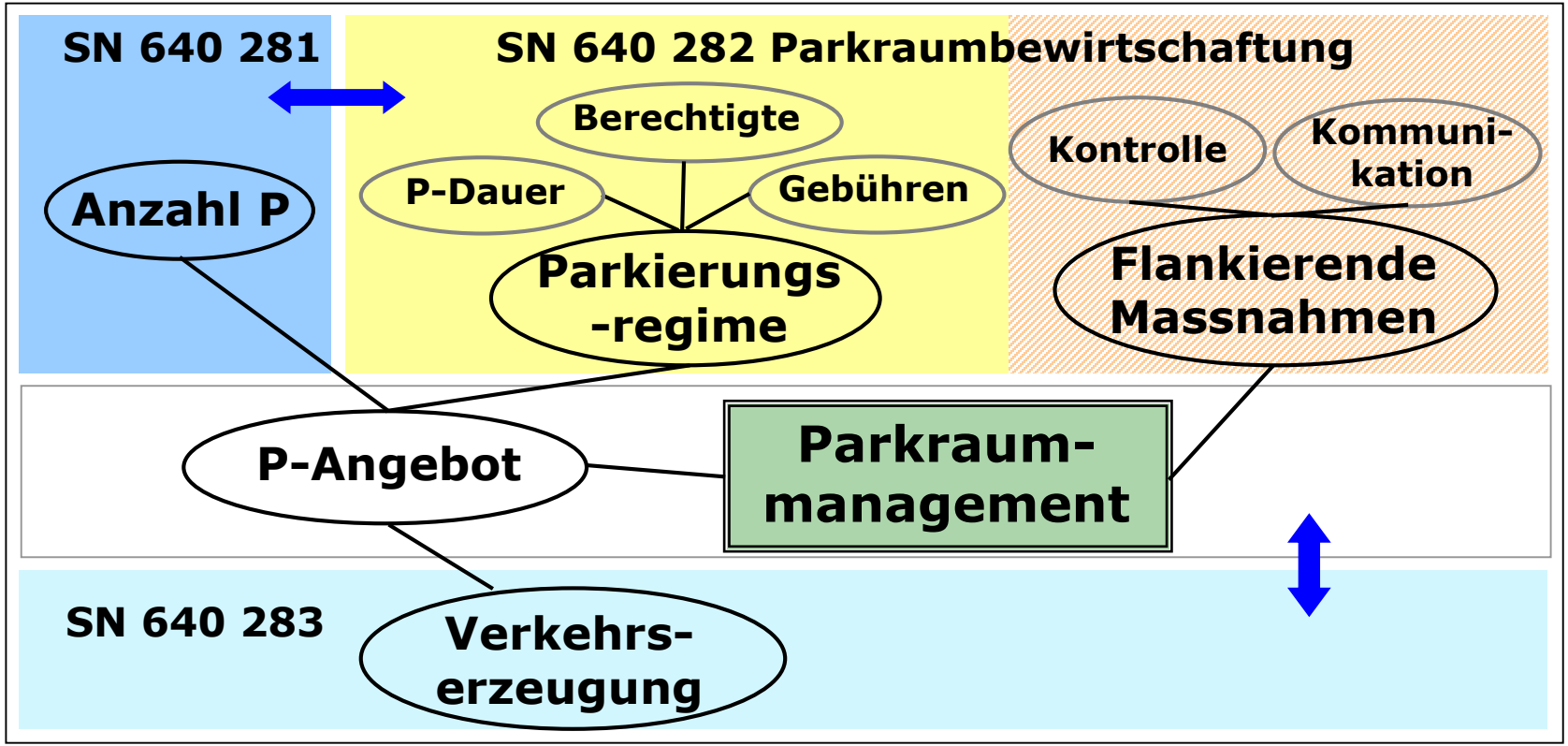
Inhalt

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

Ferien-Impressionen



Elemente des Parkraummanagements



Tarife Strassenraum (Stand Juni 2016)

Stadt	*Tarif ½ Stunde Zentrum/ Stadtrand*	*Tarif 1 Stunde Zentrum/ Stadtrand*	*Tarif 2 Stunden Zentrum/ Stadtrand*
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**	**2.00/1.00**	**4.00/2.00**
Thun	**1.00/0.50**	**2.00/1.00**	**4.00/2.00**
Winterthur	**1.00/ -**	**2.00/1.00**	**3.00/2.00**
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.

Tarife Parkhäuser (Stand Juni 2016)

	Tarif 1/2 Stunde		*Tarif 1 Stunde*		*Tarif 2 Stunden*	
Stadt	*Höchster*	*Niedrigster*	*Höchster*	*Niedrigster*	*Höchster*	*Niedrigster*
Aarau	**1.70**	**gratis**	**3.90**	**gratis**	**6.10**	**gratis**
Baden	**-**	**-**	**1.50**	**1.00**	**3.50**	**2.00**
Basel	**2.00**	**1.50**	**4.00**	**0.50**	**8.00**	**1.00**
Bern	**4.40**	**1.80**	**4.70**	**2.00**	**11.00**	**4.00**
Genf	**3.00**	**gratis**	**6.00**	**1.00**	**9.00**	**1.00**
Luzern	**3.00**	**1.50**	**6.00**	**3.00**	**9.00**	**5.00**
St. Gallen	**2.00**	**1.00**	**3.00**	**1.60**	**6.00**	**2.40**
Thun	**-**	**-**	**2.00**	**-**	**4.00**	**-**
Winterthur	**1.50**	**-**	**2.00**	**1.70**	**4.00**	**2.50**
Zürich	**2.20**	**gratis**	**4.40**	**1.-**	**9.00**	**2.00**

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 Juni 2016)

Gemeinde	*Anwohner-Parkkarte* *Franken pro Jahr*
Aarau	**300.-**
Aegeri	**800.-***
Baden	**360.- bis 480.-**
Biel	**330.-**
Bern	**264.-**
Brunnen	**600.-**
Freiburg	**396.-**
Genf	**200.-**
Köniz	**360.-**

Gemeinde	*Anwohner-Parkkarte* *Franken pro Jahr*
Lausanne	**420.-**
Luzern	**600.-**
Muri-Gümligen	**300.-**
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

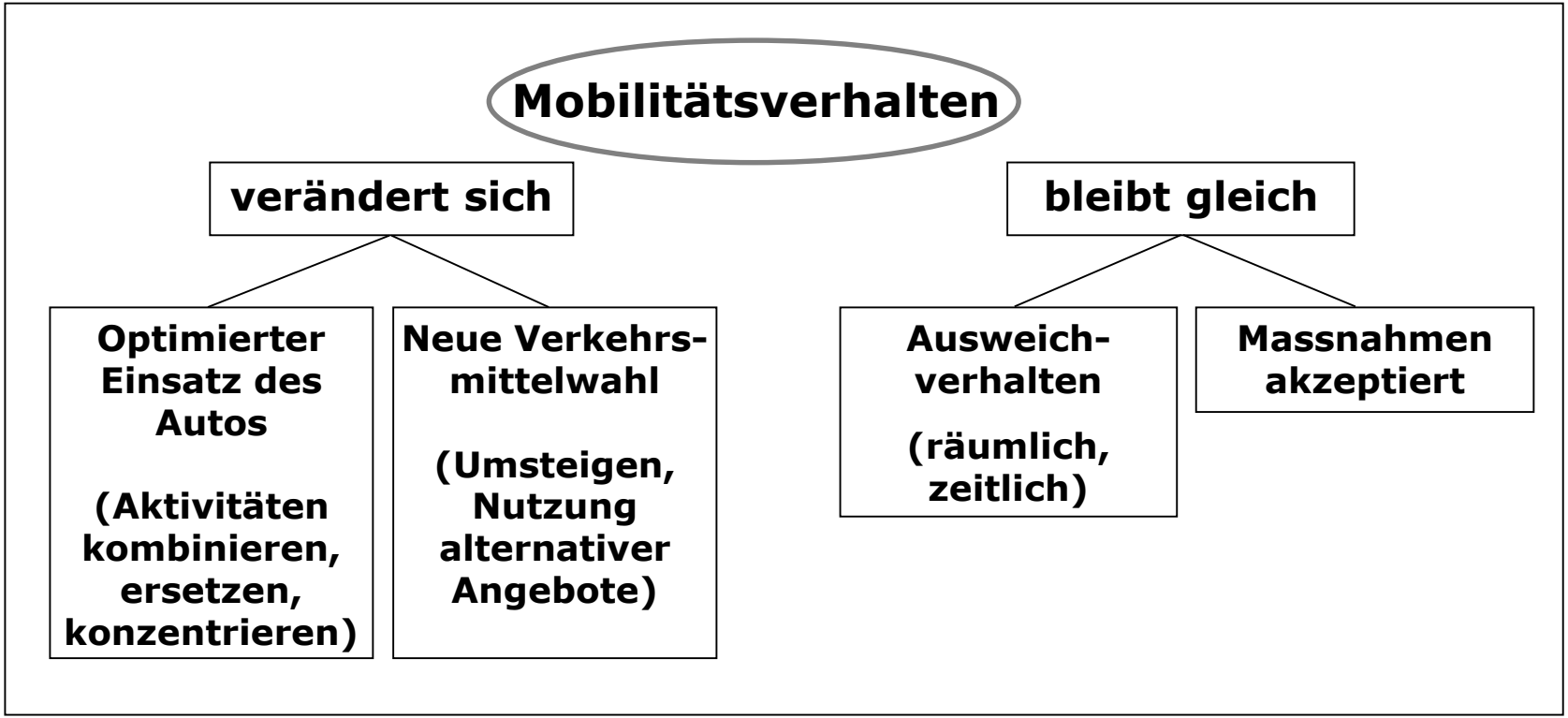
Voraussetzungen für Alternativen zum Auto

