

**Mediensperfrist
8. Mai 2024
09.00 Uhr**

T 041 208 86 86
tiefbauamt@stadtluzern.ch

Bericht:

Monitoring Motoparkierung und gebührenpflichtige Motoparkplätze



1. Mai 2024

1 Ausganglage

Basierend auf der Klima- und Energiestrategie, der Mobilitätsstrategie und dem Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität hat der Stadtrat den Auftrag, die Parkierung in der Stadt Luzern zu optimieren und flächeneffiziente Verkehrsarten wie Velos und Motorräder zu fördern. Mit diesen Vorgaben und dem im Jahr 2017 erstellten «Grundkonzept Parkierung» wurde 2020 das «Konzept Motoparkierung» erarbeitet. Ziel war, die Parksituation in der Stadt Luzern zu optimieren und mehr Abstellflächen für Motorräder zu schaffen. In Rahmen des Konzepts wurde die Parksituation für Motorräder in der Luzerner Innenstadt analysiert, die Anzahl nötiger Parkplätze evaluiert und Massnahmen zur Verbesserung der Motoparkierung definiert. Der B+A 9 vom 31. März 2021: «Motoparkierung» wurde vom Grossen Stadtrat zustimmend zur Kenntnis genommen.

Mithilfe der GIS-Daten der Stadt Luzern wurde der Bestand an Motoparkplätzen in der Innenstadt ermittelt. Diese Zahlen dienten als Grundlage für das «Konzept Motoparkierung». Zusätzlich wurden an zwei Tagen die Auslastung der bestehenden Parkflächen und die im Perimeter wild parkierten Motorräder erhoben. Anhand dieser Daten wurde die Nachfrage an Motoparkflächen berechnet. Dazu wurde die Luzerner Innenstadt in die folgenden sechs Gebiete aufgeteilt: Parkkartenzone A, Parkkartenzone D, Kleinstadt/Neustadt, Altstadt, Wey/Hof und Bahnhof.



Abb. 1: Aufteilung Gebiete Luzerner Innenstadt

Der Vergleich von Bestand und Nachfrage zeigte einen signifikanten Nachfrageüberhang für Motoparkplätze. Die Erhebungen ergaben, dass reine Motoparkflächen sehr stark ausgelastet bis überlastet waren (bis 220 % Auslastung). Im Vergleich dazu waren gemischte Velo-/Motoparkflächen nur wenig ausgelastet. Der Grund dafür war die hohe Belegung der Parkflächen durch Velos.

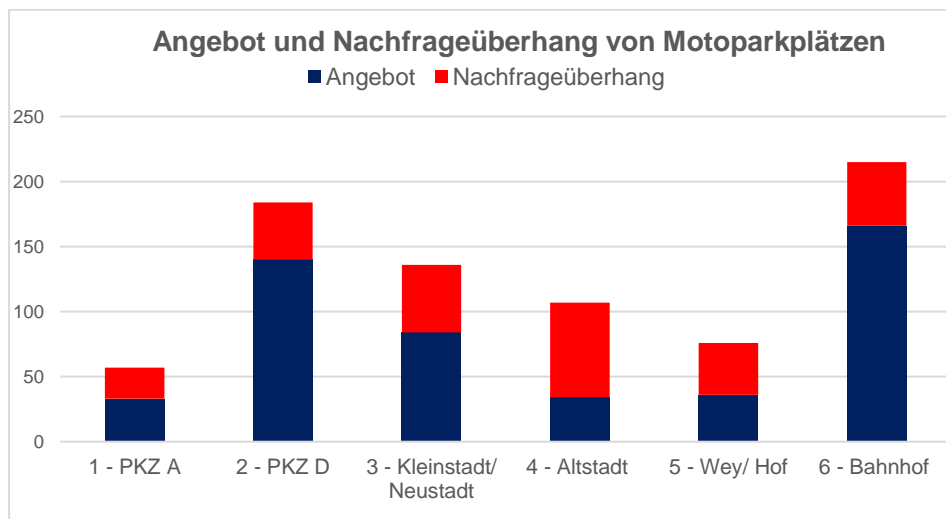


Abb. 2: Angebot und Nachfrageüberhang von Motoparkplätzen nach Gebiet

Um das Wildparkieren von Motorrädern zu minimieren und die Nutzung von Motorrädern in der Stadt Luzern attraktiver zu gestalten, wurden folgende Massnahmen im B+A «Motoparkierung» vorgeschlagen:

1. Rund 300 zusätzliche Motoabstellplätze schaffen, um den Nachfrageüberhang zu reduzieren;
2. Praktikabilität kostenpflichtiger Motoparkflächen in einem Pilotversuch testen.

