

PARKINGNEWS

Schweizer Berufs-/Fachverein des ruhenden Verkehrs
November 2025



EDITORIAL

Marcel Sonderegger
Präsident Ausschuss
Publikationen

Liebe Mitglieder

Am EPA-Kongress vom September 2025 in Brüssel machte das «Schweizer Modell» Furore: Im Katastrophenfall stehen für die Bevölkerung neun Millionen Schutzplätze bereit. Dass die Abdeckung so über 100 % erreicht, verdankt die Schweiz auch den Parkhäusern. ParkingSwiss-Präsident Damien Zuber stellt ihre wichtige Rolle in dieser Ausgabe vor. Daneben beleuchten wir Herausforderungen für Parkings – den Trend zu grösseren Fahrzeugen, digital operierende Diebe und das Risiko von Korrosionsschäden. Überdies freuen wir uns, unsere Mitglieder über neue Werbemöglichkeiten zu informieren. Details zu Inseraten und Publireportagen finden sich auf Seite 8 dieser ParkingNews. Das Sekretariat freut sich über Ihre Ideen und Rückmeldungen! Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre.

WIE EIN PARKING ZUM SCHUTZRAUM WIRD



Damien Zuber
Präsident ParkingSwiss

Im Bereich des Zivilschutzes gilt die Schweiz als Vorbild. Dabei können Parkings eine wichtige Rolle spielen: Unterirdische Bauwerke eignen sich ideal zum Einbau von Schutzräumen, die im Ernstfall Tausende von Menschen empfangen können.

Das in anderen Ländern wenig bekannte Schweizer Modell stiess an der EPA-Konferenz in Brüssel auf grosses Interesse. Denn vielen ist das Bild der Ukrainerrinnen und Ukrainer präsent, die in U-Bahn-Stationen oder Parkings Zuflucht vor den russischen Bombenangriffen suchen. Deren Schicksal hat schmerzlich in Erinnerung gerufen, wie wichtig Schutzräume sind. Sie sollen im Kriegs- oder Katastrophenfall das Überleben der Bevölkerung garantieren. In der Schweiz sind solche Einrichtungen weit mehr als provisorische Notunterkünfte: In ihnen kann man trinken, essen, schlafen, Toiletten benutzen und gefilterte Luft atmen, während sie gleichzeitig Schutz vor Erdbeben oder radioaktivem Niederschlag bieten.

Ein Platz pro Einwohner

Seit 1963 schreibt das Bundesgesetz über den Bevölkerungsschutz (BZG) vor, dass für jede Einwohnerin und jeden Einwohner in der Nähe des Wohnortes ein Schutzplatz zur Verfügung stehen muss. Jeder Neubau muss daher zwingend einen Schutzraum vorsehen, es sei denn, die Gemeinde verfügt bereits über ausreichende Kapazitäten. Mit ihren 370'000 privaten und öffentlichen Schutzräumen, die 9 Millionen Plätze bieten, weist die Schweiz eine Versorgungsquote von über 100 % auf. Es überrascht daher nicht, dass dieses System, das ich am 17. September in Brüssel anlässlich der 21. European Parking Conference der EPA zum Thema militärische Vorsorge vorgestellt habe, auf grosses Interesse stiess. Nur wenige Länder verfügen über eine vergleichbare Infrastruktur.

Tiefgaragen eignen sich als Schutzräume

Parkings spielen dabei eine zentrale Rolle: In den öffentlichen Schutzräumen, die in ihren Untergeschossen eingebaut sind, können mehrere Tausend Menschen Platz finden. Private Schutzräume bieten bis zu 200 Plätze, öffentliche Schutzräume bis zu 800 Plätze und verfügen zusätzlich über einen Wassertank. Die sehr grossen öffentlichen Schutzräume mit mehreren Tausend Plätzen sind zudem mit einer Küche, einem kompletten Belüftungssystem und einem Generator ausgestattet.

