

Vorlage Stadtparlament

Datum	1. Juli 2025
Beschluss Nr.	647
Aktenplan	152.15.12 Stadtparlament: Interpellationen

Interpellation Manuela Ronzani und Liliane Kobler: Gleichbehandlung der Verkehrsteilnehmer: Parkraumbewirtschaftung für Fahrrad- und Motorradabstellplätze; schriftlich

Manuela Ronzani und Liliane Kobler sowie 16 mitunterzeichnende Mitglieder des Stadtparlaments reichten am 29. April 2025 die beiliegende Interpellation «Gleichbehandlung der Verkehrsteilnehmer; Parkraumbewirtschaftung für Fahrrad- und Motorradabstellplätze» ein.

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

1 Ausgangslage

Das Velo ist ein praktisches, umweltfreundliches, gesundes und kostengünstiges Verkehrsmittel. Die Stadt St.Gallen will velofreundlicher werden und die Bevölkerung dazu animieren, die Fahrt zur Arbeit, zur Schule oder zu Freizeitaktivitäten mit dem Velo zu bewältigen. Das Velo ist ein wichtiges Element der städtischen Verkehrspolitik und im Mobilitätskonzept 2040 sowie im Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung festgelegt. Bund, Kanton und Städte investieren derzeit viel Geld für die Verbesserungen im Veloverkehr. So werden – unterstützt durch die Finanzierung aus den Agglomerationsprogrammen – viele Projekte zum Ausbau des Velonetzes angestossen und umgesetzt. Damit soll der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr gesteigert, die Sicherheit verbessert und die Beliebtheit des Velos bei den verschiedenen Nutzergruppen erhöht werden. Velos wie auch Motorräder benötigen zudem im Vergleich zu Autos bedeutend weniger Abstellfläche, was bezüglich Nutzungsdruck auf den öffentlichen Raum vorteilhaft ist.

Der öffentliche Raum ist begrenzt und die Ansprüche werden vielfältiger. Somit sollte auch der Raum für Abstellplätze optimal bewirtschaftet werden können. Zudem stellt das Abstellen eines Fahrzeugs einen gesteigerten Gemeingebrauch dar, weshalb eine Bewirtschaftung für Autos seit Jahren üblich ist.

Der Bundesrat hatte im Mai 2020 neue Signalisationsvorschriften erlassen, welche auf den 1. Januar 2021 in Kraft traten. Darunter befinden sich auch Änderungen bezüglich Parkiergebühren für «Zweiräder». Der Geltungsbereich des Signals «Parkieren gegen Gebühr» wurde auf alle Fahrzeuge ausgedehnt. Dadurch können gebührenpflichtige Parkfelder für Motorräder, Motorfahrräder sowie schnelle E-Bikes eingeführt werden – und theoretisch auch für normale E-Bikes und Velos. Die Signalisationsänderung geht auf den Wunsch des Städteverbands zurück. Dieser möchte den Parkraum für Zweiräder in den Städten besser steuern können. Zudem ist auch eine gewisse Disziplinlosigkeit beim Abstellen der Zweiräder vorhanden. Teils leidet sogar die Verkehrssicherheit, wenn die Zweiräder den

Platz auf dem Trottoir oder den Zugang zu Fussgängerstreifen versperren. Mit der Gesetzesänderung sind die Städte berechtigt, nicht aber verpflichtet, eine kostenpflichtige Zweirad-Parkierung zu organisieren.