Das Pilotprojekt sowie der Fortschritt bei der Schaffung neuer Motoparkplätze werden nach zwei Jahren überprüft. Im vorliegende Bericht werden die Ergebnisse ausgewertet.

2 Zusätzliches Angebot an Motoparkplätzen

Um den Nachfrageüberhang zu reduzieren, sollten zusätzliche 300 Motoparkplätze geschaffen werden. Die Parkflächen wurden so geplant, dass sich der Nachfrageüberhang in der gesamten Luzerner Innenstadt reduziert.

Für den Ausbau des Angebots an Motoparkplätzen wurden folgende Grundsätze formuliert:

1. Die neuen Motoparkplätze sollen, wo möglich, durch eine Umnutzung von Autoparkplätzen geschaffen werden. Dies in Anlehnung an das «Grundkonzept Parkierung», welches die Umnutzung von Autoparkflächen für flächeneffiziente Verkehrsmittel vorgibt.
2. Die Verkehrssicherheit muss jederzeit gewährleistet werden.
3. Es dürfen keine Grünflächen für die Motoparkierung genutzt werden.

Da die Möglichkeit für neue Motoparkplätze in den Gebieten Altstadt und Bahnhof limitiert ist, wurden Parkflächen teilweise in angrenzenden Gebieten geplant. So wurden 20 fehlende Parkfelder aus der Altstadt im Gebiet Wey/Hof ergänzt und 50 fehlende Motoparkplätze aus dem Gebiet Bahnhof im Gebiet der Parkkartenzone D (Neustadt) kompensiert. Durch die Umnutzung des Parkplatzes vor der ehemaligen Poststelle an der Frohburgstrasse konnten im Gebiet Bahnhof zusätzlich 16 neue Motoparkplätze erstellt werden. In den nächsten Jahren werden mit der Umgestaltung der Bahnhofstrasse 30 Motoparkplätze wegfallen. Sie wurden im Gebiet Kleinstadt/Neustadt bereits kompensiert.

Seit Beschluss des B+A «Motoparkierung» konnten 269 zusätzliche Motoparkplätze erstellt werden. Vorgesehen waren rund 300 Parkplätze.