Alle Schutzräume müssen erdbebensicher sein und Schutz vor konventionellen, nuklearen, biologischen und chemischen Waffen bieten. Sie verfügen über gepanzerte Wände und Türen, ein Belüftungssystem, eine Zugangsschleuse, Wasser- und Nahrungsvorräte, Betten und Sanitäranlagen.

Die Kosten

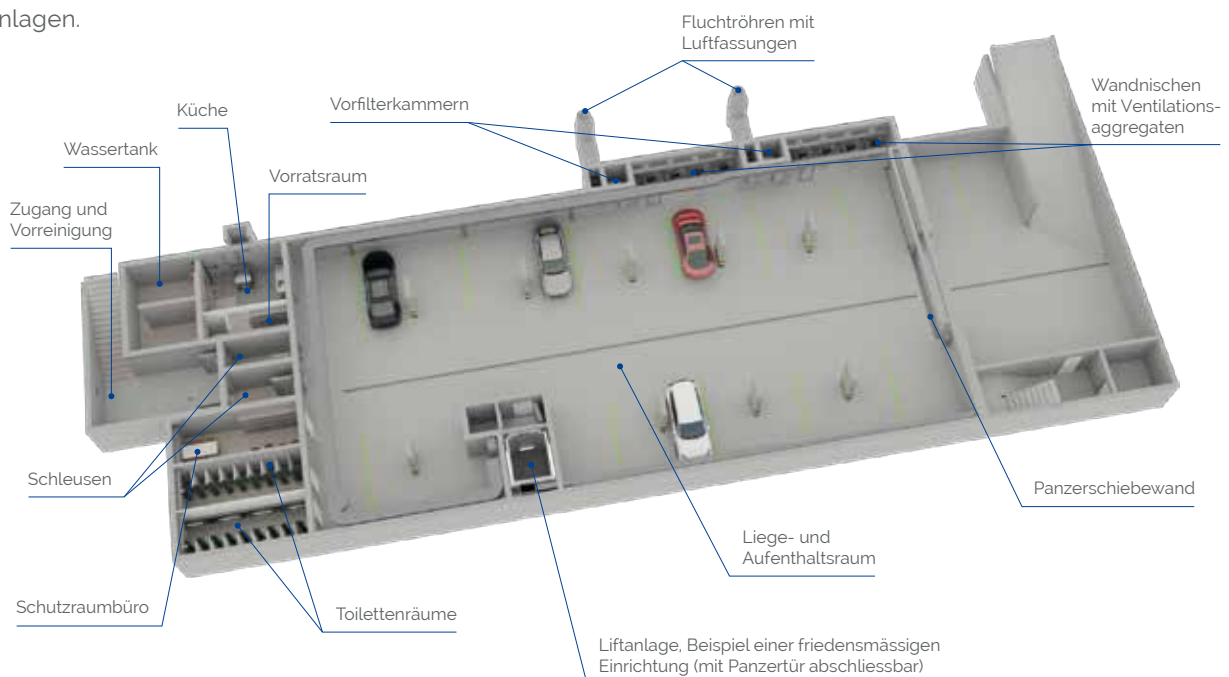
Das Gesetz schreibt eine Mindestfläche von einem Quadratmeter pro Person und eine Bruttohöhe von 2,6 bis 2,8 Metern vor. Diese einfachen und robusten Strukturen sind relativ kostengünstig, wenn sie in ein neues Parking integriert werden. Zu den Baukosten eines Parkplatzes (ca. 80'000 Franken) werden Mehrkosten von etwa 2'000 Franken pro geschützte Person hinzugerechnet. Da ein Platz rund 20 Betten aufnehmen kann, bietet ein Parking mit 50 Plätzen potenziell bereits 1000 Personen Schutz. Im Kanton Genf sind zahlreiche Parkings mit Schutzräumen ausgestattet, weitere Projekte sind in Planung.

