



## Interpellation

**Interpellation Roland Gehrig: Wieviele Parkplätze erträgt die Stadt?; schriftlich**

Roland Gehrig und 23 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner reichten am 26. November 2002 eine Interpellation mit dem Titel: „Wieviele Parkplätze erträgt die Stadt?“ ein (vgl. Beilage). Der Stadtrat beantwortet die Interpellation schriftlich wie folgt:

**1 Entwicklung der Parkplatzzahlen in der Innenstadt**

Die Fragen 1 und 2 der Interpellation betreffen die Entwicklung der Zahl der öffentlichen und der privaten Parkplätze in der Innenstadt in den letzten zehn Jahren:

Die öffentlich zugänglichen Parkplätze in der Stadt St.Gallen werden vom Tiefbauamt in Zusammenarbeit mit der Stadtpolizei in einer Datenbank permanent verwaltet. Diese Statistik erfasst alle öffentlichen Parkplätze auf den Strassen und Plätzen sowie allgemein benützbare Parkplätze in Parkieranlagen, ungeachtet der Eigentumsverhältnisse. Erfasst sind somit auch die Parkplätze in privaten Tiefgaragen in der Innenstadt, soweit sie allgemein benützbar sind.

Am Ende des Jahres 2002 standen in der Innenstadt - definiert als Gebiet zwischen St.Leonhardsbrücke und Stadtpark - rund 2'950 öffentlich zugängliche Parkplätze zur Verfügung. Vor zehn Jahren umfasste dieses Angebot rund 2'800 Plätze, sodass sich eine leichte Erhöhung um rund 150 Parkplätze ergab. Diese Zahl entspricht ungefähr der Kapazität der bestehenden Parkgarage Oberer Graben.

Von Interesse ist aber auch der längerfristige Vergleich; so bestanden im Jahr 1975 rund 2'400 öffentliche Parkplätze in der Innenstadt. Das Angebot an öffentlichen Parkplätzen in der Innenstadt ist also nicht gesunken, wie oftmals vermutet wird. Vielmehr haben die neuen Parkgaragen rund um die Altstadt die aufgehobenen Parkplätze in der Altstadt mehr als kompensiert. Zudem ist die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze und damit die Möglichkeit der Steuerung der Parkplatznutzung konsequent ausgeweitet worden.



Im Vergleich zu den öffentlichen Plätzen gestaltet sich die Dokumentation der Anzahl privater Parkplätze erheblich schwieriger. Diese Parkplätze stehen nur einem bestimmten, eingeschränkten Benutzerkreis zur Verfügung und liegen oftmals innerhalb von Gebäudekomplexen (Innenhöfe, Gebäuderückseiten etc.). Die Zahl und die konkrete Nutzung dieser Plätze kann nur indirekt erfasst werden, wenn jeweils ein Baugesuchsverfahren für eine neue Parkplatznutzung oder für Neubauten, Umbauten, Sanierungen etc. durchgeführt wird.

Dieser Teil der Datenbank ist im vergangenen Jahr aufgrund der vorhandenen Informationen aktualisiert worden. Gemäss der nachgeführten Parkplatz-Datenbank bestanden in der Innenstadt Ende 2002 rund 5'350 private Parkplätze. Vor zehn Jahren betrug diese Zahl 5'300. In den letzten zehn Jahren sind in der Innenstadt - per Saldo - somit nur wenige zusätzliche private Parkplätze entstanden.

Auch hier ist aber der längerfristige Vergleich interessant: Im Jahre 1975 standen 3'900 private Parkplätze zur Verfügung, in den letzten 25 Jahren ergab sich eine Zunahme von rund 1'450 Plätzen. Die Zahl der privaten Parkplätze ist somit wesentlich stärker angestiegen als diejenige der öffentlichen Plätze.

In den oben erwähnten Zahlen sind allerdings nur die bereits erstellten Parkplätze aufgeführt. In letzter Zeit sind mehrere grössere Bauvorhaben mit Parkieranlagen bewilligt worden, andere Projekte sind noch in Planung. Dazu gehören z.B. das Geschäftshaus St.Leonhard, die Überbauung Geltenwilenstrasse, das Kongresszentrum Einstein etc. Aufgrund dieser Vorhaben ist eine Zunahme sowohl der öffentlichen wie auch der privaten Parkplätze in der Innenstadt in den kommenden Jahren zu erwarten.