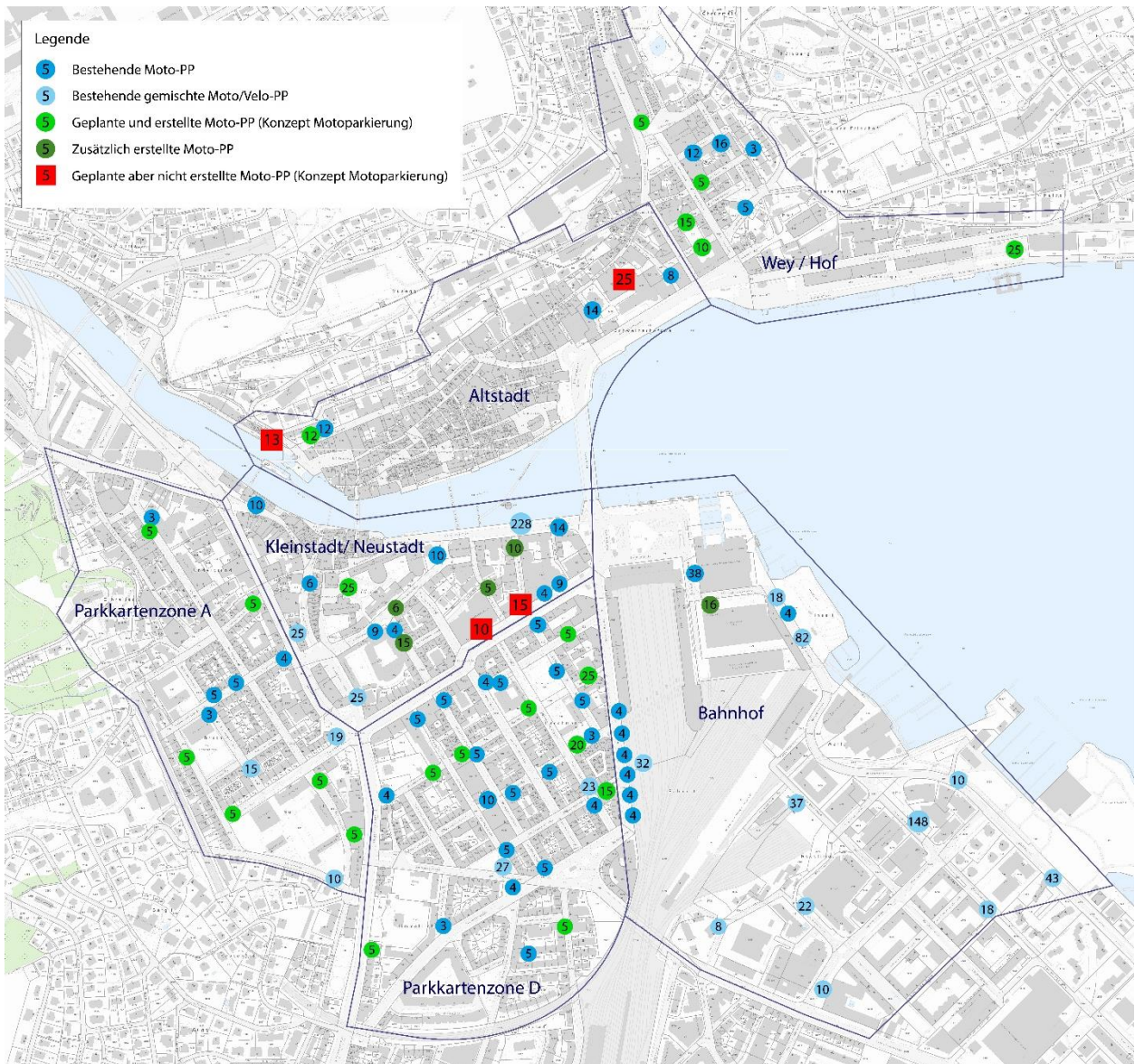


Abb. 3: Bestehende, umgesetzte und geplante Motoparkplätze in der Luzerner Innenstadt

Ein kleiner Teil der geplanten Parkplätze liess sich aus folgenden Gründen nicht umsetzen:

- Kleinstadt/Neustadt: Aus Gründen der Verkehrssicherheit konnten Parkplätze auf dem Trottoir nicht umgesetzt werden.
- Altstadt: Enge Platzverhältnisse und fehlendes Einverständnis der Grundeigentümerschaft verhinderte die Umsetzung der zusätzlich geplanten Parkplätze in diesem Perimeter.

3 Gebührenpflichtige Motoparkierung

Mit der per 1. Januar 2021 revidierten Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; [SR 741.21](#)) ist es neu möglich, Parkplätze für Motos der Gebührenpflicht zu unterstellen. Das hat mehrere Vorteile: Mit einer Bewirtschaftung der Motoparkplätze wird ein höherer Umschlag erreicht; das Dauerparkieren wird aufgrund der Kosten weniger attraktiv; die Verfügbarkeit der Abstellplätze steigt; Motorradfahrende tragen einen Teil der Unterhaltskosten für Motoabstellplätze im Sinne des Verursacherprinzips.

Insbesondere Parkuhren mit Kennzeicheneingabe ermöglichen ein unkompliziertes Erheben von Parkgebühren für Motos, ohne dass Parkzettel hinterlegt oder Parkfelder mit Nummern markiert werden müssen.

Ob die Akzeptanz von gebührenpflichtigen Motoparkplätzen vorhanden ist, wurde während einer zweijährigen Pilotphase getestet (Januar 2022 bis Ende Dezember 2023). Als gebührenpflichtig wurde der Motoparkplatz im Löwengraben ausgeschieden. Nachfolgend wird das Pilotprojekt erklärt und die Ergebnisse analysiert.