- Öffentlicher Verkehr
- Fussverkehr, Veloverkehr
- Kombinierte Mobilität

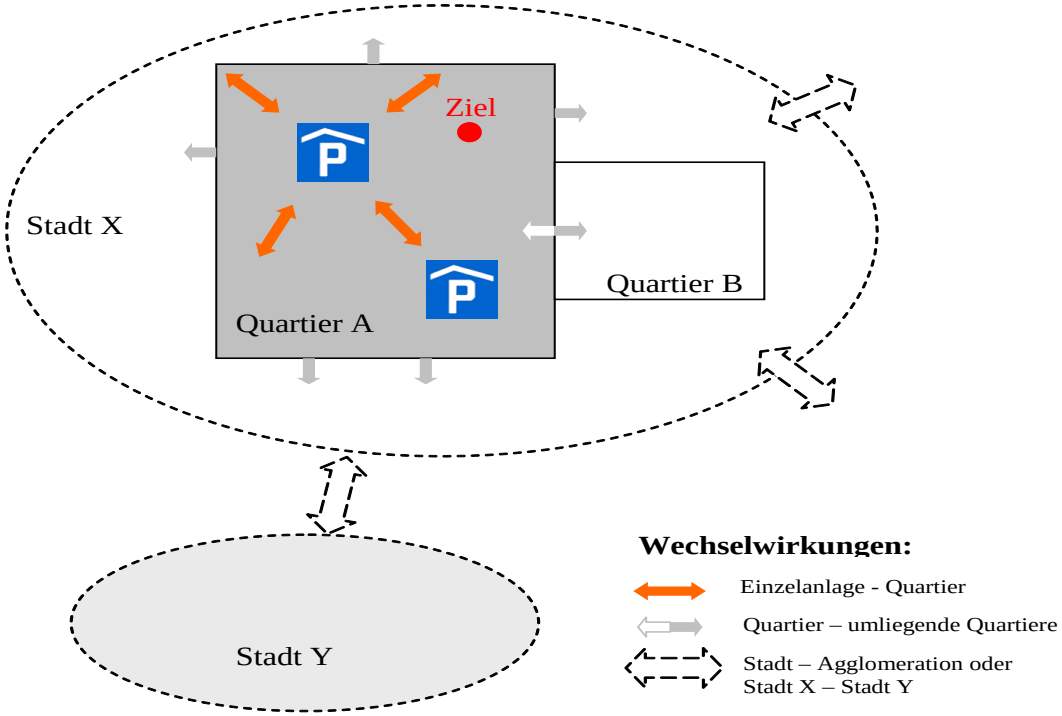
Angebot Parkierung

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

Wirkung von Massnahmen



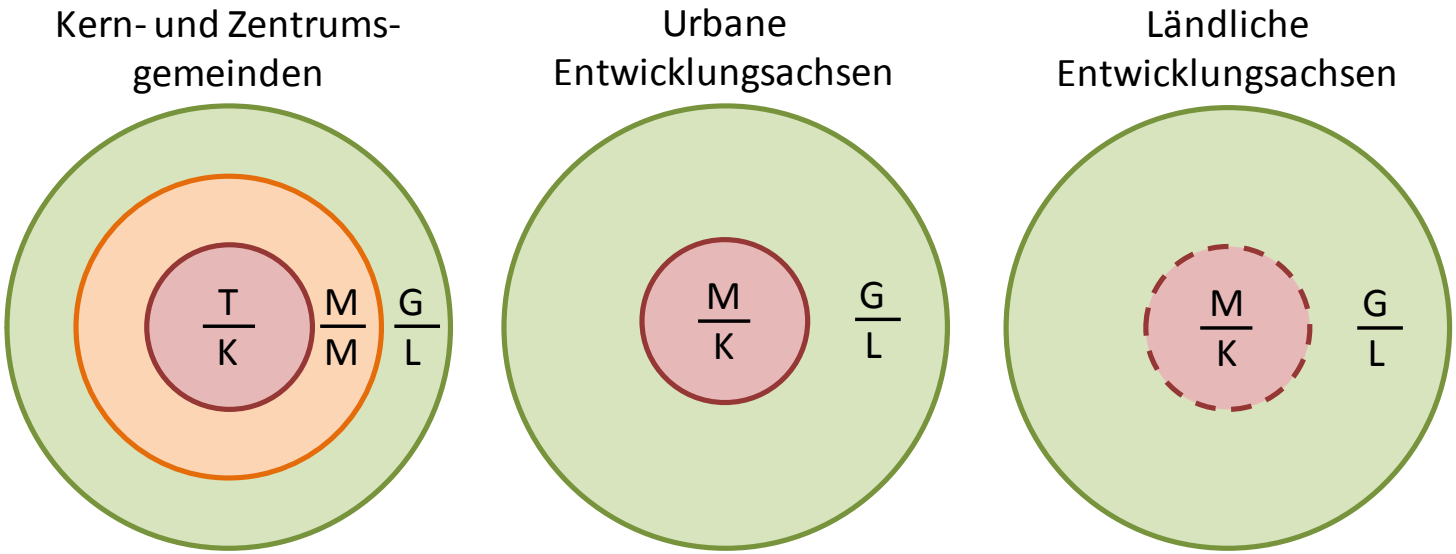
Ausweichverhalten Anlage – Quartier - Umfeld



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 im Auge behalten, insbesondere räumliches Ausweichverhalten
- 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



- Zentrumsbereiche (Zone I)
- Zentrumsnahe Bereiche (Zone II)
- periphere Bereiche

Gebührenhöhe

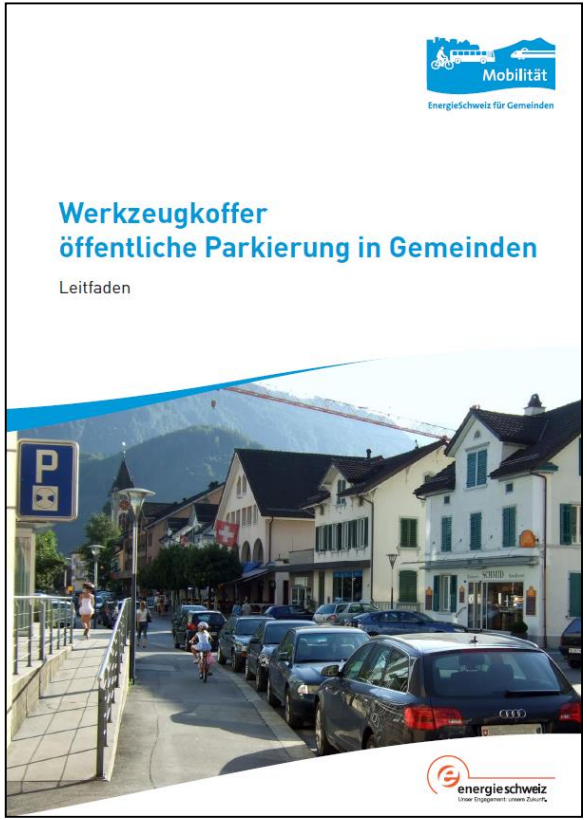
T = Teuer
M = Mittel
G = Gratis

Erlaubte Maximalparkdauer

K = Kurz
M = Mittel
L = Lang

Quelle: Baden Regio; Umsetzung regionales Parkraumkonzept 2014

Werkzeugkasten Parkierung

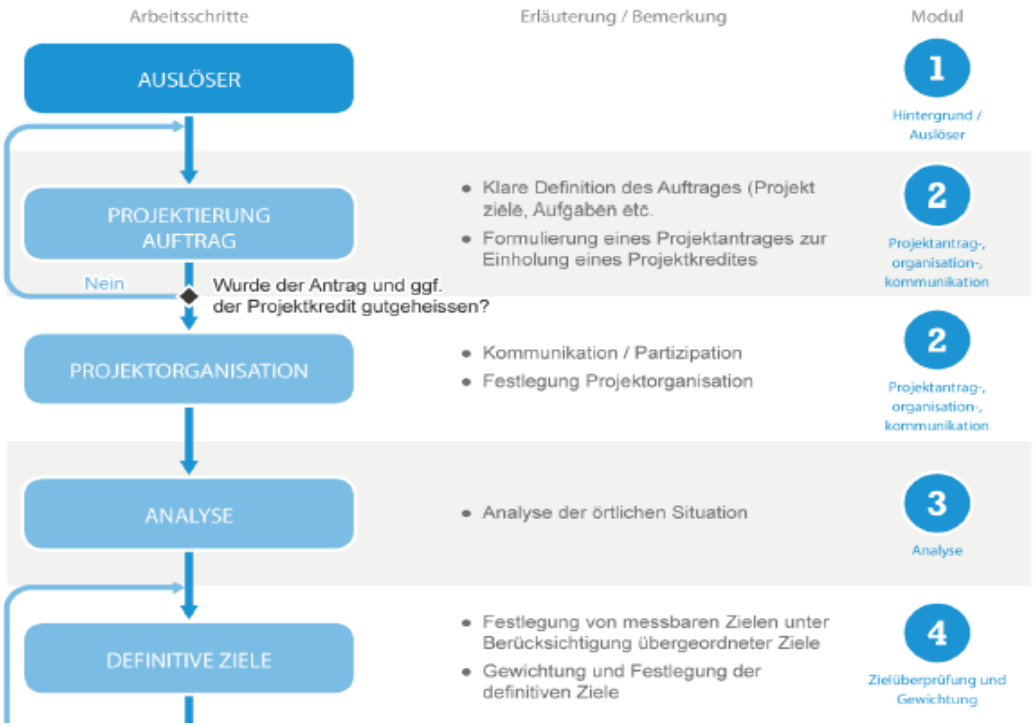


Werkzeugkoffer öffentliche Parkierung in Gemeinden

Herausgeber:
Energie Schweiz für Gemeinden

Download:
www.mobilitaetsmanagement.ch

Musterprozess (1/2)



Quelle: Werkzeugkoffer Parkierung; Energie Schweiz für Gemeinden, 2015

Musterprozess (2/2)

Quelle: Werkzeugkoffer Parkierung; Energie Schweiz für Gemeinden, 2015

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 Bläuackerplatz. 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 Vorzeigebeispiel für «Shared Space».

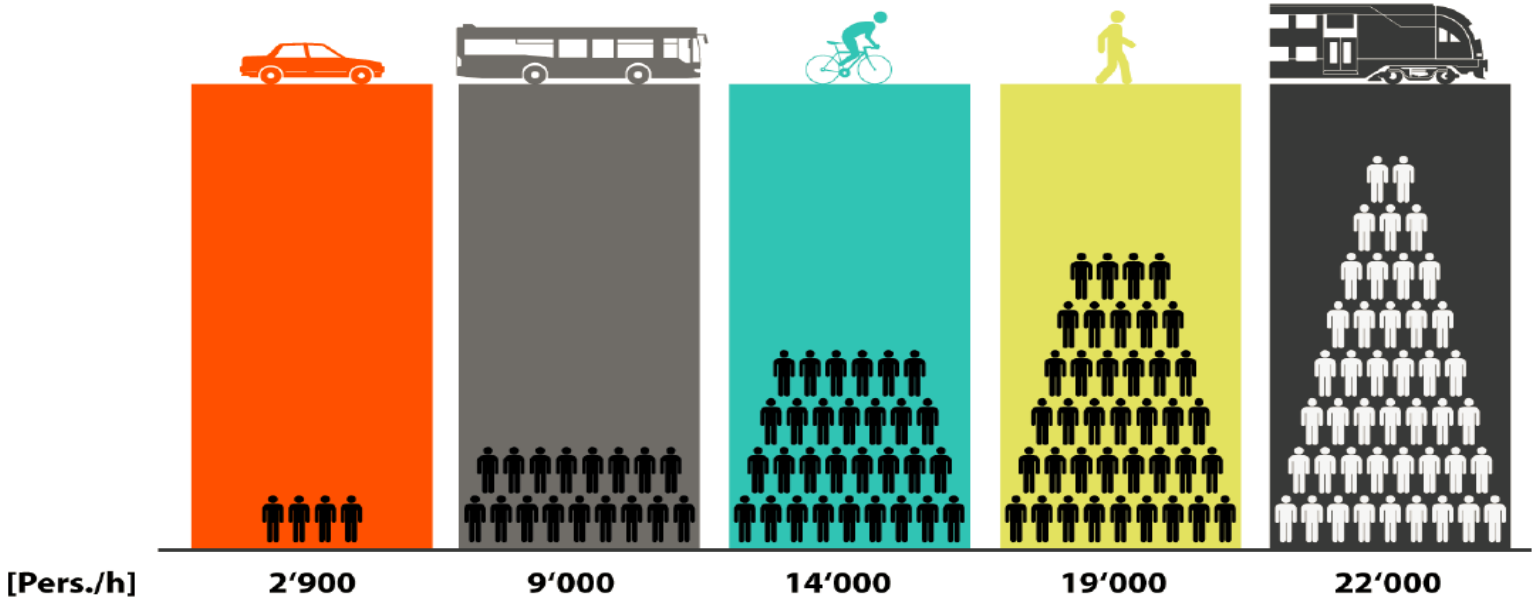
IN KÜRZE

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
Projektbeschrieb	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.

Hohe Attraktivität für den Fussverkehr

Quelle:
Exkursionsführer
Berner Modell

Fuss, Velo und öffentlicher Verkehr mit hoher Leistungsfähigkeit

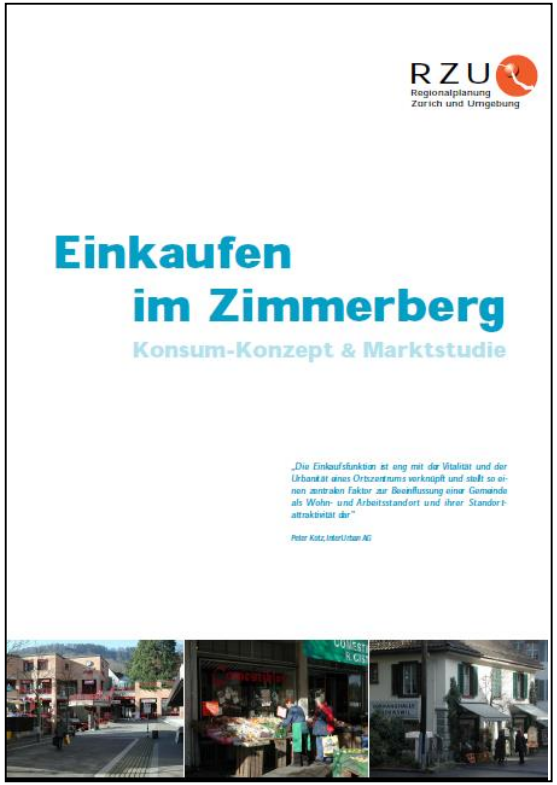


Quelle: Metron, Und wir bewegen uns doch. Vortrag 7.11.2013

Verkehr und Mobilität bei zunehmender Bevölkerungsdichte

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

Konsum in Ortszentren



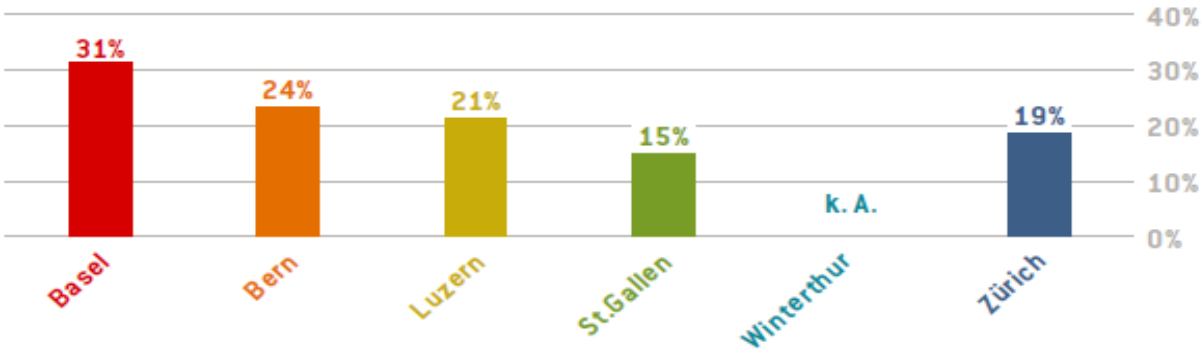
Vorschriften, die das Entstehen von Einkaufsalternativen ausserhalb der Zentren verhindern

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 2005–2011[13] (Basel und St.Gallen: auf Schätzungen basierend).