Das Verfahren

Bei jedem neuen Bauvorhaben ist das Amt für Zivilschutz zu konsultieren, um den Bedarf an Schutzplätzen zu ermitteln. Denn die Verpflichtung zum Bau von Schutzräumen bleibt bestehen, um allfällige Lücken zu schliessen und mit dem Bevölkerungswachstum Schritt zu halten. Heute steht jedoch vor allem die Werterhaltung der bestehenden Infrastrukturen im Vordergrund.

Im Ernstfall müssen die Schutzräume innerhalb von fünf Tagen einsatzbereit sein. Ordnen die Behörden ihre Belegung an, müssen Eigentümer sie mit Hilfe des Zivilschutzes räumen und ausstatten. In Parkings ist das Vorgehen denkbar einfacher: Es müssen lediglich alle Autos hinausgefahren werden.

Bezugsquelle der Broschüre «Grosse Schutzräume»: Bundesamt für Bevölkerungsschutz BABS, www.babs.admin.ch/de/publikationen-zsa



Schutzräume in Tiefgaragen werden in Friedenszeiten für ihren ursprünglichen Zweck genutzt, nämlich zum Abstellen von Fahrzeugen. Spezifische technische Einrichtungen wie Lüftungssysteme oder Personenaufzüge dürfen den ordnungsgemässen Betrieb der Schutzräume nicht beeinträchtigen. Quelle: BABS

SO SCHÜTZEN SICH PARKINGS VOR DIEBEN

In einer Zeit, in der die Zahl der Ordnungswidrigkeiten drastisch zunimmt, werden Parkings zunehmend zum Tummelfeld für Diebe. Wie können Parkingbetreiber sowohl die Kunden als auch sich selbst wirksam schützen?



**Thierry d'Autherville,
CEO Gruppe PARKGEST**

PARKGEST verfügt über mehr als 50 Jahre Erfahrung in der Planung, im Bau, im Betrieb und in der Sanierung von 18 öffentlichen und privaten Parkings in der Westschweiz.

Auch wenn die Besucherzahlen seit den 2000er-Jahren rückläufig sind, bleiben Parkings Orte, an denen gestohlen wird – von klassischen Methoden bis hin zu digitalen Techniken. Das erste Risiko sind Taschendiebe, die in stark frequentierten Fussgängerzonen wie an Kassenautomaten aktiv sind. Sie nutzen die Unaufmerksamkeit eines Kunden beim Bezahlen, um Portemonnaie oder Telefon zu stehlen. Zur Verringerung dieses Risikos kann der Betreiber die Videoüberwachung verstärken, die Sichtbarkeitsverhältnisse in diesen Bereichen verbessern und die Nutzer gezielt sensibilisieren.

Eine weitere häufige Bedrohung ist der Raubüberfall zwischen Kasse und Fahrzeug. Der Täter beobachtet sein Opfer und reisst ihm Tasche oder Uhr vom Arm. Prävention erfordert eine effiziente Beleuchtung, die Sicherung der Fussgängerwege sowie Patrouillen zu Stosszeiten.

Trickdiebstähle sind nach wie vor verbreitet: Eine Person lenkt den Fahrer ab, während ein Komplize einen Gegenstand aus dem Auto entwendet. Der Betreiber kann dagegen vorgehen, indem er mehr Kontrollrunden durchführt, mit Hinweisschildern daran erinnert, keine Wertsachen sichtbar im Auto zurückzulassen, und die Videoüberwachung verstärkt.

Diebstähle im digitalen Zeitalter

Heute verwenden Diebe zunehmend kontaktlose Technologien. Mithilfe elektronischer Geräte fangen sie das Signal von RFID-Schlüsseln (Radio Frequency Identification) ab oder stören es, um Fahrzeuge gewaltlos zu öffnen. Be-

treiber sollten daher eine kontinuierliche Überwachung sicherstellen und praktische Empfehlungen weitergeben – etwa die Verwendung von RFID-Schutzhüllen.