Im Zuge des Pilotversuchs wurde die Anzahl der bestehenden Motorradparkplätze am Löwengraben von 12 auf 24 verdoppelt. Der Tarif der Motoparkplätze wurde an die Tarife von Autoparkplätzen angelehnt. Pro Autoparkplatz können fünf Motorräder komfortabel abgestellt werden. Der Tarif der Motoparkplätze wurde darum auf einen Fünftel des Autotarifs angesetzt. Autofahrende bezahlen Fr. 3.– pro Stunde, Motorradfahrende Fr. –.60 pro Stunde. Die Kontrollorgane wurden gebeten, während des Pilotprojekts vermehrt Kontrollen durchzuführen. Ziel der zusätzlichen Kontrollen war, eine mögliche Verlagerung auf die restlichen, meist überbelegten Motoparkplätze, Wildparkieren und das Falschparkieren auf Veloparkplätzen zu vermeiden.

Der Pilotversuch wurde Ende 2023 abgeschlossen. Technisch hat die Erhebung von Gebühren über die Erfassung der Kontrollschilder einwandfrei funktioniert. Die Daten von Zahlvorgängen für die Motoparkierung wurden vom Parkuhrenanbieter Digitalparking zur Verfügung gestellt. Die Analyse dieser Daten gibt Aufschluss über die Akzeptanz der Gebührenpflicht: Im Jahr 2022 wurden insgesamt 1'821 Parkvorgänge verzeichnet. Zu beachten ist dabei, dass die Parkplätze aufgrund von Bauarbeiten beim St.-Karli-Quai bis im April 2022 sehr schwierig erreichbar waren. Im Folgejahr stieg die Zahl der Parkvorgänge auf 2'088. Trotz einer leichten Steigerung blieb die Nutzung mit durchschnittlich 5,3 bezahlten Parkvorgängen pro Tag gering. Die Nutzung der Parkflächen im Winter war mit durchschnittlich 2,6 Parkvorgängen wesentlich tiefer als die Nutzung im Sommer mit durchschnittlich 8,8 bezahlten Parkvorgängen pro Tag. Am meisten bezahlte Parkvorgänge konnten im August 2022 mit 298 Parkvorgängen (9,6 pro Tag) und im September 2023 mit 305 (10,2 pro Tag) verzeichnet werden. Die Daten von Digitalparking zeigen, dass die Dauerparkierung an andere Orte verlagert wurde. Der durchschnittliche Parkvorgang war entsprechend kurz und dauerte rund 1,6 Stunden.