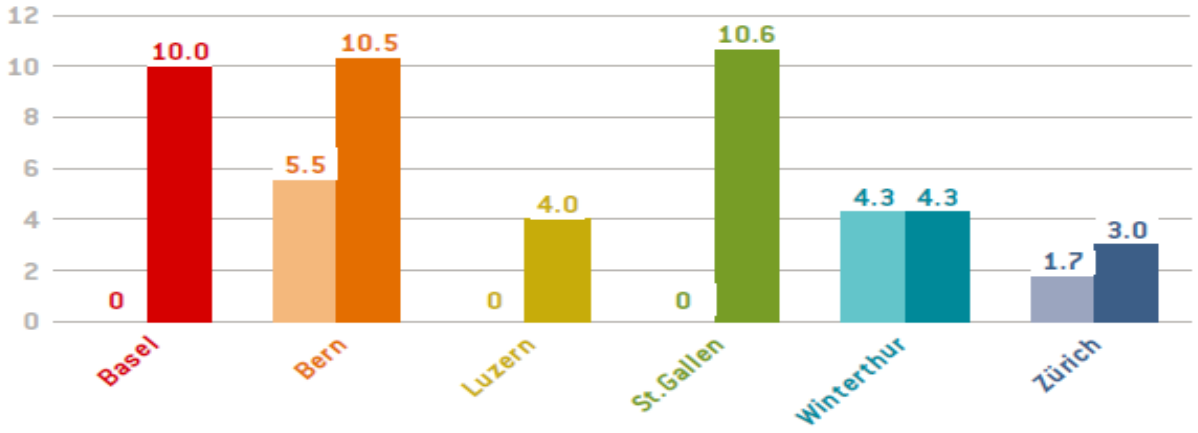


Quelle:
Städtevergleich Mobilität
Dezember 2012

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).

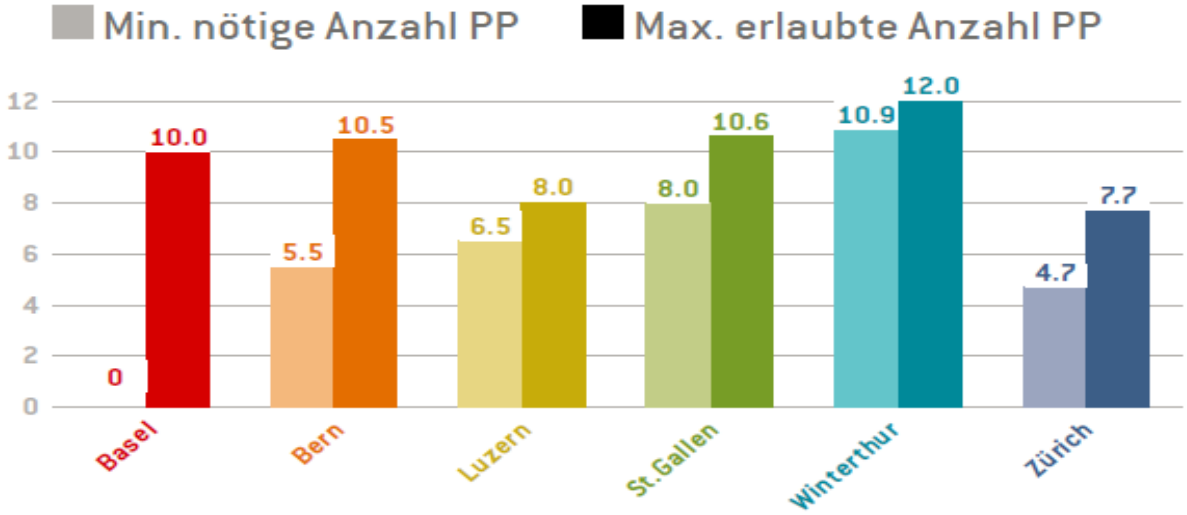
Min. nötige Anzahl PP Max. erlaubte Anzahl PP



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).



Quelle:
Städtevergleich Mobilität
Dezember 2012

Autoarme Nutzungen;
Horgen: BZO-Teilrevision Ziffer 10.5.5 (2014)

~~In den Gebieten mit einer ÖV-Güteklasse B oder C können~~ Autoarme Nutzungen können von der Verpflichtung zur Erstellung von Personenwagen-Abstellplätzen ~~ganz oder~~ teilweise befreit werden, sofern ein reduzierter Parkplatzbedarf über ein Mobilitätskonzept nachgewiesen und durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird. Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet, die minimal erforderliche Anzahl Personenwagen-Abstellplätze planerisch nachzuweisen und grundbuch-rechtlich zu sichern und diese bei wiederholten Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts zu realisieren. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken und auf Rechtsnachfolger übertragen zu lassen.

Autoarme Nutzungen;
Horgen: BZO-Teilrevision Ziffer 10.5.5 (2014)

~~Ausserhalb der Gebiete mit einer ÖV-Güteklasse B oder C können autoarme Nutzungen nur gestützt auf einen Gestaltungsplan zugelassen werden. Solche Gestaltungspläne — welche den Rahmen der Bauordnung nicht überschreiten — bedürfen lediglich der Zustimmung durch den Gemeinderat und der Genehmigung durch den Kanton.~~

Der Gemeinderat kann im Rahmen des Mobilitätskonzeptes autoarme Nutzungen bei besonderen örtlichen und betrieblichen Verhältnissen vom Nachweis der Vorhalteflächen entbinden.

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

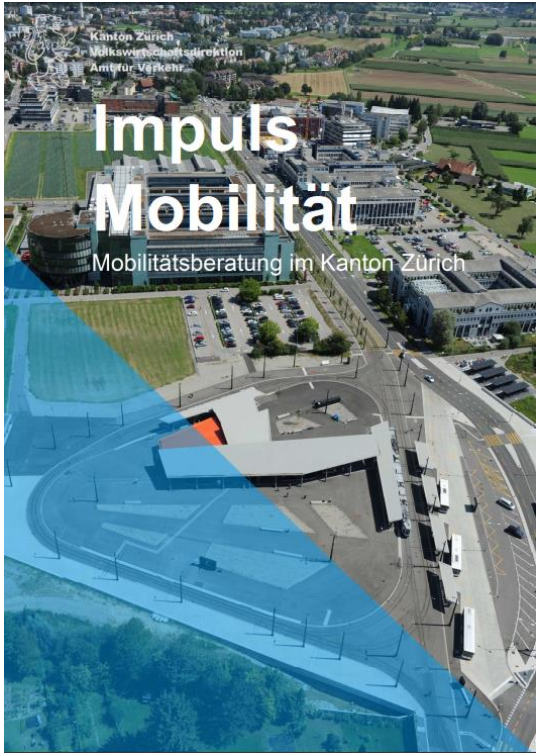
- P-Angebot und P-Nachfrage sind beeinflussbar
- Zur Beeinflussung kann das gesamte Repertoire des Parkraummanagements genutzt werden
- Das Gedeihen des Gewerbes in Zentren ist nicht nur vom P-Angebot abhängig
- Eine überkommunale Abstimmung des Parkraummanagements optimiert dessen Nutzen

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. in BZO und Sondernutzungsplanungen) kommt dabei eine hohe Bedeutung zu

Kontakt

Wir unterstützen Sie gerne mit einer **Impulsberatung** von



Impuls Mobilität

Geschäftsstelle

Tel: 044 262 11 61

E-Mail: stefan.schneider@impulsmobilitaet.ch

www.impulsmobilitaet.ch → Kanton

Parkraumkonzept der Stadt Dübendorf

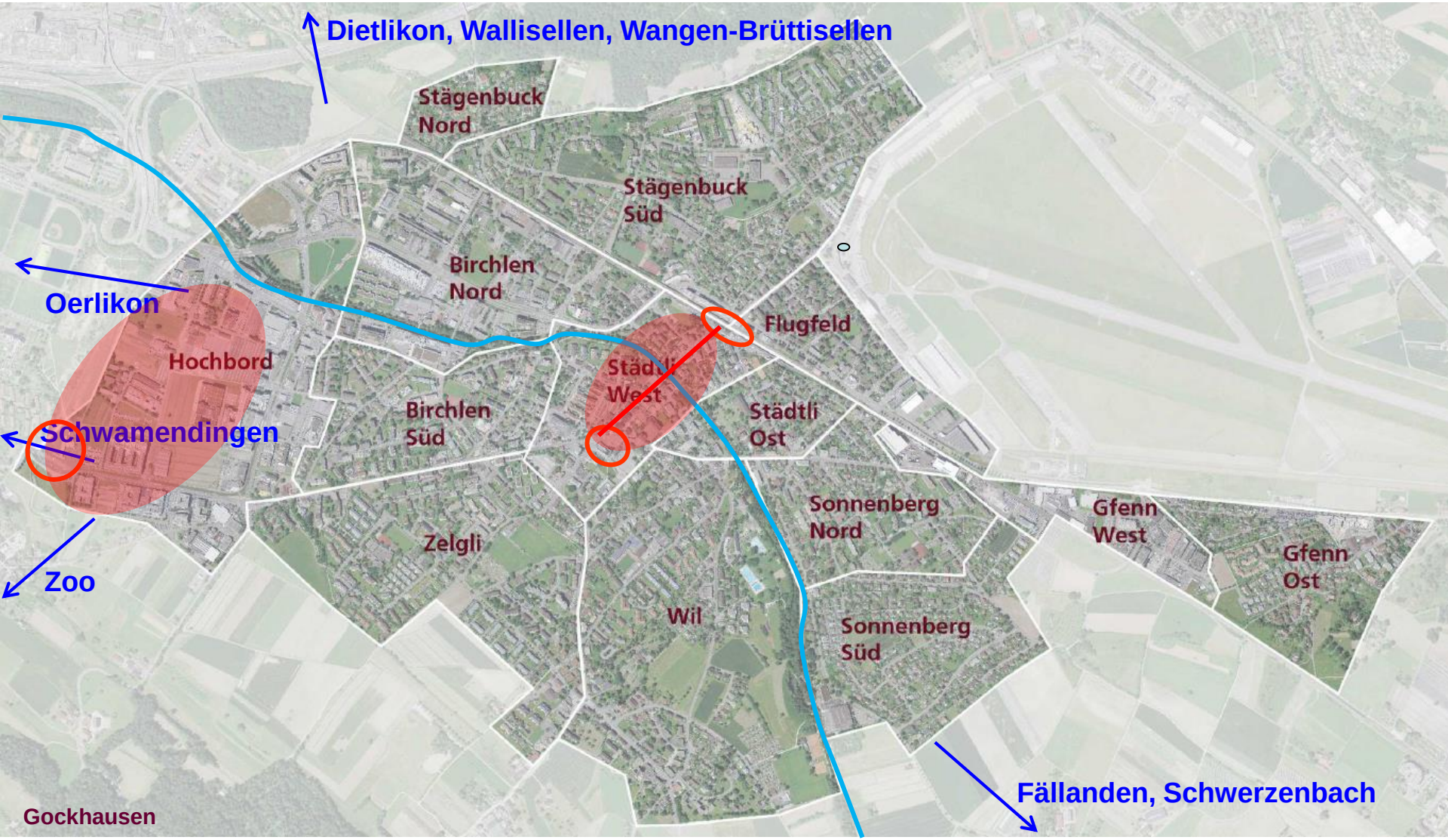
Stefanie Pfändler
Stabstelle Stadtplanung

29. Juni 2016, Impuls Mobilität,
Seminar «Parkraummanagement in der Gemeinde»

Inhalt

- Ausgangslage
- Parkierungssituation Dübendorf
- Parkraumkonzept & Gesamtverkehrskonzept
  - Parkraumkonzept: Ziele, Strategie und Inhalt
  - Umsetzung: Massnahmen (GVK)
  - neue Verordnung als gesetzliche Grundlage
- Erfahrungen und Empfehlungen