Die Stadt Luzern ist die erste Schweizer Stadt, die eine solche Gebührenpflicht in der Praxis getestet hat. Im Januar 2022 startete die Stadt ein Pilotprojekt für die Erhebung von Gebühren für die Motorradparkierung. Im Löwengarten wurden die Anzahl Motorradparkfelder von 12 auf 24 verdoppelt und Parkiergebühren eingeführt. Die Gebühr betrug 60 Rappen pro Stunde. Der Monitoringbericht zeigt, dass das Pilotprojekt technisch und betrieblich einwandfrei funktionierte. Während des zweijährigen Pilotprojekts wurde rund 3'900 Mal kostenpflichtig parkiert. Insgesamt wurden rund 6'380 Franken Parkiergebühren eingenommen. Die Auslastung der Parkfelder und die Gebühreneinnahmen blieben jedoch unter den Erwartungen. Wer länger parkieren wollte, suchte sich einen anderen Parkplatz. Dies führte dazu, dass nahe gelegene kostenlose Motorradparkfelder zum Teil überstellt wurden. Trotz Polizeikontrollen wurden zudem zahlreiche Motorräder anstatt auf den gebührenpflichtigen Parkplätzen «wild» parkiert, zum Beispiel auf Trottoirs oder auf Veloparkplätzen. Das Pilotprojekt wurde deshalb wie geplant nach zwei Jahren beendet, die Motorradparkfelder wurden wieder von 24 auf 12 reduziert und die Gebührenpflicht wurde aufgehoben. Der Stadtrat von Luzern kam zum Schluss, dass die Gebührenpflicht grundsätzlich ein gutes Mittel wäre, um die Nachfrage zu lenken. Nötig wären aber eine flächendeckende Einführung in der Innenstadt sowie konsequente Kontrollen. Basel wollte vor einigen Jahren im Auftrag des Parlaments eine Gebührenpflicht einführen. Das Parlament hat sich jedoch zu einem späteren Zeitpunkt dagegen entschieden. Im Umweltschutzgesetz Basel-Stadt steht seitdem: «Zweiräder parkieren auf Allmend kostenlos». Damit ist das Thema einer Gebührenpflicht nicht mehr in der politischen Agenda des Kantons Basel-Stadt. Erfahrungen aus weiteren Schweizer Städten fehlen.

2 Beantwortung der Fragen

1. *Welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat für die Erarbeitung eines Modells zur digitalen oder physischen Parkraumbewirtschaftung für Fahrrad- und Motorradabstellplätze, wobei im Rahmen eines ganzheitlichen Konzepts sicherzustellen wäre, dass Ausweichmöglichkeiten möglichst unterbunden werden?*

Da Fahrräder kein Kontrollschild benötigen, kann ein Fahrrad – im Gegensatz zu den Motorrädern und den Motorfahrrädern – nur über Rahmennummer, Marke und Farbe identifiziert werden. Daher ist es im öffentlichen Raum mit verhältnismässigen Mitteln nicht möglich, nachzuweisen, ob die Parkiergebühr beglichen oder die Parkzeit überschritten wurde. Aufgrund der fehlenden, klar zugeteilten Nummernschilderkennung kann der fehlbaren Fahrzeuglenkerin oder dem fehlbaren Fahrzeuglenker auch keine Ordnungsbusse ausgestellt werden. D.h. die Zweiräder müssten polizeilich eingesammelt werden, um die verantwortliche Person zu eruieren, was nicht verhältnismässig wäre. Zudem kann nicht ausgeschlossen werden, dass das Fahrrad nicht von einer jugendlichen Person abgestellt wurde. An Jugendliche, die das 15. Altersjahr noch nicht vollendet haben, könnten keine solchen Ordnungsbussen ausgestellt werden, denn für sie gilt das Jugendstrafrecht.

In Begegnungs- und Fussgängerzonen gelten für das Abstellen von Fahrrädern die allgemeinen Vorschriften über das Parkieren, d.h. Fahrräder dürfen auch ausserhalb gekennzeichneten Stellen

abgestellt werden, wenn dabei niemand behindert oder gefährdet wird. In diesen Zonen müssten somit Parkuhren aufgestellt werden, auch wenn keine Parkfeldmarkierungen vorhanden sind.