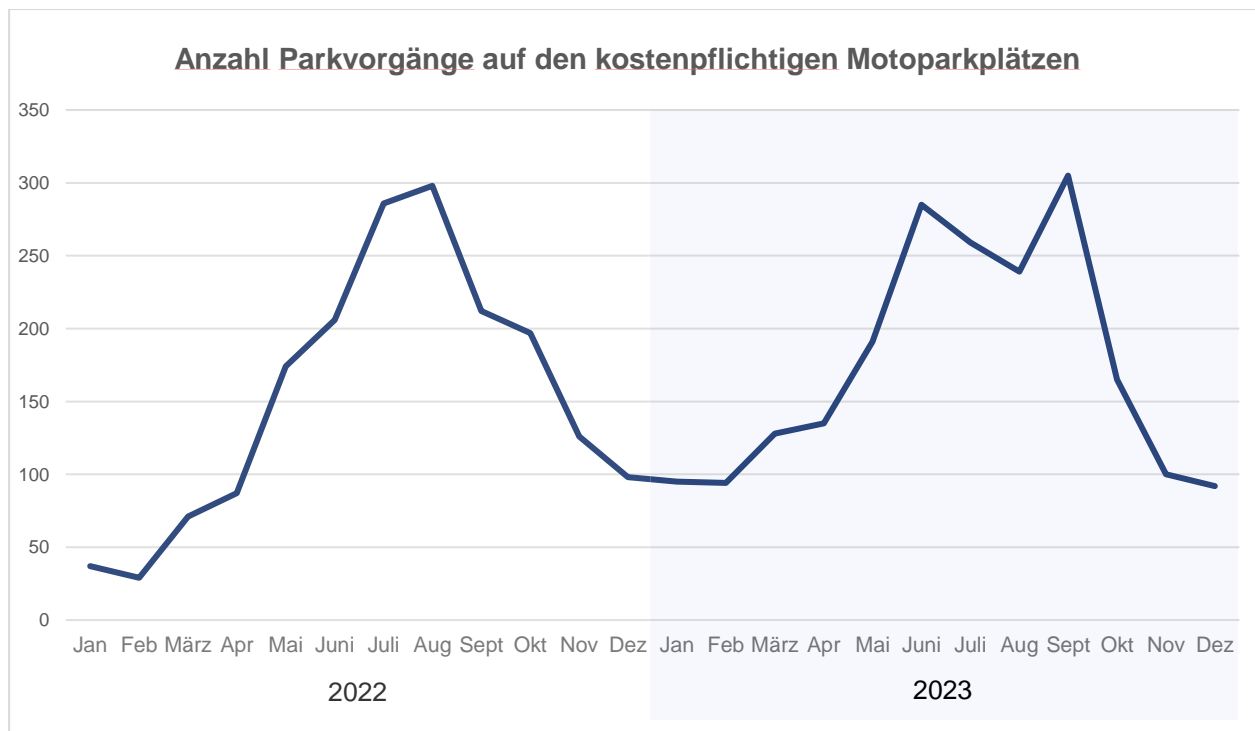


Abb. 4: Parkvorgänge auf kostenpflichtigen Motoparkplätzen in den Jahren 2022 und 2023

Während der Pilotphase wurden insgesamt rund Fr. 6'380.– an Parkgebühren eingenommen (2022: Fr. 2'880.–, 2023: Fr. 3'500.–). Trotz einer gewissen Steigerung der Einnahmen vom ersten zum zweiten Jahr kann keine breite Akzeptanz von gebührenpflichtigen Motoparkplätzen abgeleitet werden. Die Auslastung der Parkplätze und die entsprechenden Gebühreneinnahmen bleiben weit unter den im

B+A «Motoparkierung» geschätzten Werten. Entsprechend konnten die Ausgaben im Rahmen des Pilotprojekts nicht amortisiert werden.

Als flankierende Massnahme des Pilotprojekts wurde die Luzerner Polizei (LUPOL) angehalten, im Gebiet der Altstadt verstärkt Kontrollen auf Motoparkplätzen durchzuführen und Falschparkierende zu büssen. Die gebüssteten Vergehen wurden pro Strassenzug ausgewertet. Für den vorliegenden Bericht wurden insbesondere Strassenzüge ausgewertet, an welchen Velo- oder Motoparkplätze liegen. Um zu sehen, ob während des Pilotprojekts das Falschparkieren von Motos zunahm, wurde die Anzahl Bussen aus dem Jahr 2019 mit den beiden Jahren des Pilotversuchs verglichen.

Bussen Motorräder im Gebiet Altstadt			
	2019	2022	2023
Löwengraben	55	82	60
Grabenstrasse	2	4	5
St.-Karli-Quai	1	0	1
Pfistergasse	0	2	0
Kapellplatz	22	50	46
Schwanenplatz	6	7	12
Grendel	8	2	0
Seehofstrasse	0	0	2
Töpferstrasse	14	2	7
Total	107	149	132

Abb. 5: Verteilte Ordnungsbussen im Gebiet Altstadt 2019 im Vergleich zu 2022/2023 (Quelle: Luzerner Polizei)

Aus dem Vergleich wird ersichtlich, dass die Anzahl Ordnungsbussen in beiden Jahren des Pilotprojekts höher ausfielen. Es ist jedoch unklar, ob die erhöhte Anzahl Bussen auf eine erhöhte Kontrollaktivität von LUPOL zurückzuführen ist oder ob das Falschparkieren der Motos während des Pilotprojekts tatsächlich zugenommen hat.

Die Anzahl Bussen ist während des Pilotprojekts auf gewissen Strassenzügen massiv gestiegen. Beobachtungen vor Ort haben gezeigt, dass trotzdem viele Motos falsch abgestellt wurden. Beispielsweise wurden im Bereich der Seehofstrasse und der Bahnhofstrasse regelmässig viele falsch abgestellte Motos beobachtet, jedoch kaum Ordnungsbussen verteilt. Offenbar haben die Kontrollen nicht ausgereicht.