Stadt Dübendorf

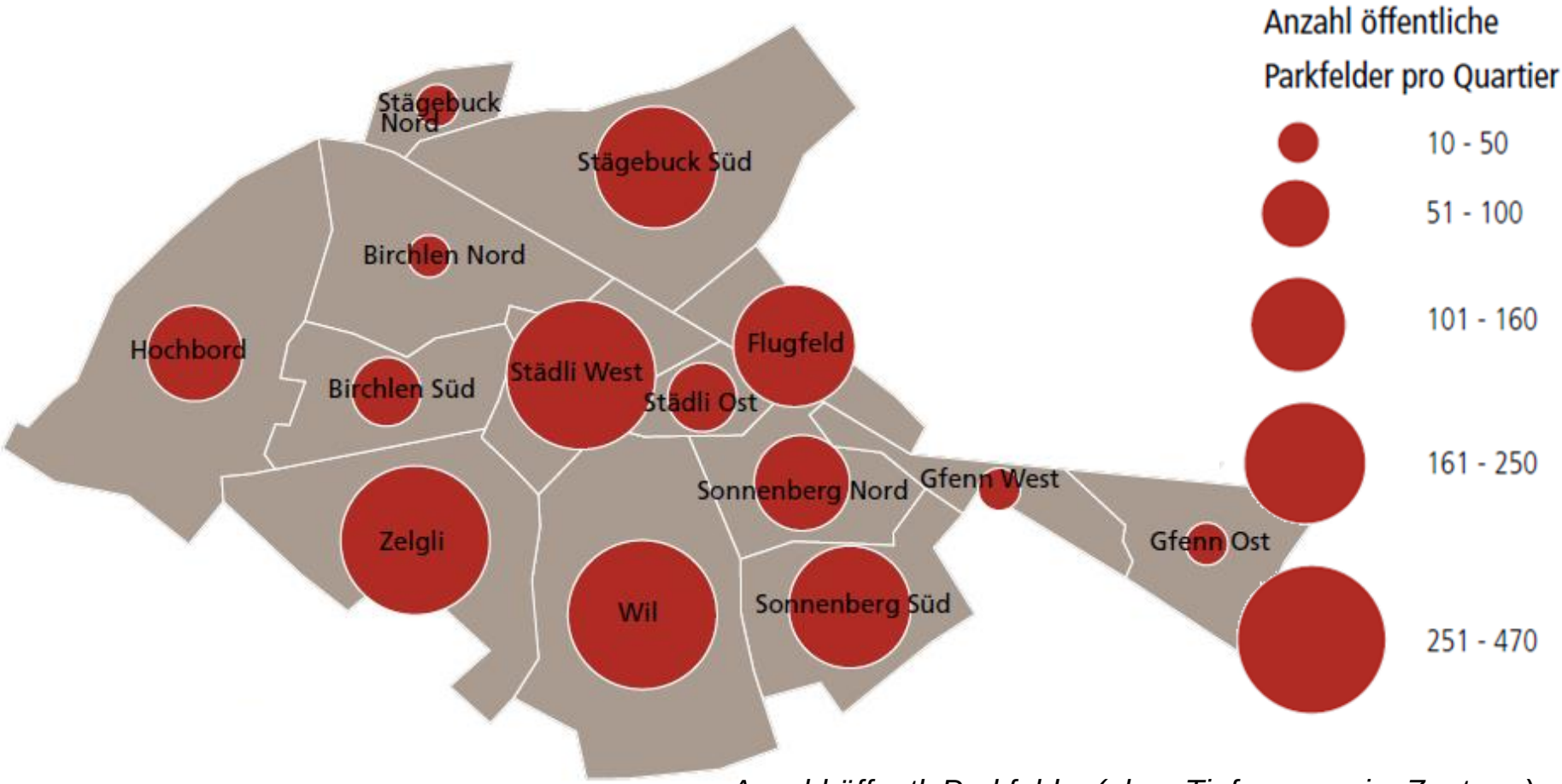


Stadt Dübendorf

Stedtli

Hochbord

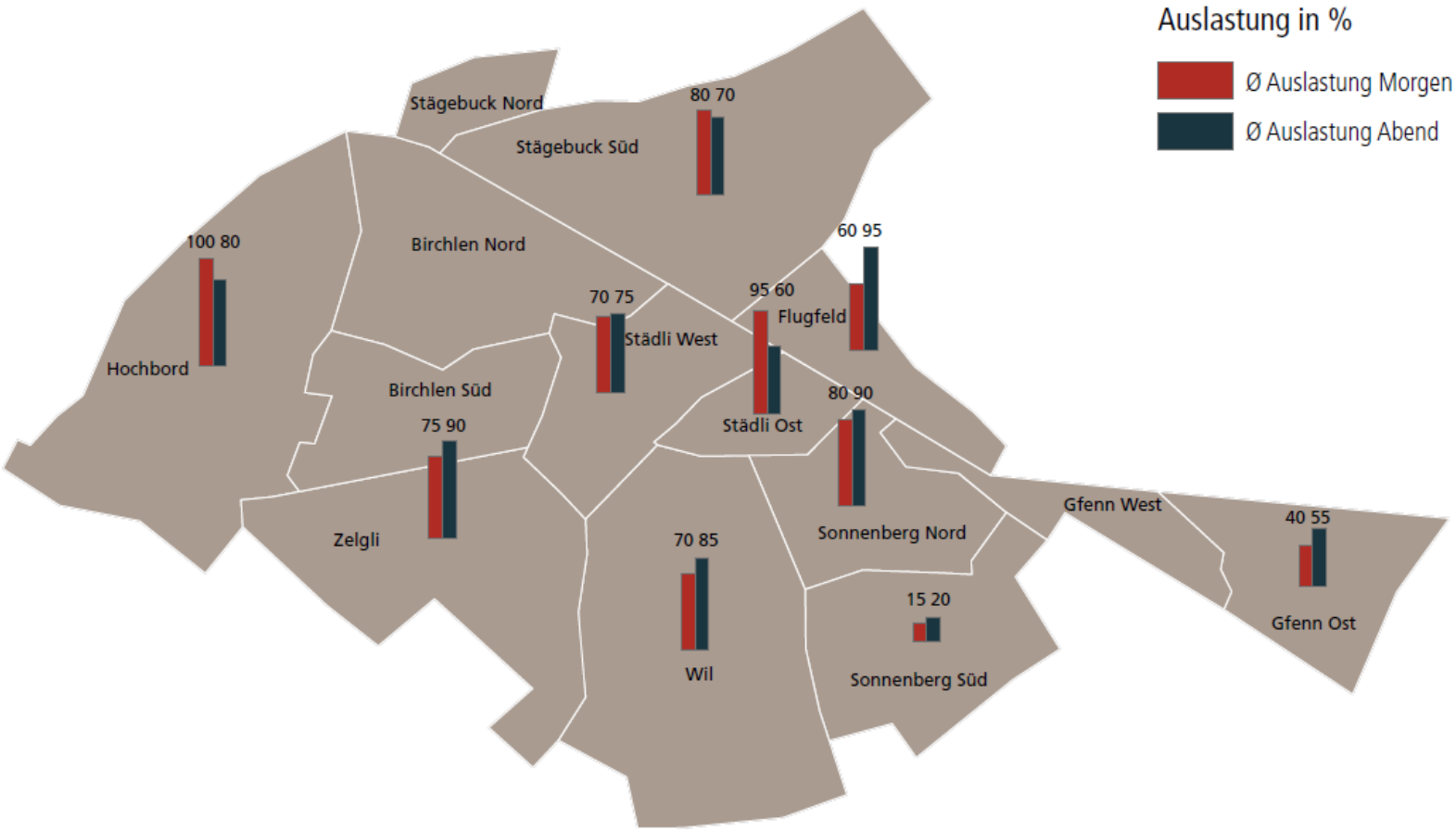
Parkierungssituation Dübendorf



Anzahl öffentl. Parkfelder (ohne Tiefgaragen im Zentrum)

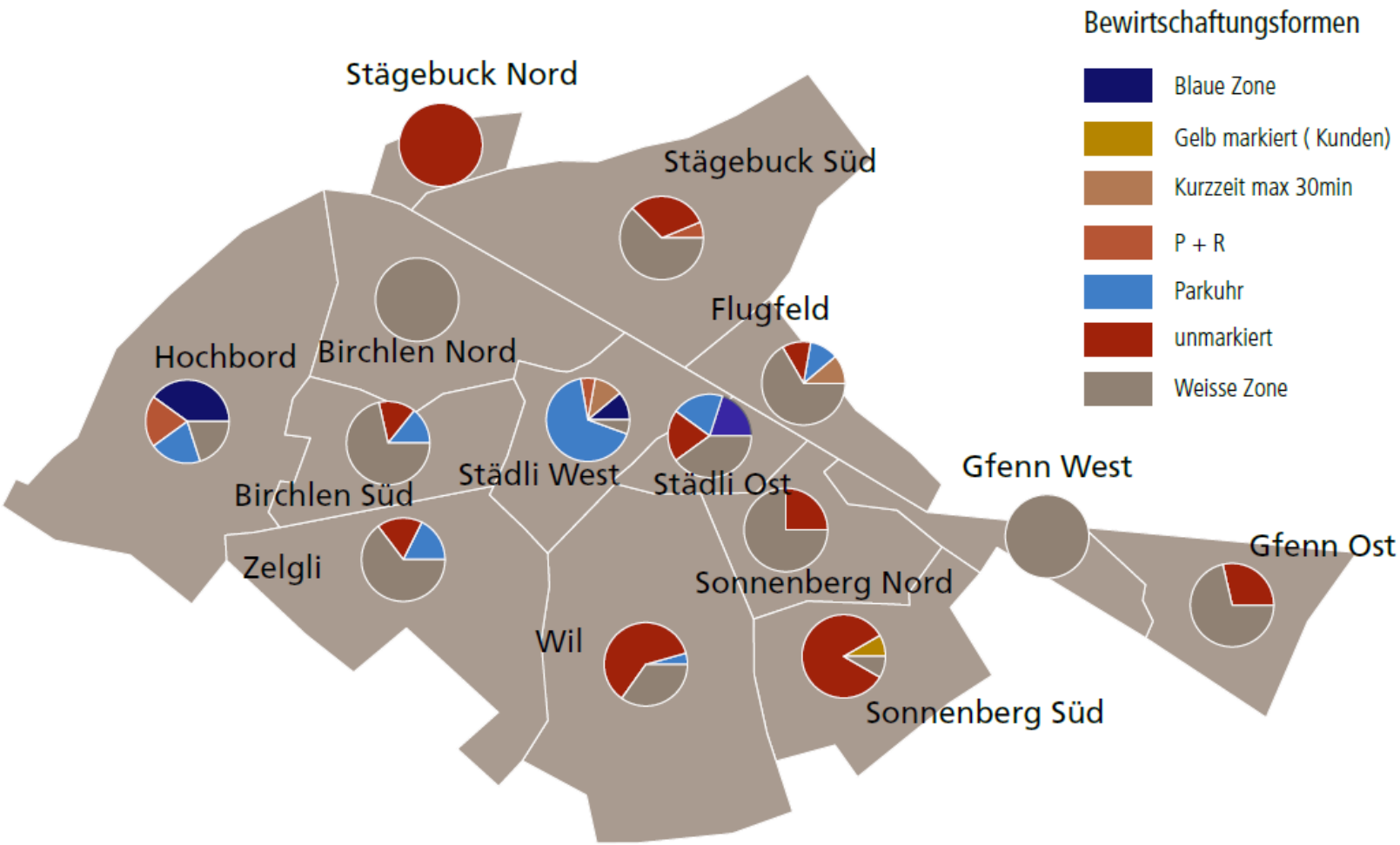
Stadt Dübendorf

Parkierungssituation Dübendorf



Auslastung öffentlicher Parkfelder

Parkierungssituation Dübendorf



Bewirtschaftungsformen

Parkraumkonzept und Gesamtverkehrskonzept

Parkraumkonzept (2008)

- *Vorausschauendes und strategisches Planungsinstrument*
- *Ziel: einheitliche Grundlage zum Thema Parkierung*
- *Partizipativer Erarbeitungsprozess, verabschiedet 2008*
- *Ziele, Strategie und Umsetzungskonzept*

Gesamtverkehrskonzept (März 2015)

- *Regelung der Fragen des Gesamtverkehrs*
- *Strategische Ziele und jährlich aktualisierte Objektblätter als Umsetzungshilfe*
- *7 Objektblätter zur Umsetzung des Parkierungskonzepts*

