

V4 Parkierung

V4.1 Parkplatzangebot

Ausgangslage

Das Parkplatzangebot ist ein wesentlicher Einflussfaktor auf das Verkehrsvolumen, es wirkt sich sodann auch auf die Belastung des jeweils betroffenen Verkehrsnetzes erheblich aus. Dies gilt insbesondere für die Innenstadt, Quartierzentren mit Dienstleistungsangeboten und bestimmte Standorte mit publikumsintensiven Einrichtungen (Einkaufszentren, Freizeitanlagen etc.).

Das Parkraumangebot in der Innenstadt ist in den letzten Jahren um verschiedene neue oder erweiterte Parkhäuser vergrössert worden (Einstein, Manor, Cityparking Stadtpark AZSG, Erweiterung Cityparking Brühltor). Zusätzliche Projekte sind im Bau (Fachhochschule) oder in Planung (Cityparking Schibenertor). Gleichzeitig wurden resp. wird im Zusammenhang mit der Realisierung dieser Parkgarage die Aufhebung von öffentlich zugänglichen Oberflächenparkplätzen vorgenommen.

Die Belastung des Strassennetzes sowie die Umweltvorschriften setzen einer weiteren (massiven) Erhöhung der Parkplatzzahlen Grenzen. Gemäss dem Massnahmenplan Luftreinhaltung ist die Zahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze auf öffentlichem Grund plafoniert. Neue öffentliche Parkplätze können auf dem öffentlichen Grund nur mit gleichzeitiger und gleich hoher Saldierung erstellt werden.

Planungsgrundsätze

1. Das Parkplatzangebot soll auf die Belastungsmöglichkeiten des bestehenden Strassennetzes sowie auf die Anforderungen des Umweltrechtes, der Wohn- und Lebensqualität in den betroffenen Gebieten abgestimmt werden.
2. Das Parkplatzangebot soll im Rahmen der dargestellten übergeordneten Zielsetzung die Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner sowie der Wirtschaft, der Kultur- und Freizeitnutzungen berücksichtigen. Dabei ist nicht auf die Nachfrage in Spitzenzeiten (bspw. Olma oder Weihnachtsverkauf), sondern auf die Alltagsnachfrage abzustellen.
3. In der Innenstadt und in den angrenzenden Gebieten ist das öffentlich zugängliche Parkplatzangebot grundsätzlich auf dem heutigen Stand zu plafonieren. Vorbehalten bleiben besondere Projekte mit Sondernutzungsplänen und Fahrtenbegrenzungen. Es gelten die Regeln des «St.Galler Parkplatz-Konsenses».



4. Öffentlich zugängliche Oberflächenparkplätze vor allem in der Innenstadt sollen nach Möglichkeit durch unterirdische Plätze ersetzt werden. Der dadurch gewonnene Freiraum wird für ÖV- und LV-Privilegierung und gestalterische Aufwertungen genutzt.

Beschlüsse

- a) *Parkierung Marktplatz :* **Vororientierung**
Für eine Neugestaltung Marktplatz Bohl ist ein «verkehrsfreier» Marktplatz und die damit verbundene Aufhebung der 50 oberirdischen Parkplätze notwendig.
Es ist politisch zu entscheiden, ob die 50 oberirdischen Parkplätze mit oder ohne Ersatzlösung aufgehoben werden. Eine allfällige Ersatzlösung darf höchstens fahrtenneutral sein.
- b) *St.Galler Parkplatz-Konsens:* **Vororientierung**
Der Parkplatzkonsens ist als Folge der negativ ausgefallenen Marktplatzabstimmung nicht zustande gekommen. Die Stadt ist jedoch weiterhin bestrebt, einen Parkplatzkonsens auszuarbeiten. Grundprämisse für einen künftigen Konsens bildet analog dem nicht realisierten Entwurf die Plafonierung der Parkplätze in der Innenstadt.
- c) *Parkgarage Kantonsspital:* **Zwischenergebnis**
Die geplante Parkgarage Kantonsspital wird von der Frobergstrasse her erschlossen.