Aus diesen Gründen sieht der Stadtrat keine Möglichkeit einer Parkraumbewirtschaftung für Velos. Die Erarbeitung eines Modells für die Parkraumbewirtschaftung für Motorräder hingegen wäre machbar.

2. In welchen Gebieten der Stadt könnte sich der Stadtrat eine Parkraumbewirtschaftung für Fahrrad- und Motorradabstellplätze vorstellen?

Aufgrund der aufwändigen rechtlichen Verfahren und der Kontrolle ist eine Bewirtschaftung von Zweirad-Abstellplätzen nur in Ausnahmefällen sinnvoll. Insbesondere bei einer Parkzeitbeschränkung auf wenige Stunden übersteigt der Kontrollaufwand den Nutzen beträchtlich. Die Bewirtschaftung wäre daher lediglich an Orten mit höchstem Parkierdruck angebracht. Aufgrund von Kosten-Nutzen-Überlegungen und auch aufgrund der Erfahrungen in der Stadt Luzern kann sich der Stadtrat nicht vorstellen, für ein Gebiet in der Stadt eine Parkraumbewirtschaftung für Fahrrad- und Motorradabstellplätze einzuführen.

3. Wie schätzt der Stadtrat die finanziellen Auswirkungen der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung für Fahrrad- und Motorradabstellplätze ein?

Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung für Fahrrad- und Motorradabstellplätze generiert Mehreinnahmen. Der Tarif der Abstellplätze müsste dabei an die Tarife von Autoparkplätzen angelehnt werden. Pro Autoparkfeld können fünf Motorräder resp. zehn Fahrräder komfortabel abgestellt werden. Der Tarif für Motorräder müsste deshalb auf einen Fünftel, derjenige der Fahrräder auf einen Zentel des Autotarifs angesetzt werden. Autofahrende bezahlen gegenwärtig im Stadtzentrum von St.Gallen CHF 2.50 pro Stunde, was für Motorradfahrende eine Gebühr von 50 Rappen und für Fahrradfahrende eine Gebühr von 25 Rappen pro Stunde ergäbe.

Für die Bewirtschaftung der Zweiradparkplätze müssten mehrere Parkuhren angeschafft werden. Die Kosten für die technischen Geräte sowie der Kontrollaufwand würden den Nutzen übersteigen. Finanziell wäre eine Parkraumbewirtschaftung für Fahrrad- und Motorradabstellplätze derzeit ein «Verlustgeschäft». Der Stadtrat ist der Auffassung, dass die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung für Fahrrad- und Motorradabstellplätze deren Aufwand derzeit nicht rechtfertigt.

4. Welche rechtlichen und administrativen Rahmenbedingungen wären für eine mögliche Umsetzung Parkraumbewirtschaftung für Fahrrad- und Motorradabstellplätze erforderlich?

Mit den vom Bundesrat im Mai 2020 neu erlassenen Signalisationsvorschriften sind Parkiergebühren für «Zweiräder» zulässig. Für eine mögliche Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung für Fahrrad- und Motorradabstellplätze müsste das Stadtparlament eine Änderung des Reglements über das Parkieren auf öffentlichem Grund (Parkierreglement) beschliessen. Das aktuelle Parkierreglement bezieht sich nur auf das Abstellen von mehrspurigen Motorfahrzeugen, Motorrädern mit Seitenwagen und weiteren Fahrzeugen mit ähnlichen Ausmassen auf öffentlichem Grund. Vom Stadtrat wäre nachfolgend der Parkiergebührentarif zu ergänzen. Zudem sind die zur Bewirtschaftung vorgesehenen Zweiradabstellplätze vom Stadtrat zu verfügen und mit Rechtsmittelbelehrung zu veröffentlichen, was möglicherweise zu Einsprachen führen könnte.

Die Stadtpräsidentin:
Maria Pappa

Der Stadtschreiber-Stellvertreter:
Andy Markwalder

Beilage:

- Interpellation vom 29. April 2025