Parkraumkonzept I

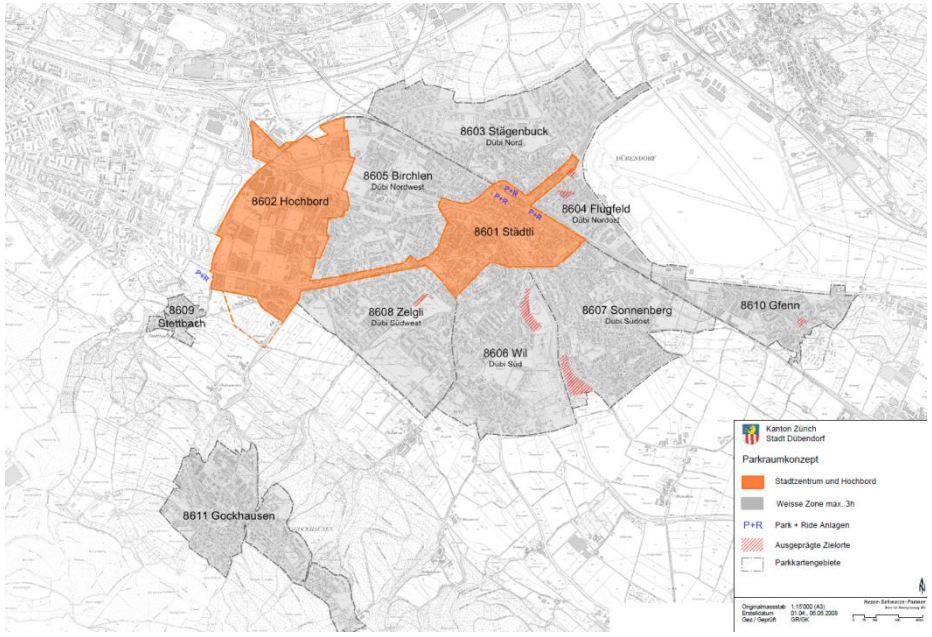
- Ziele (analog GVK):
  - ausreichende Erreichbarkeit für alle Nutzungen
  - Schonung von Umwelt und Lebensqualität
  - nur so viel zusätzlichen Motorfahrzeugverkehr auslösen, wie das Strassennetz bewältigen kann.
  - Bestrebungen der Raumplanung und Benutzung des ÖV unterstützen
  - Parkraumkonzept soll einprägsam und nachvollziehbar sein

Parkraumkonzept II

- Strategien:
  - Parkplätze: so viel wie nötig – so wenig wie möglich
  - durch sinnvolle Bewirtschaftung gute Verfügbarkeit erreichen
  - einheitliche monetäre Bewirtschaftung im Stadtzentrum und in ausgeprägten Zielorten.
  - in allen anderen Gebieten flächendeckende Bewirtschaftung sicherstellen
  - Berücksichtigung von Verbesserungen des ÖV-Angebots
  - Zentrale Lagen für publikumsorientierte Bauten attraktiv machen (weniger restriktive Bemessung des zulässigen PP-Angebots)
  - breite Akzeptanz des Parkraumkonzepts in Öffentlichkeit und Politik

Parkraumkonzept III

- Grundsatz: Einteilung des Gemeindegebiets in 2 Grundzonen
  1. «Parkieren mit Parkscheibe» (Weisse Zone), max. 3h Gratisparken
  2. Zentrum (Städtli, Hochbord), wo das Parkieren kostenpflichtig ist
- Spezialzonen mit Mischbewirtschaftung
- Bewirtschaftungskosten und -zeiten (Zentrum doppelt so teuer wie übrige Zielorte)
- Parkraumfonds
- Spezialregelungen Gross-anlässe (pro Standort)
- Schaffung rechtl. Grundlagen und Umsetzung über Einzel-massnahmen (GVK)



Umsetzung: Massnahmen (GVK)

- ✓ Objektblatt 3.01: Rechtsgrundlagen Parkierungskonzept (VO)
- • Objektblatt 3.02: Bewirtschaftung Zentrum / Hochbord
- • Objektblatt 3.03: Bewirtschaftung Weisse Zone / Parkkarten
- • Objektblatt 3.04: Massnahmen Sport- und Freizeitstätten
- × Objektblatt 3.05: P + R Massnahmen
- • Objektblatt 3.06: Grossanlässe
- ✓ Objektblatt 3.07: Parkleitsystem Zentrum (420 PP)
- × Objektblatt 2.12: Aufhebung Parkplätze Adlerplatz
- • Objektblatt 4.01: Velokonzept: Abstellanlagen
- • Mobilitätsmanagement Stadtverwaltung

VO über das Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichem Grund

- derzeit in Bearbeitung, vom Gemeinderat verabschiedet aber noch nicht rechtskräftig
- soll der Umsetzung der Grundsätze des Parkraumkonzepts dienen und einheitliche Grundlage bieten
- Weisse Zone: Mo - Sa, 8:00 bis 20:00, drei Stunden gebührenfrei; Dauerparken mit Parkkarte für Anwohner und Geschäftsbetriebe
- Zentrumszone: 8:00 – 20:00 Parkgebühr, Abweichungen bei einzelnen Parkplätzen erlaubt (z.B. Bahnhöfe P+R)
- Ausnahmeregelung nur für Chilbiplatz, Mischbewirtschaftung nicht vorgesehen

Erfahrungen und Empfehlungen

- Parkierung als sehr emotionales Thema wahrgenommen
- Politischer Rückhalt extrem wichtig, aber auch schwierig zu finden
- Einzelprojekte können Gesamtentwicklung blockieren (Adlerplatz)
- Wahl des richtigen Zeitpunkts wichtig (Parkierungskonzept von 2008 hätte heute kaum Chancen)
- Schwierigkeit verschiedener Zuständigkeiten und Schaffung neuer Widersprüche wegen mangelnder Koordination hat (z.B. Parkplätze bei Sport- und Freizeitanlagen oder schwierige Situation beim Stadthaus)

➢ Konzept wichtig, um interne Stossrichtung zu definieren, gibt aber noch keine Garantie für die Umsetzung

➢ Gesamtverkehrskonzept (Objektblätter) als extrem wichtiges Umsetzungsinstrument für Einzelmassnahmen

Vielen Dank.

Parkierungskonzept der Stadt Adliswil

Lt Harald Minich, Leiter Stadtpolizei

Impuls Mobilität

Seminar „Parkraummanagement in der Gemeinde“

Zürich, 29. Juni 2016

Stadt Adliswil

AGENDA

- **Ausgangslage**
- Zielsetzungen
- Umsetzung
- Praktische Umsetzung

Bisherige Erfahrungen

- Erfolge
- Schwierigkeiten
- Problemstellungen beim Vollzug
- Empfehlungen

Stadt Adliswil

Adliswil….

…die schönste Stadt im Sihltal

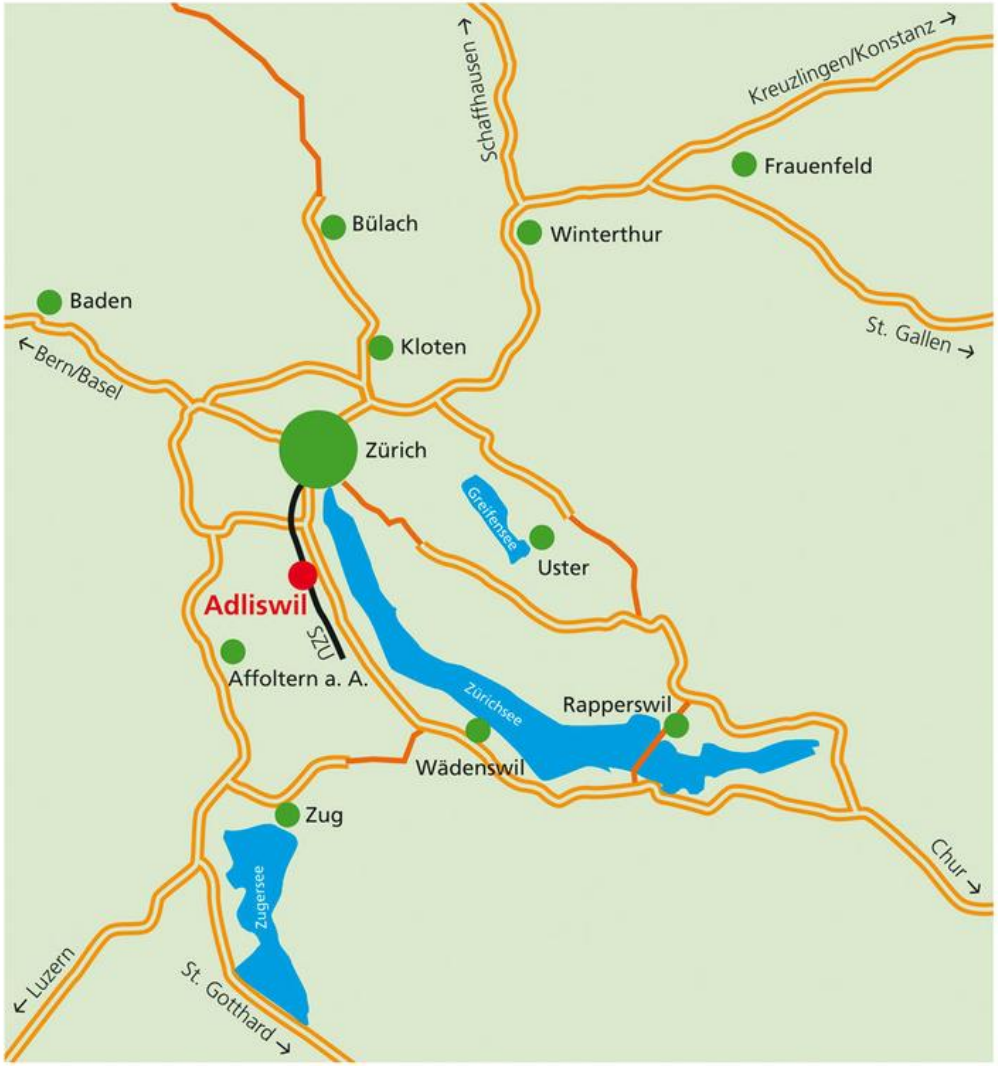
18’871 Einwohner (31.12.2015)
rund 6750 Arbeitsplätze (Generali, SwissRe)