V4.2 Parkplätze – Anordnung

Planungsgrundsätze

1. Die öffentlichen Parkfelder werden so angeordnet und signalisiert, dass der Suchverkehr weitestgehend entfällt, das untergeordnete Strassennetz möglichst wenig belastet sowie die Behinderungen des öffentlichen Verkehrs minimiert werden.
2. Park-&-Ride-Anlagen sind dezentral vorzusehen bei den Haltestellen der S-Bahn-Korridore ausserhalb der Stadt St.Gallen.

Beschlüsse

- a) Parkplätze entlang Hauptstrasse entfernen: **Vororientierung**
Mit dem Ziel, die Störungen des Verkehrs, insbesondere des öffentlichen Verkehrs zu reduzieren, werden Oberflächenparkplätze entlang des übergeordneten Strassennetzes unter Berücksichtigung des umliegenden Parkplatzangebotes, insbesondere auf ÖV-Hauptkorridoren aufgehoben.

Für ein durchgängiges und sicheres Veloverkehrsangebot soll die Aufhebung von Oberflächenparkplätzen entlang Velo-Primärrouten geprüft werden.

- b) Park & Ride: **Zwischenergebnis**
Die Parkgarage Kreuzbleiche und die Parkplätze beim Bahnhof St.Fiden (Lindentalstrasse) werden nicht mehr als Park-&-Ride-Anlagen betrieben.

Das Park-&-Ride-Konzept wird grossräumiger geplant. Entsprechende Parkmöglichkeiten sollen nicht an der Peripherie der Innenstadt, sondern in der Agglomeration angeordnet werden.



V4.3 Öffentliche Parkplätze – Regime

Ausgangslage

Die Parkierung auf öffentlichem Grund inklusive die Bewirtschaftung ist im entsprechenden Reglement (Parkierreglement) geregelt. Das Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichem Grund kann im öffentlichen Interesse örtlich und zeitlich beschränkt, der Bewilligungspflicht sowie der Gebührenpflicht unterstellt werden.

Planungsgrundsätze

1. In der Stadt St.Gallen werden alle öffentlich zugänglichen Parkplätze bewirtschaftet; das knappe Parkplatzangebot ist in den Quartieren prioritär für Anwohnerinnen und Anwohner sowie das Gewerbe bestimmt.
2. In den attraktiven Gebieten der Innenstadt und der Quartierzentren soll ein höherer Tarif zur Anwendung kommen als in den übrigen Gebieten.
3. Die Parkplatzbewirtschaftung wird harmonisiert, d. h. in Gebieten mit gleichen Voraussetzungen sollen einheitliche Bewirtschaftungszeiten, Tarife und eine Maximalparkdauer gelten.

Beschlüsse

- a) *Flächendeckende Bewirtschaftung:* Festsetzung
Alle öffentlich zugänglichen Parkplätze werden bewirtschaftet, d. h. die Parkplätze sind zumindest zeitlich beschränkt (EBZ) bzw. nur gegen Entgelt benutzbar.

Die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkfelder hat u. a. zum Ziel, dass der Suchverkehr minimal wird. Idealerweise wäre der Tarif der Oberflächenparkplätze teurer als derjenige in Parkgaragen.

- b) *Parkplatzgebühren erhöhen:* Vororientierung
Die Parkplatzgebühren sollen angemessen erhöht werden.

Bei der Bemessung der Parkgebühren werden insbesondere auch die Kosten alternativer Verkehrsträger (ÖV) berücksichtigt: Die Kosten für die Benützung des motorisierten Individualverkehrs für Pendelnde und Nutzende von Einkaufs- und Freizeitzentren werden grundsätzlich höher werden als für den öffentlichen Verkehr.

- c) *Erweiterte blaue Zone (EBZ):* Zwischenergebnis
Eine Ausdehnung von EBZ auf die gesamte Stadt ist vorzusehen. Zudem wird die Gebietseinteilung so angepasst, dass Binnenpendeln das Parkieren in einer EBZ-Zone mit dem Fahrzeug weitgehendst verhindert wird.

Weiter ist eine Ausdehnung der zeitlichen Bestimmung (auf Samstag und Sonntag) sowie EBZ mit Anwohnerbevorzugung punktuell zu prüfen.