## **2 Entwicklung des Verkehrsaufkommens**

Das gesamte Verkehrsaufkommen ist in den letzten Jahren und Jahrzehnten erheblich angestiegen. Ein naheliegender Grund ist die Zunahme der Zahl der Motorfahrzeuge, weitere und komplexere Ursachen sind die verstärkte Siedlungsnutzung, die erhöhte Mobilität aufgrund disperser Arbeits-, Wohn- und Freizeitstandorte, veränderte Verhaltensweisen, höheres verfügbares Einkommen etc. Die städtischen Agglomerationen sind von der zunehmenden Verkehrsdichte und den damit verbundenen Problemen besonders betroffen. Die zahlreichen Anstrengungen zur Verbesserung des „Modal Splits“ (der Aufteilung auf die verschiedenen Verkehrsträger) zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs, die Koordination neuer Siedlungsentwicklungen mit den Verkehrsmöglichkeiten, die Zurückhaltung bei Angebotsausbauten für den privaten Verkehr, die angebotsorientierte Verkehrsplanung sowie weitere Massnahmen konnten die Situation allenfalls entschärfen, aber nicht grundlegend verbessern.



Die Zahl der zur Verfügung stehenden Parkplätze ist in zentralörtlichen Gebieten ein wichtiger Faktor im infrastrukturellen Angebot für den privaten Verkehr und zweifelsohne eine Bestimmungsgrösse in der Entwicklung des Verkehrsaufkommens. Ein gegenüber der Nachfrage kleines Parkplatzangebot kann zu einem im betroffenen Gebiet reduzierten bzw. begrenzten Verkehrsaufkommen führen, allenfalls zu einem Umsteigen auf andere Verkehrsträger oder dem Ausweichen auf andere Standorte.

Die konkrete Frage 3 in der Interpellation nach den Auswirkungen der Entwicklung der Parkplatzzahlen in der St.Galler Innenstadt auf das Verkehrsaufkommen ist schwierig zu beantworten, da zahlreiche weitere Faktoren mitspielen. Ein Blick auf die Ergebnisse der Herbstzählungen seit der Eröffnung der Autobahn 1987 zeigt, dass die Verkehrsbelastung auf den innerstädtischen Strassen ohne direkte Anschlussfunktionen zur Autobahn relativ konstant geblieben ist. Dies ist auch eine Folge der mit dem Realisierungsplan 1985 / 90 getroffenen flankierenden Massnahmen, die die Kanalisierung des Verkehrs auf dem übergeordneten Strassennetz, vor allem der Autobahn, und eine Entlastung der städtischen Strassen bezwecken. Diese Massnahmen sind im Interesse der Wohn- und Lebensqualität nach wie vor wirksam.

Der im fraglichen Zeitraum festzustellende erhebliche Verkehrszuwachs ging - in Übereinstimmung mit den Zielen der städtischen Verkehrspolitik - überwiegend zu Lasten der Autobahn. Dies zeigen die massiv gestiegenen Verkehrszahlen auf der A1, die bereits künftige Kapazitätsengpässe erkennen lassen und mit mittel- und längerfristigen Massnahmen angegangen werden müssen. Der Verkehr ist aber auch auf den Zubringerachsen zur Autobahn und demzufolge auf bestimmten innerstädtischen Verkehrsverbindungen entsprechend angestiegen. So wurde bei den Zählungen an der Sonnenstrasse und im Schorentunnel eine Verkehrszunahme von 10 bis 20 % festgestellt. Dies führt zunehmend zu einer Kapazitätsauslastung bzw. Überlastung bei den anschliessenden innerstädtischen Strassen, so bei der St.Leonhardsbrücke / Geltenwilenstrasse. Diese Achsen dienen der Verbindung zwischen der Autobahn und der Innenstadt, führen aber auch in die städtischen Wohnquartiere und in die umliegenden Regionsgemeinden.