Motorfahrzeugbestand (2015):
8’616 Personenwagen / 1’563 Motorräder

Agglomerationsgemeinde direkt an
der Stadtgrenze zu Zürich

«Tor» zur Zentralschweiz

Erstklassige Verkehrsanbindungen

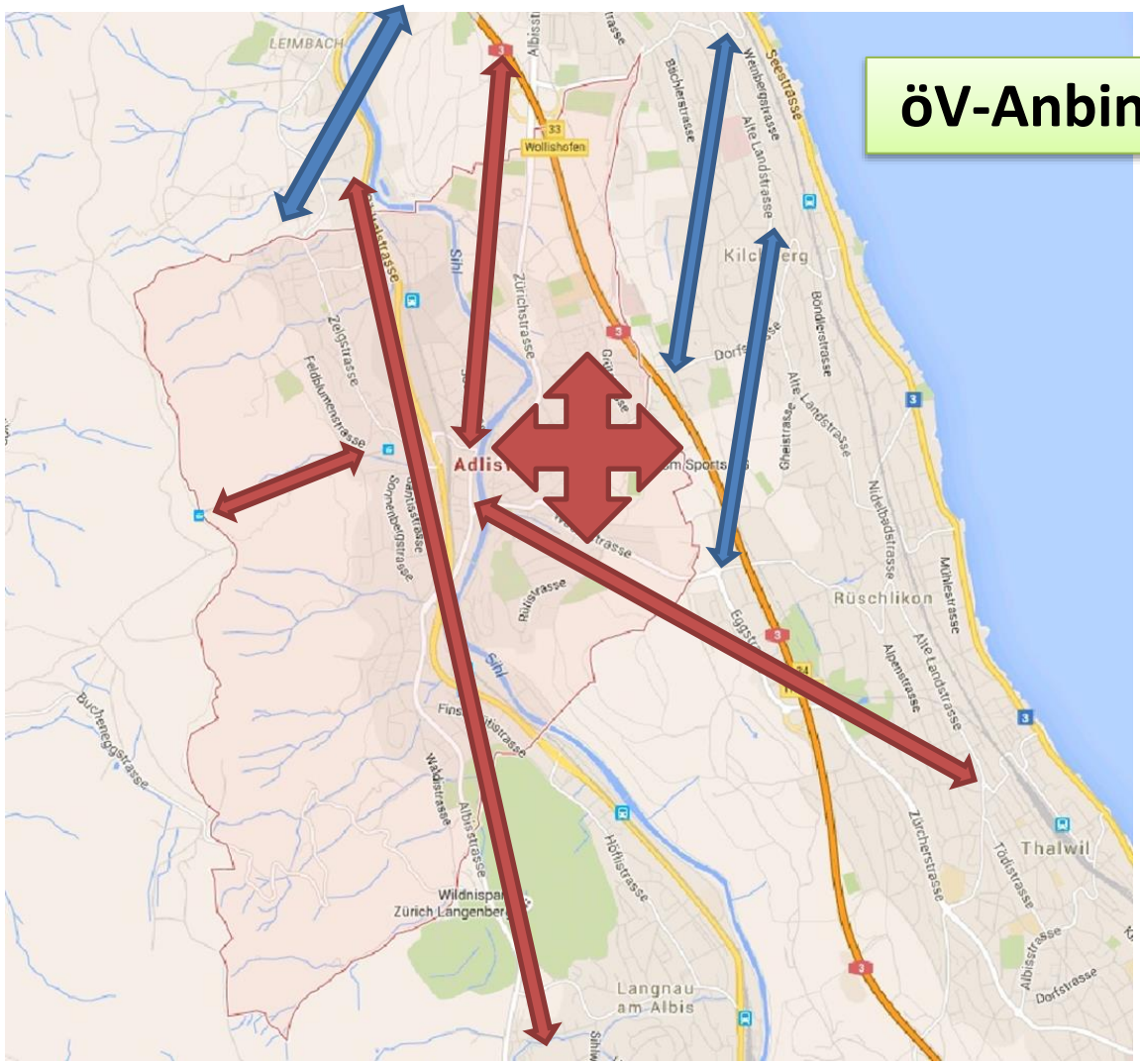


Adliswil

Lage im Kanton Zürich

Überregionale Einbettung

öV-Anbindung



S-Bahn Linie S4
Zürich HB – Langnau a.A.

Bus Nr. 184 und 185
Adliswil – ZH-Wollishofen

Bus Nr. 156
Adliswil - Thalwil

Bus Nr. 161
Kilchberg – ZH-Bürkliplatz

Bus Nr. 165
Rüschlikon – ZH-Bürkliplatz

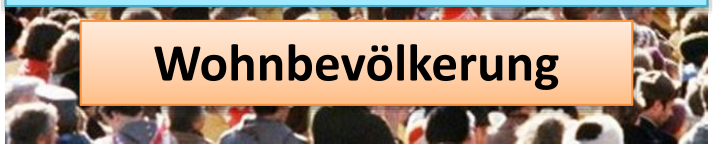
Bus Nr. 70
Mittelleimbach - Morgental

Adliswil ist praktisch «fertig gebaut»

Neubaugebiete ohne Parkflächen auf öffentlichem Grund
und
ältere Quartiere mit wenig Parkflächen auf privatem Grund

Faktoren für einen hohen Parkierungsdruck

- Zunehmend
- Teure Parkplätze auf Privatgrund
- Begrenzte Anzahl Parkplätze auf öffentlichem Grund



Wohnbevölkerung

- Attraktive Arbeitgeber
- Begrenzte Anzahl eigene Parkplätze
- Gute Erschliessung für den Individualverkehr

Arbeitsplätze

- Gute Erschliessung für den Individualverkehr
- Erstklassige Anbindung an den öV

Umsteigependler «P+R»

….das sind keine Neuigkeiten

Einfluss auf Tagesparkierung?

Ausgangslage / Zusammenfassung

- Parkieren auf öffentlichem Grund ist in den meisten Stadtteilen unbeschränkt möglich
- Nachtparkgebühr für das regelmässige Dauerparkieren nachts

→ Folge:

- Parkplatzangebot in Wohnquartieren wird tagsüber von nicht ortsansässigen Fahrzeughaltern (vor allem Umsteigependler) genutzt.
- Spärlich vorhandenes Parkplatzangebot wird zusehends weiter verknappt.

AGENDA

- Ausgangslage
- **Zielsetzungen**
- Umsetzung
- Praktische Umsetzung

Bisherige Erfahrungen

- Erfolge
- Schwierigkeiten
- Problemstellungen beim Vollzug
- Empfehlungen

Stadt Adliswil

Ziele des neuen Parkierungskonzeptes

Hauptziel:

- Dauerparkieren von Fahrzeugen von nicht ortsansässigen Fahrzeughaltern einschränken

  (→ Massnahmen dürfen Anwohner möglichst wenig tangieren)

Nebenziele:

- Vereinfachung von Regelungen (bisher Parkkartenverordnung **<u>und</u>** Nachtparkverordnung; neu nur noch eine Parkierungsverordnung)

- Reduktion des Kontroll- und Verwaltungsaufwandes (z.B. Nachtparkgebühr)

AGENDA

- Ausgangslage
- Zielsetzungen
- **Umsetzung**
- Praktische Umsetzung

Bisherige Erfahrungen

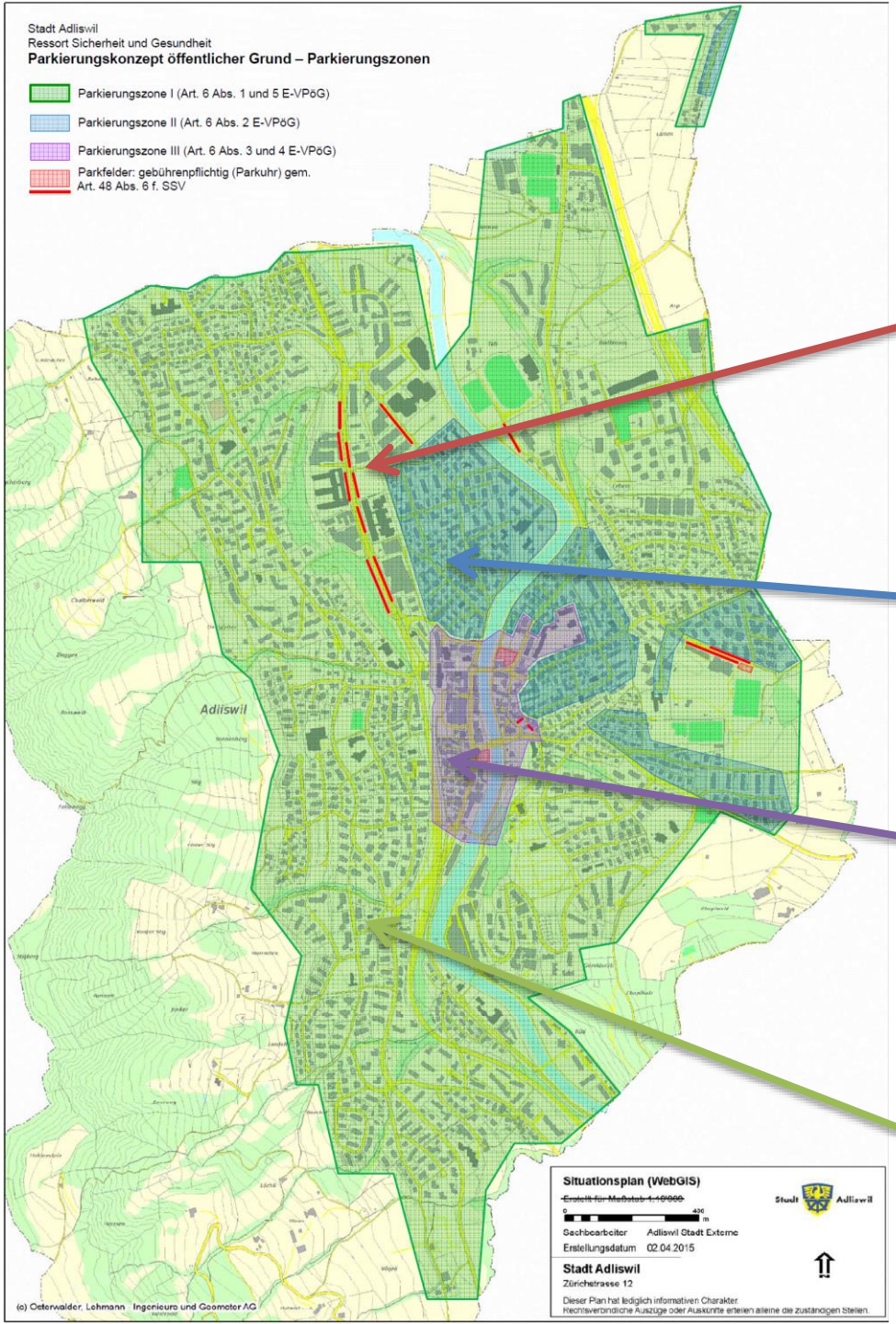
- Erfolge
- Schwierigkeiten
- Problemstellungen beim Vollzug
- Empfehlungen

Stadt Adliswil

Kernpunkte des neuen Konzepts

- Die Nachtparkbewilligung wird abgeschafft.
- Schaffung von **<u>Parkierungszonen</u>** mit unterschiedlichen Regeln
- Einführung einer Maximalparkzeit von 6 Stunden von 06.00 bis 20.00 Uhr auf den weissen Parkplätzen:
  - Anwohnerprivilegierung
  - Aufteilung aller Parkplätze auf dem Stadtgebiet in **<u>Parkkartenzonen</u>** (ausser Parkuhren) mit blauen und weissen Parkplätzen

- Anpassung der Parkierungsbewilligungen (=Parkkarten)



Kernpunkte der neuen Konzepts

Neue Parkierungszonen

Gebührenpflichtige Parkplätze (PU)

z.T. bestehend; z.B. bei Sportanlagen, Gewerbegebiete

- täglich 08:00 bis 20:00 Uhr
- ohne max. Parkzeit

Parkierungszone II (Blaue Zonen)

Bestehend; zentrumsnah oder hoher Parkierungsdruck

- Regeln gemäss SSV

Parkierungszone III

Stadtzentrum

- gebührenpflichtig und/oder
- zeitliche Beschränkung (15-30 Min.)

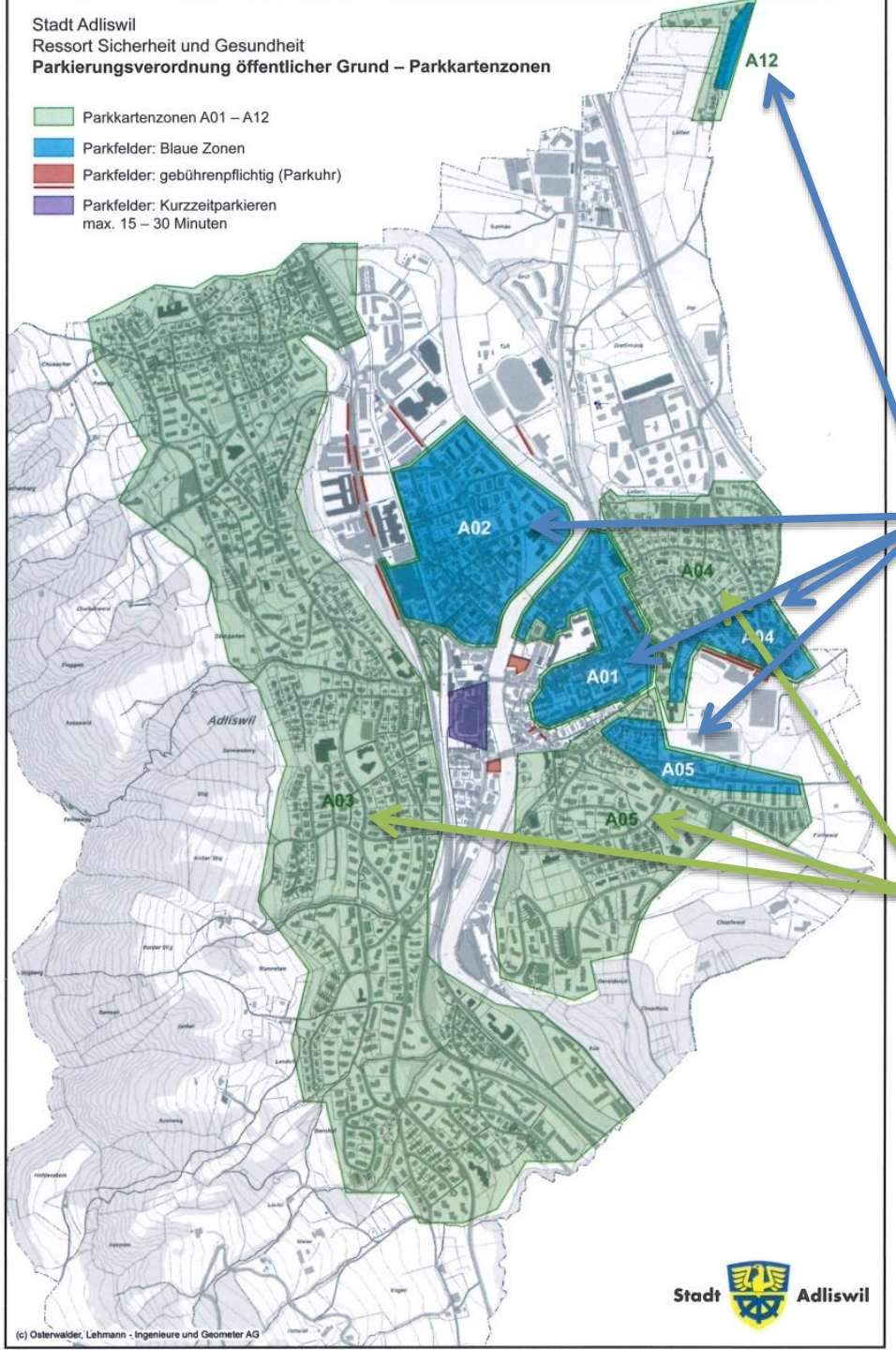
Parkierungszone I

Alle übrigen Parkplätze in den Aussenquartieren

- werktags 06:00 Uhr bis 20:00 Uhr
- max. 6 Std. mit Parkscheibe
- muss signalisiert werden