- d) *Harmonisierung Tarifgestaltung:* Zwischenergebnis
Heute gilt eine Vielzahl unterschiedlicher Bewirtschaftungsmodalitäten hinsicht-



lich Höhe der Parkgebühr, des Zeitraums der Gebührenpflicht, der zulässigen Maximalparkdauer sowie Zutrittsbeschränkungen. Diese Aspekte sollen innerhalb vergleichbarer Gebiete harmonisiert werden. Es ist dabei u. a. die Unterscheidung zwischen Innenstadt, Aussenzentren und dem übrigen Gebiet vorzunehmen.

- e) *Parkierreglement erneuern* *Zwischenergebnis*
Das Reglement für die öffentlich zugänglichen Parkplätze auf öffentlichem Grund (Parkierreglement) wird erneuert.



V4.4 Private Parkplätze

Ausgangslage

Das Parkplatzreglement für private Parkplätze aus dem Jahr 1990 wurde vom Regierungsrat im Jahr 1994 aufgehoben. Seither fehlt in der Stadt St.Gallen ein Parkplatzreglement für die privaten Parkplätze. Dies ist für die Beurteilung von privaten Baugesuchen von Nachteil.

Planungsgrundsätze

Ein neues Parkplatzreglement definiert klare Bedingungen für Gesuchsteller und Behörden und ermöglicht die zeitgemässe Festlegung von Parkplatzzahlen sowie eine Mitfinanzierung des öffentlichen Verkehrs aus den Parkplatzeinnahmen.

Beschlüsse

- a) *Parkplatzreglement (Private PP):* **Zwischenergebnis**
- Das Parkplatzreglement ist, basierend auf den nachfolgenden Aspekten, zu aktualisieren und neu zu erlassen.
- › angemessene Parkplatz-Zahl für die einzelnen Nutzungen
 - › Festsetzung des Reduktionsfaktors des Grenzbedarfs an Parkfeldern in Abhängigkeit von der heutigen und künftig zu erwartenden ÖV-Erschliessung
 - › Mehrfach-Nutzungen von Parkplätzen möglich, wo sinnvoll
 - › Fahrtenmodell rechtlich verankern
 - › Beiträge an den öffentlichen Verkehr aus den Parkiereinnahmen.
 - › Berücksichtigung/Ermöglichung von autoarmen und autofreien Nutzungen
- b) *Beiträge an den öffentlichen Verkehr:* **Festsetzung**
- Von den Parkgebühreneinnahmen der Besucherparkplätze von publikumsintensiven Einrichtungen ist ein Teil zweckgebunden für die Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu verwenden. Der Anteil der Abgabe wird im Rahmen von Sondernutzungsplanungen resp. Baugesuchen in Abhängigkeit vom Standort, der Parkplatz- und Fahrtenzahl sowie von der ÖV-Erschliessung festgelegt.



V4.5 Parkleitsystem

Ausgangslage

Derzeit sind in der Innenstadt 14 Parkgaragen an das Parkleitsystem (PLS) angeschlossen. Die Wegweisung zu Einzelparkieranlagen beschränkt sich auf das Gebiet der Innenstadt zwischen den A1-Anschlüssen Kreuzbleiche und St.Fiden.

Im Gebiet des Einkaufszentrums Arena St.Gallen ist zudem ein kleines Parkleitsystem mit drei angeschlossenen Parkgaragen vorhanden.

Planungsgrundsätze

Das vorhandene PLS ist optimal zu nutzen und laufend den Gegebenheiten anzupassen.

Beschlüsse

- a) *Parkleitsystem Innenstadt:* **Festsetzung**
Bei Neubauten in der Innenstadt mit mehr als 50 öffentlich zugänglichen Parkplätzen soll der Anschluss ans PLS als Bedingung in der Baubewilligung festgelegt werden, unter dem Vorbehalt, dass die privatrechtlich organisierte PLS AG dem entsprechenden Anschlussbegehren zustimmt.
- b) *Neue Parkleitsysteme:* **Vororientierung**
Ausserhalb der Innenstadt können in Gebieten mit grösseren Parkieranlagen lokale Parkleitsysteme zweckmässig sein. Solche «Mini-PLS» können ein vereinfachtes System z. B. mit lediglich einer Informationstafel bei der Einfahrt in die jeweilige Strasse sein.