Die dargestellte Verkehrsentwicklung in der Innenstadt ist im Zusammenhang mit den genannten allgemeinen Bestimmungsgrössen und weniger mit der Zahl der angebotenen Parkplätze zu sehen, zumal sich die Parkplatzzahl im fraglichen Zeitraum nicht stark erhöht hat. Unbeantwortet ist damit die Frage, wie sich der Verkehr bei steigenden Parkplatzangeboten entwickelt hätte. Aus den Mechanismen von Angebot und Nachfrage kann gefolgert werden, dass eine erhebliche Erhöhung der Parkplatzzahlen auch zu einer weiteren Erhöhung der Verkehrsfrequenzen geführt hätte. Die allgemeinen Grundsätze der Verkehrspolitik der Stadt St.Gallen, wie sie bereits im Realisierungsplan 1985 / 90 definiert



wurden, müssen deshalb nach wie vor gelten, insbesondere der Grundsatz der angebots- und nicht nachfrageorientierten Verkehrsplanung.

### **3        Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS-Normen)**

Die Fragen 6 und 7 der Interpellation betreffen die sogenannten VSS-Normen. In diesen Normen sind technische Grundlagen für die Berechnung der Parkplatzzahlen bei privaten Projekten geregelt.

Die Bürgerschaft der Stadt St.Gallen beschloss in einer Referendumsabstimmung im Jahr 1990 ein Parkplatzreglement, das die Zahl der privaten Parkplätze festlegte und obere Grenzen für die Schaffung neuer Parkplätze vorsah. In der Innenstadt sollten die strengsten Massstäbe gelten. Die Regierung des Kantons St.Gallen schützte jedoch Rekurse gegen das neue Reglement, das damit nicht rechtskräftig wurde. Aufgrund eines Vorstosses aus dem Grossen Gemeinderat wurde später das alte Parkplatzreglement - das nur Mindestvorschriften enthielt - ersatzlos aufgehoben. Alleinige rechtliche Grundlage bildet nun das Baugesetz, das eine Einschränkung für neue Parkplätze (Reduktion oder Verbot) vorsieht, wenn (Aufzählung gemäss Art. 72bis BauG)

- die Benützung den Verkehr erheblich stört
- die Baute oder Anlage Schutzgegenstände beeinträchtigt
- Grünflächen zu erhalten sind
- die Erhaltung oder Förderung von Wohngebieten es erfordert.

In Anwendung dieser Grundlagen und als Ermessensentscheid ist somit die Parkplatzzahl im Einzelfall im Baugesuchs- oder Planverfahren zu bestimmen. Anerkannte Grundlage bilden in solchen Fällen die Normen der Fachverbände. Sie werden auch bei Rekurs- oder Beschwerdeentscheiden von den übergeordneten Instanzen als Grundlage herangezogen und akzeptiert. Die Verwendung der Normen gewährleistet auch die rechtsgleiche Behandlung der verschiedenen Einzelfälle, wobei selbstverständlich eine spezielle Beurteilung aufgrund der jeweiligen besonderen Situation erforderlich ist. In der Regel ergibt die Anwendung der Normen nur einen Rahmen (Bandbreite) für den konkreten Ermessensentscheid. Der Kantonale Massnahmenplan Luftreinhaltung - der für die Behörden verbindlich ist - erklärt im Übrigen die VSS-Normen dann als massgebend, wenn keine kommunalen Parkplatzreglemente bestehen.

Die seinerzeitige Aufhebung des alten Parkplatzreglementes erfolgte ohne gleichzeitigen Ersatz durch ein neues Reglement. Dies stand u.a. auch im Zusammenhang mit dem damals noch nicht definitiven Massnahmenplan Luftreinhaltung. Der Massnahmenplan samt der kürzlichen Nachführung und den ergänzenden Erläuterungen des Kantons liegt nun vor und wird angewendet.



#### **4      Gestaltungs- und Überbauungspläne für Grossprojekte in der Innenstadt**

Die Zunahme der Anzahl Parkplätze in der Innenstadt ist weitgehend an die Erstellung neuer, grösserer Bauten gekoppelt. Hier bestehen im Rahmen der jeweiligen Plan- und Baugesuchsverfahren Möglichkeiten, auf die Erstellung und Nutzung von neu zu erstellenden Parkplätzen im Sinne der geltenden städtischen Verkehrspolitik Einfluss zu nehmen.