Gebührenpflichtige bewirtschaftete Parkplätze (Parkuhren)

Zeitraum	Maximal-parkzeit	Gebühr 1	Gebühr 2
Zentrum			
Montag bis Samstag 08:00 Uhr bis 20:00 Uhr	2 Stunden	Minimal 0.50 / 30 Min.	1.00 / Stunde
Sportanlagen			
täglich 08:00 Uhr bis 20:00 Uhr	unbeschränkt	---	0.50 / Stunde
Gewerbegebiete			
Montag bis Samstag 07:00 Uhr bis 19:00 Uhr	unbeschränkt	---	0.50 / Stunde



Kernpunkte der neuen Konzepts

Schaffung bzw. Erweiterung der Parkkartenzonen

Blaue Zonen (Parkierungszone II)

Bestehend: A01 / A02 / A04 / A05 / A12 zentrumsnah oder hoher Parkierungsdruck

- Regeln gemäss SSV

«Weisse Zonen» (Parkierungszone I)

Neu: Zone A03

Erweiterte Blaue Zonen: A04 / A05

Alle übrigen Parkplätze in den Aussenquartieren

- werktags 06:00 Uhr bis 20:00 Uhr
- max. 6 Std. mit Parkscheibe
- muss signalisiert werden

Bewilligungen für dauerndes Parkieren (Parkkarten)

Bezeichnung	Gültigkeit	Gebühr
Anwohnerparkkarte	Wohnort	Fr. 30.--/Monat
Parkkarte Geschäftsbetriebe	Geschäftssitz	Fr. 30.--/Monat
Gewerbeparkkarte (Werkstatt-/Servicewagen)	Alle Zonen; 1 Fz Alle Zonen; 2 – 6 Fz	Fr. 45.--/Monat Fr. 50.--/Monat
Schichtbewilligung	Arbeitsort	Fr. 40.--/Monat
Tageskarte Wochenkarte	1 Zone	Fr. 7.--/Tag Fr. 20.--/Woche
Ärzte-/Spitexparkkarte	Alle Zonen	Fr. 10.-- /Karte
Ersatzfahrzeuge	Gem. Originalparkkarte	kostenlos

Spezialität: Vereinspa

www.adliswil.ch

Legislaturplan
2014–2018

C) Gesellschaft

Das gute Zusammenleben in der Gemeinschaft ist auch in der kommenden Legislatur ein wichtiges Anliegen des Stadtrats. Er unterstützt Massnahmen der Freiwilligenarbeit sowie der Vereine.

1. **Engagements erfassen und ausbauen**
   Die Freiwilligenarbeit als wichtiger Bestandteil des gesellschaftlichen Lebens wird besser erfasst und ein Ausbau unterstützt. Die Bevölkerung soll die Möglichkeiten eines freiwilligen Engagements kennen. Durch eine verstärkte Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure werden die Kräfte besser gebündelt.
2. **Vereine als wichtige Basis stärken**
   Vereine und gemeinnützige Organisationen bilden eine wertvolle Basis für das sportliche, kulturelle und gesellschaftliche Leben in Adliswil. Sie tragen wesentlich zur guten Lebensqualität, zur Identifikation mit der Gemeinde sowie zum Zusammengehörigkeitsgefühl der Einwohnerinnen und Einwohner bei. Der Stadtrat unterstützt die Vereine mit zeitgemässen Rahmenbedingungen.

Spezialität: Vereinsparkkarte

Art. 25 VPöG «Parkierungsbewilligung für Vereine»:

Vereine, insbesondere Sportvereine, mit Sitz in Adliswil erhalten für ihre ehrenamtlich tätigen Funktionäre und Trainer unter dem Titel «Vereinsunterstützung» unentgeltlich eine vom Stadtrat festzusetzende Anzahl Parkkarten im Sinne von Art. 16 dieser Verordnung, die das dauernde, gebührenfreie Parkieren während und zum Zweck der Vereinstätigkeit erlauben.

Kernpunkte des neuen Konzepts
Finanzielle Auswirkungen / laufend

	Durchschnitt 2008 – 2014	Veränderung	Prognose 2016
Nachtparkgebühren	CHF 345’000.00	Fällt weg	CHF 0.00
Dauerparkkarten	CHF 57’000.00	90 % NaPa werden ersetzt	CHF 347’000.00
Tages-/Wochenkarten	CHF 10’000.00	Auf ganzem Stadtgebiet nötig	CHF 20’000.00
Parkuhren	CHF 185’000.00	Zus. PU und längere Zeiten	CHF 225’000.00
T O T A L	CHF 597’000.00		CHF 592’000.00

AGENDA

- Ausgangslage
- Zielsetzungen
- Umsetzung
- **Praktische Umsetzung**

Bisherige Erfahrungen

- Erfolge
- Schwierigkeiten
- Problemstellungen beim Vollzug
- Empfehlungen

Stadt Adliswil

Praktische Umsetzung

<u>Parkierungszone I</u>

Alle übrigen Parkplätze

- werktags 06:00 Uhr bis 20:00 Uhr
- max. 6 Std. mit Parkscheibe
- muss neu signalisiert werden
- Aufwand gross

Parkierungszone II
«Blaue Zonen»

→ Keine Änderungen
→ Signalisation und Markierung bestehend
→ Kein Aufwand

Parkierungszone III und weitere Parkflächen mit PU (Sportanlagen)

→ Nur kleine Änderungen (Zeiten, Tarif)
→ Geringer Aufwand (Programmierung PU; z.T. Ersatz Signalisation)

Praktische Umsetzung «Weisse Zonen»
Notwendige Signalisation
Variante Einzelsignalisation

Praktische Umsetzung «Weisse Zonen»
Notwendige Signalisation
Variante Zonensignalisation

Praktische Umsetzung - Informationskonzept

- Neue Broschüre «Parkieren» Verteilung in Haushaltungen
- Social Media / facebook
- Internet / Website
- Printmedien / «Stadtbrief»
- Printmedien / Lokalpresse
- Politische Meinungsbildung und Entscheidungsfindung

Praktische Umsetzung - Informationskonzept

Ups... Parkscheibe vergessen?

Sehr geehrte Fahrzeughalterin, sehr geehrter Fahrzeughalter

Wir möchten Sie darauf aufmerksam machen, dass Sie ab dem 1. Januar 2016 nur noch mit Parkscheibe oder Parkkarte auf öffentlichen Parkplätzen in Adliswil parkieren dürfen. Bitte beachten Sie die entsprechende Signalisation.
Parkkarten sind im Online-Schalter unter www.adliswil.ch oder persönlich am Schalter der Stadtpolizei zu kaufen. Nach einer Übergangszeit werden auch Bussen ausgestellt. Für weitere Informationen können Sie uns gerne kontaktieren.

Freundliche Grüsse
Stadtpolizei Adliswil

Stadt Adliswil
Stadtpolizei
Zürichstrasse 19 | Postfach | 8134 Adliswil | Telefon 044 711 78 11 | Fax 044 711 77 17
stadtpolizei@adliswil.ch | www.adliswil.ch

Stadt Adliswil

Kernpunkte des neuen Konzepts
Finanzielle Auswirkungen / einmalig

A) Schaffung/Erweiterung der Parkkartenzonen		**33’200.--**
Beschaffung Signalisationsmaterial	18’400.--	
Montageaufwand	14’800.--	
B) Neue gebührenpflichtige Parkplätze		**48’040.--**
Beschaffung Signalisationsmaterial	2’090.--	
Beschaffung zusätzliche Parkuhren	29’500.--	
Montageaufwand / bauliche Massnahmen	16’450.--	
C) Anpassungen bestehende gebührenpflichtige Parkplätze		**7’080.--**
Beschaffung Signalisationsmaterial	2’380.--	
Montageaufwand / Programmierung Parkuhren	4’700.--	
Total einmalige Kosten		**CHF 88’320.--**

AGENDA

- Ausgangslage
- Zielsetzungen
- Umsetzung
- Praktische Umsetzung

Bisherige Erfahrungen

- Erfolge
- Schwierigkeiten
- Problemstellungen beim Vollzug
- Empfehlungen

Stadt Adliswil

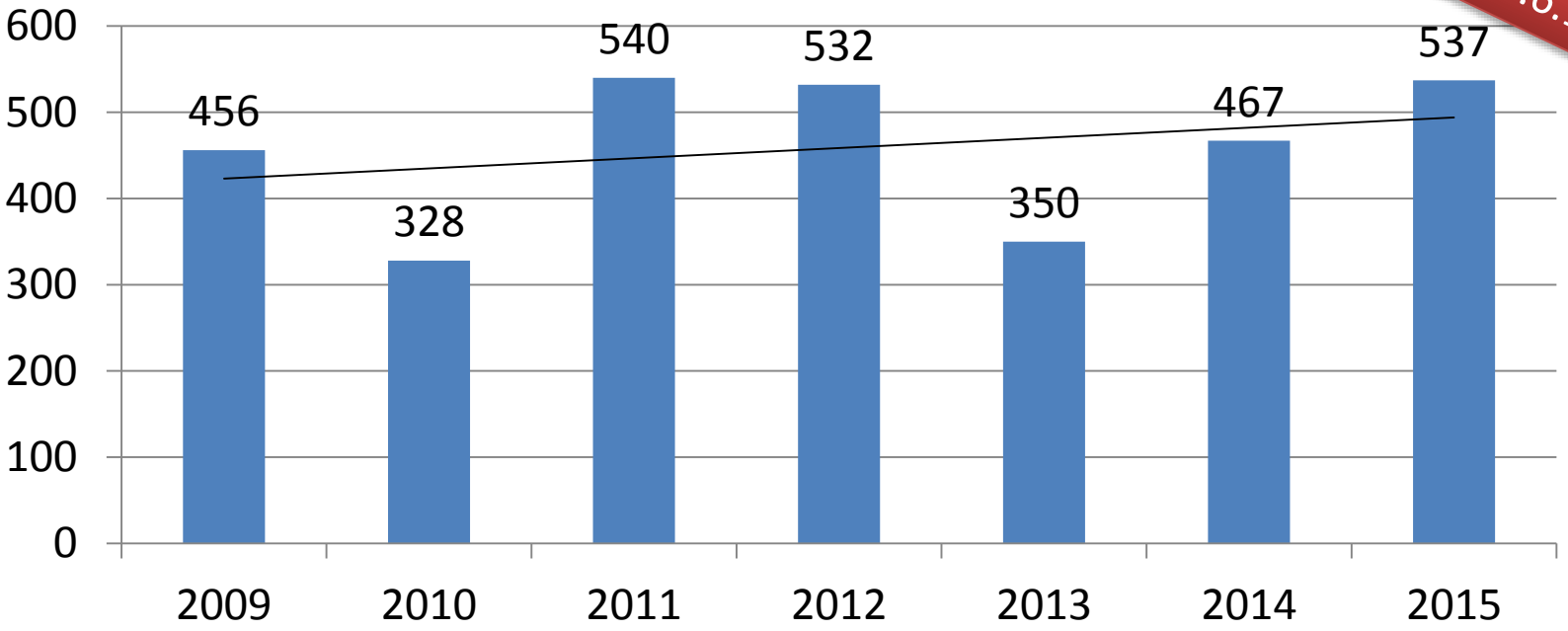
Erfolg: Freier Parkraum

- Nicht direkt messbar
- Eigene Feststellungen
- Viele positive Rückmeldungen (aus Adliswil)
- Auswärtige: «Ich konnte jahrelang profitieren, jetzt suche ich eine andere Lösung.»