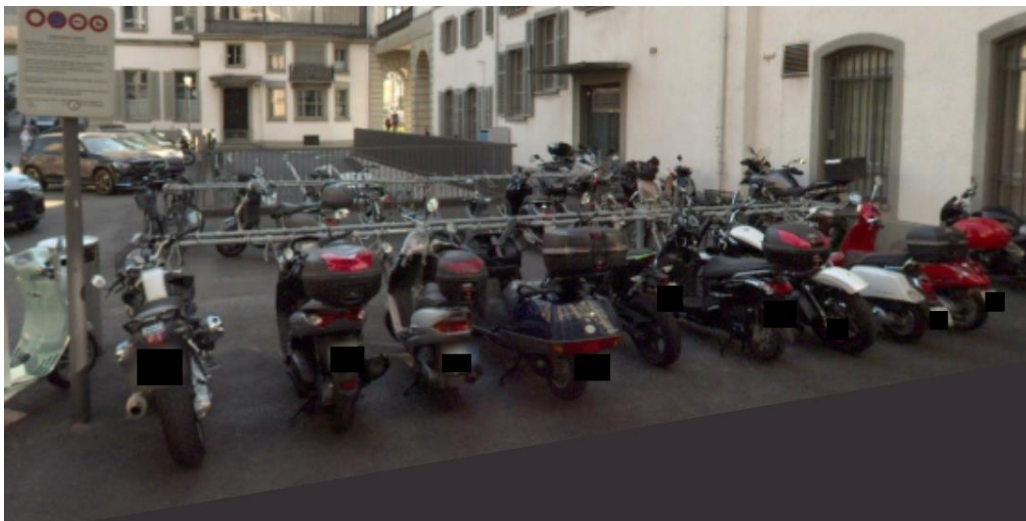


Abb. 6: Falsch parkierte Motorräder auf den Veloparkplätzen des Hotels Schweizerhof (Quelle: Infra3D)



Abb. 7: Falsch parkierte Motorräder auf dem Velo-/Mofaparkplatz an der Seehofstrasse (Quelle: Infra3D)

Die Diskrepanz zwischen der polizeilichen Statistik und den Beobachtungen vor Ort deutet darauf hin, dass die Kontrollen der Luzerner Polizei zu wenig konsequent waren. Entsprechend zeigt sich, dass gebührenpflichtige Parkplätze ohne konsequente Kontrollen keine breite Akzeptanz finden und Motos einfach auf andere Plätze abgestellt werden.

Die Stadt Luzern ist eine der ersten Schweizer Städte, die eine Gebührenpflicht auf Motoparkplätzen getestet hat. Aktuell liegen keine Informationen von anderen Schweizer Städten oder Gemeinden vor, die ein ähnliches Vorhaben umsetzen wollen. Aus städtischer Sicht ist eine Erhebung von Gebühren auf Motoparkplätzen ein adäquates Mittel. Sie kann bei der Lenkung der Nachfrage nach Motoparkplätzen helfen.

4 Fazit und weiteres Vorgehen

Das Pilotprojekt für die Erhebung von Gebühren auf Motoparkplätzen hat technisch einwandfrei funktioniert. Die Gebühren konnten digital oder über die Eingabe des entsprechenden Kontrollschildes an der Parkuhr bezahlt werden. Insbesondere das Angebot an Ausweichmöglichkeiten für die Parkierung sowie die fehlende konsequente Kontrolle von falsch abgestellten Motos trugen dazu bei, dass gebührenpflichtige Motoparkplätze nicht akzeptiert werden. Das Pilotprojekt für die Erhebung von Gebühren auf Motoparkplätzen wird deshalb beendet. Die für das Pilotprojekt verschobenen Veloabstellplätze werden vom St.-Karli-Quai wieder an den Löwengraben zurückgesetzt. Eine erneute Prüfung für die Erhebung von Gebühren auf Motoparkplätzen wird erst dann wieder in Betracht gezogen, wenn aus anderen Städten oder Gemeinden positive Erfahrungen vorliegen. Die Stadt Luzern teilt ihre Erfahrungen aus dem Pilotprojekt mit der Städtekonferenz Mobilität und weiteren Interessierten. Von weiteren konkreten Massnahmen sieht die Stadt Luzern aktuell ab. Falls die Thematik für die Luzerner Innenstadt wieder geprüft werden soll, müsste das Gebührensystem flächendeckend eingeführt werden. Im gebührenpflichtigen Perimeter müssen regelmässig Polizeikontrollen durchgeführt werden. Nur so kann eine Verlagerung der privaten Parkierung auf den Privatgrund erreicht und eine Verlagerung auf andere Strassenzüge sowie das Falschparkieren von Motos verhindert werden.