Die Forderung nach der Anwendung der unteren Bandbreite der Parkplatzzahlen aufgrund der VSS-Normen ist differenziert zu beurteilen. Eine pauschale Festlegung auf die Minimalzahlen im ganzen Stadtgebiet ungeachtet der konkreten Verhältnisse dürfte weder sachgerecht noch rechtlich zulässig sein. Richtig ist es aber, dass in der Innenstadt - allenfalls auch in Aussengebieten oder Aussenquartieren mit guter öffentlicher Erschliessung - schärfere Massstäbe gelten müssen. Der Grenzbedarf gemäss VSS-Normen, der die örtliche Situation „auf der grünen Wiese“ ohne öffentliche Erschliessung darstellt, kann in bestimmten Fällen sogar bis auf Null reduziert werden. Beispiel dafür ist die Migros-Klubschule, die in der Stadt zentral liegt und mit dem Standort Bahnhofgebäude sternförmig mit allen städtischen und regionalen öffentlichen Verkehrsmitteln verbunden ist. Die Schule wurde ohne die Schaffung von Besucherparkplätzen bewilligt. Ein anderes Beispiel ist der kürzlich vom Grossen Gemeinderat beschlossene Gestaltungsplan „Geltenwilenstrasse“, bei dem innerhalb der Bandbreite nach VSS-Normen und mit Rücksicht auf die privaten Bedürfnisse wie auch die Situation des umliegenden Verkehrsnetzes eine Kompromisslösung gefunden werden konnte.

Die beiden Beispiele zeigen, dass bei Bauvorhaben im Allgemeinen und bei Überbauungs- und Gestaltungsplänen im Besonderen den jeweiligen Gegebenheiten gerecht werdende Lösungen getroffen werden müssen. Dabei sind sowohl öffentliche wie auch berechnete private Interessen einzubeziehen. Die private Nachfrage nach Parkplätzen in der Innenstadt dürfte grundsätzlich unbegrenzt sein. Ein gewisses Parkplatzangebot liegt auch im öffentlichen Interesse, so hat der Stadtrat wiederholt eine vertretbare Erhöhung der Parkplatzmöglichkeiten im Interesse der Innenstadtgeschäfte befürwortet. Mit den vorgesehenen zusätzlichen öffentlich benützbaaren Parkgaragen (Einstein Kongress, Bahnhof Nord etc.) wird dem entsprochen. Zudem ermöglichen solche neuen Parkgaragen die Aufhebung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund.

Mit der Interpellation wird eine Problematik angesprochen, die über eine solche massvolle Angebotserhöhung hinausgeht. Mit den vermehrten privaten Grossprojekten in der Innenstadt mit hohem Nutzungs- und damit auch Verkehrspotential soll in der Summe ein Parkplatzzuwachs entstehen, der deutlich über die Entwicklung der letzten Jahre hinausgeht. Die bereits jetzt sich abzeichnende Überlastung bestimmter Teile des Strassennetzes, aber auch die Auswirkungen auf die Wohn- und Lebensqualität sind Grund



dafür, die bisherige Zurückhaltung in der Bewilligungspraxis beizubehalten. Neue Überbauungs- und Gestaltungspläne dürfen nur ein zusätzliches Parkplatzangebot ausweisen, wenn dies aufgrund der Verkehrs- und Umweltsituation vertretbar ist. Ausserdem gilt es, die Erreichbarkeit der Innenstadt für den öffentlichen und privaten Verkehr im Interesse von Wirtschaft und Bevölkerung sicherzustellen. Dies bedeutet konkret, dass nötigenfalls Projekte im Rahmen von Überbauungs- und Gestaltungsplänen bezüglich Parkplätzen, aber auch bezüglich Nutzungsarten (Verkehrsintensität) und Nutzungsflächen reduziert werden müssen.

Der Stadtpräsident:  
Christen

Im Namen des Stadtrates  
Der Stadtschreiber:  
Linke

Beilage:  
- Interpellation