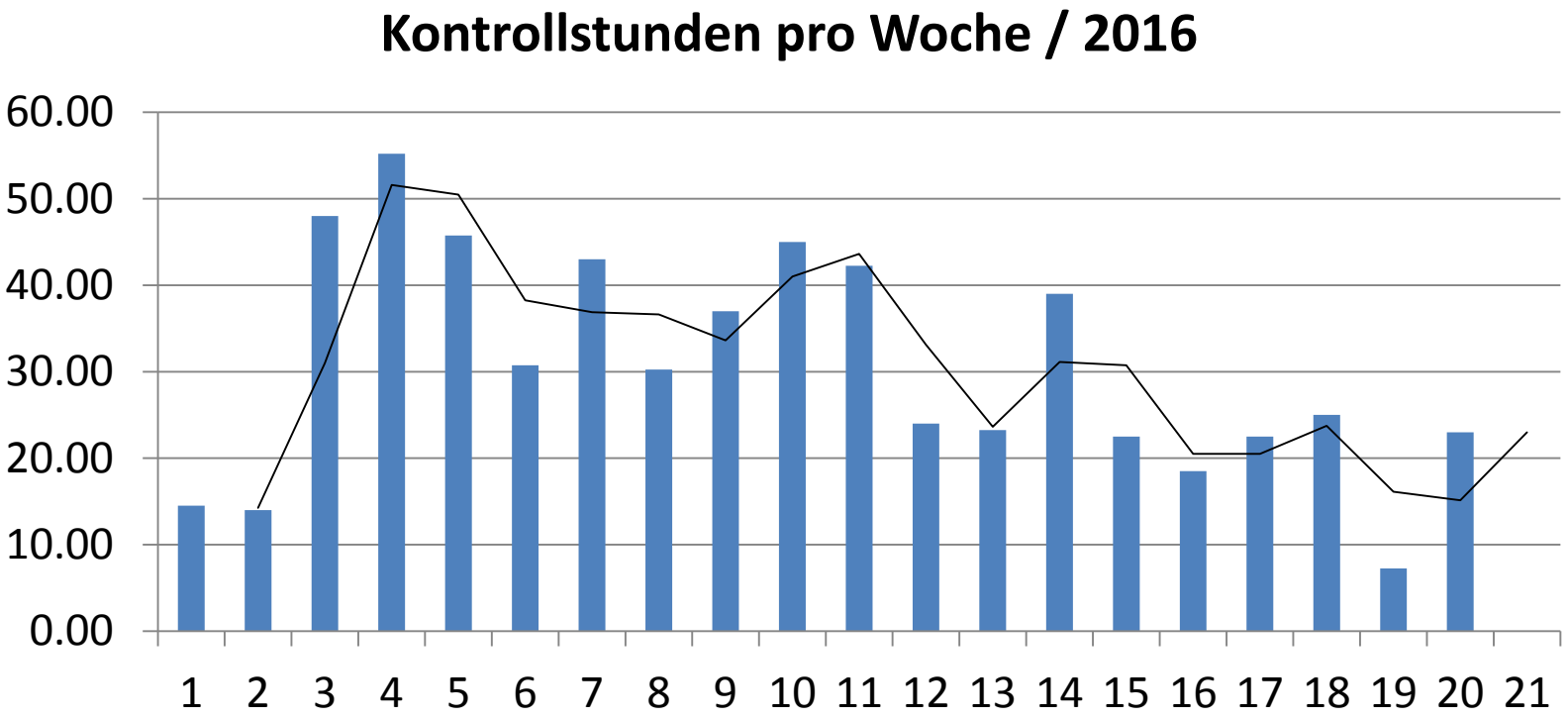
Kontrolle des ruhenden Verkehrs Stadtpolizei Adliswil

Total: 644 Std. (3.6.16)

Kontrollstunden pro Jahr



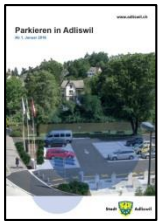
Kontrolle des ruhenden Verkehrs Stadtpolizei Adliswil 2016



Herausforderung: Zeitplan eng

30.9.2015
Beschluss GGR

1.1.2016
Einführung

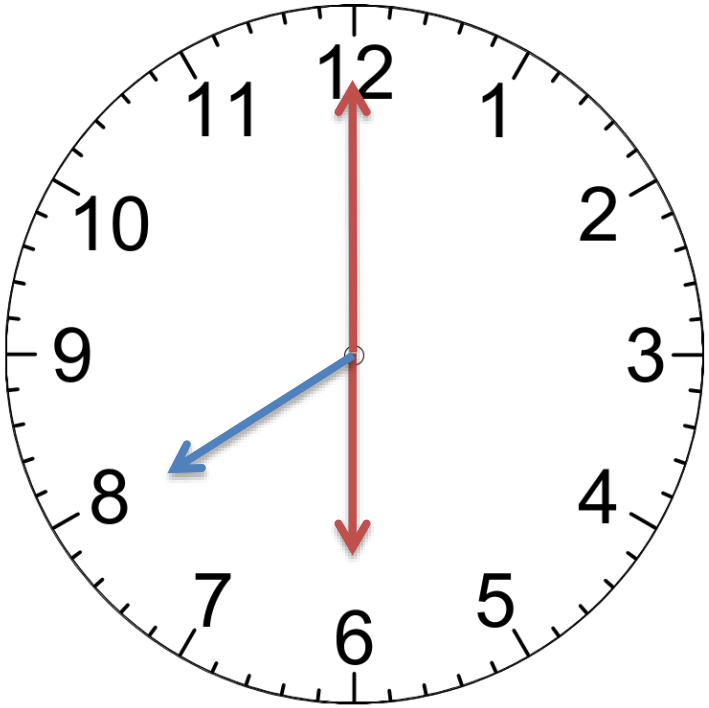


Bereitstellung IT-Plattform → Parkkartenverkauf (online und Schalter)

Kommunikation (Herstellung Broschüre) → Kommunikation als dauernde Aufgabe

Vorbereitungsarbeiten → Signalisation (in Etappen)

Kontrollmöglichkeit Parkzeitbeschränkung schwierig



max. Parkzeit 6 Stunden
werktags
06:00 Uhr bis 20:00 Uhr

In der Nacht und Sonntag frei (ohne Parkscheibe oder Parkkarte)
→ Parkplatz muss vor 06:00 Uhr verlassen werden

Ankunft in der Nacht: Parkscheibe auf Ankunftszeit stellen;
Parkerlaubnis bis 12:00 Uhr.

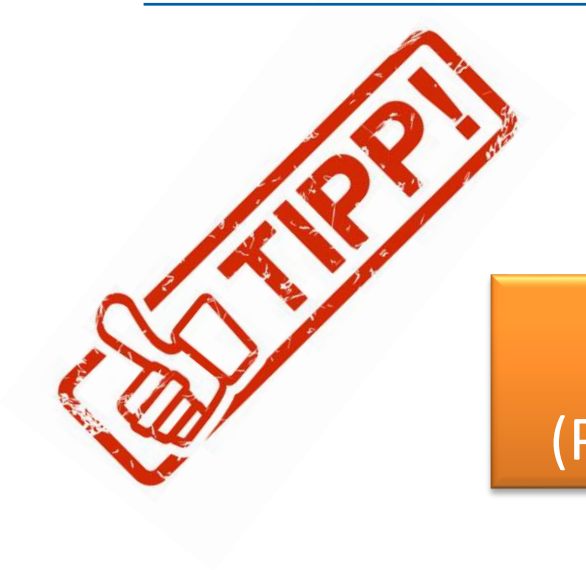
AGENDA

- Ausgangslage
- Zielsetzungen
- Umsetzung
- Praktische Umsetzung

Bisherige Erfahrungen

- Erfolge
- Schwierigkeiten
- Problemstellungen beim Vollzug
- **Empfehlungen**

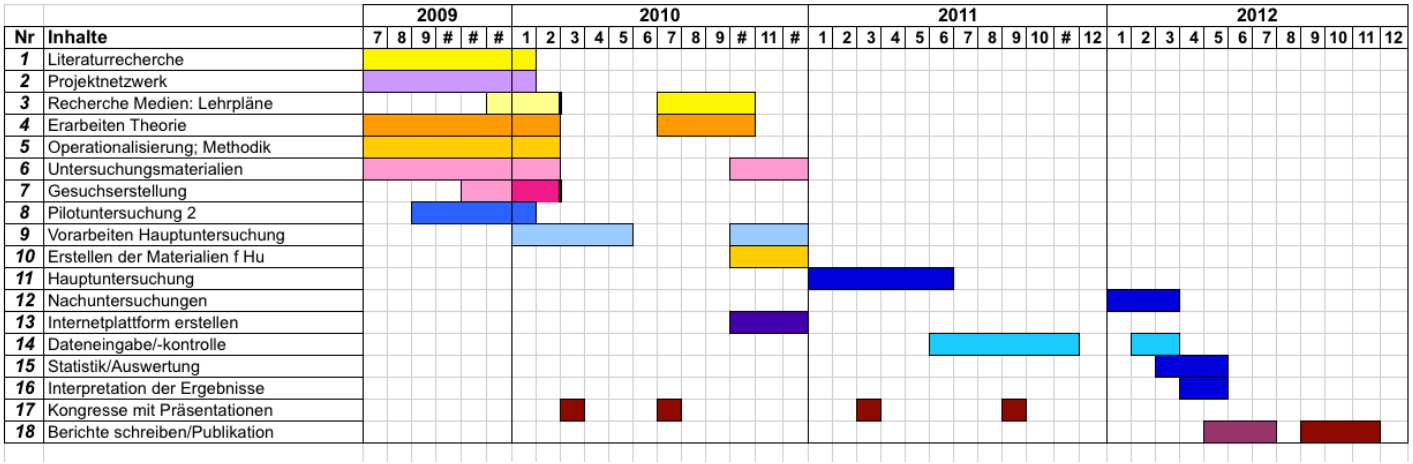
Stadt Adliswil



Zeitplan mit Reserven

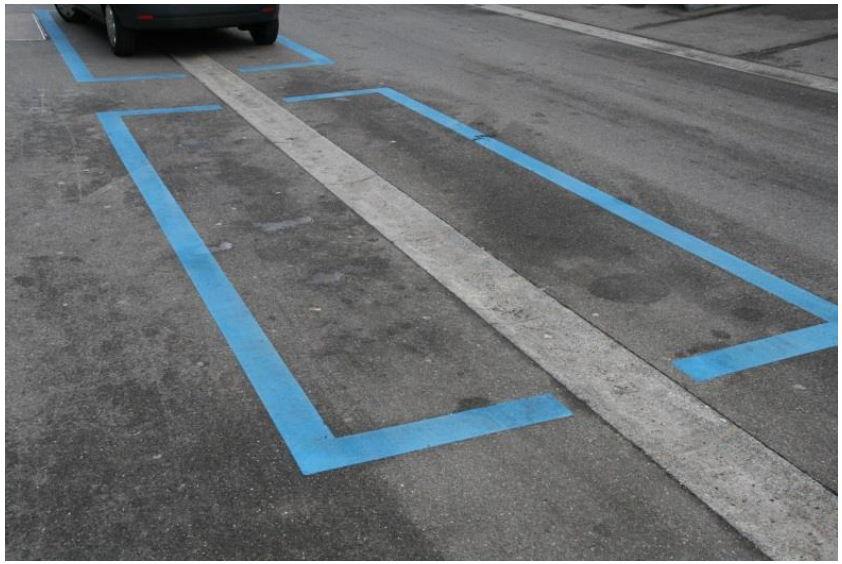
(Politik ist manchmal sehr schnell….)

Zeitplanung / Projektverlauf Historisches Denken von 4- bis 10-jährigen Kindern 2009 - 2012



Blaue Zonen favorisieren

(Regeln sind bekannt….)



Kurze max. Parkzeit
Langer pflichtiger Zeitraum

- Vereinfacht Kontrolle

Kontrollaufwand nicht unterschätzen

- Wer Regeln aufstellt, muss diese auch durchsetzen wollen.
- Fairnessgebot gegenüber Parkkartenbezügern
- Sicherstellung der Gebühreneinnahmen

Kommunikation

- Transparenz schafft Vertrauen
- Verständnis wecken und Gründe offen legen
- Neue Regeln genau erklären
- Möglichst viele Kanäle nutzen
- Beugt späteren Diskussionen vor, bzw. nimmt Wind aus den Segeln

Danke für Ihre Aufmerksamkeit.