Der neueste Trick: Das Anbringen von GPS-Trackern an geparkten Fahrzeugen, um diese später an einem abgelegenen Ort zu stehlen. Als Gegenmassnahme empfiehlt sich, Parkings aktiv zu überwachen, die Fahrer zur Überprüfung ihres Autos anzuhalten und bei der Entdeckung eines solchen Geräts mit der Polizei eng zusammenzuarbeiten.

Verantwortung und rechtlicher Rahmen

In der Schweiz regelt das Obligationenrecht die Haftung der Betreiber über den sogenannten Hinterlegungsvertrag. Sie sind verpflichtet, mit angemessener Sorgfalt für den Schutz der Fahrzeuge zu sorgen. Bei Verschulden (defekte Schranke oder defektes System, ungesicherter Zugang) oder Fahrlässigkeit (fehlende Kontrollen, ungeprüfte Kameras, mangelnde Information der Kunden) können Betreiber haftbar gemacht werden. Bei grober Fahrlässigkeit gelten keine Haftungsbeschränkungen.

Der Anstieg der Diebstähle erfordert erhöhte Wachsamkeit. Prävention beruht auf Überwachung, Beleuchtung, Beschilderung, Sensibilisierung und Zusammenarbeit mit den Ordnungskräften. Die Verbindung von operativer Prävention und rechtlichem Rahmen schützt sowohl die Nutzer als auch den Betreiber – und reduziert finanzielle sowie juristische Risiken.

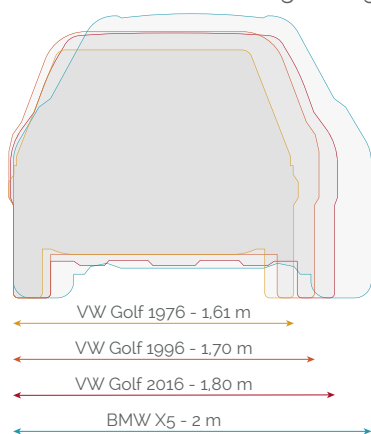
SUVS SPRENGEN DIE DIMENSIONEN ÄLTERER PARKINGS

Der Trend zu grösseren Fahrzeugen verändert die Realität in Schweizer Parkings – sichtbar, hörbar und messbar. SUVs und Vans dominieren inzwischen das Strassenbild. Ihre Dimensionen sprengen die Normen vieler älterer Parkieranlagen – eine stille, aber tiefgreifende Herausforderung für Betreiber und Eigentümer zugleich.



Mark Friesen
QUINTA Consulting

Mark Friesen ist Gründer und Managing Partner von QUINTA Consulting, einer auf Parkierung und Mobilität spezialisierten Unternehmensberatung mit Projekten für Flughäfen, Betreiber sowie Städte und Gemeinden in Europa und der Schweiz. Als Fachautor und Referent beschäftigt er sich seit 20 Jahren mit der Zukunft des Parkens – von der operativen Bewirtschaftung bis hin zur digitalen Kundenerfahrung.



Gemäss Auto Schweiz waren 2024 bereits über 55 % aller Neuzulassungen SUV, doppelt so viele wie noch vor zehn Jahren. Heute sind fast 1,5 Millionen solcher Fahrzeuge im Land unterwegs. Lange galt der VW Golf als Bemes-

sungsfahrzeug für die Dimensionierung von Parkfeldern. Doch während der Golf I von 1976 nur 1,61 Meter breit war, misst der Golf VIII fast 1,80 Meter. Moderne SUVs wie der VW Touareg oder BMW X5 erreichen mit Spiegeln über 2,20 Meter. In bestehenden Parkings mit Parkfeldbreiten von 2,30 Metern bleibt kaum mehr

Spielraum für Türöffnungen oder sichere Manöver. Gleichzeitig stammen viele Schweizer Parkieranlagen aus den 1960er- und 1970er-Jahren – aus einer Zeit, in der Fahrzeuge deutlich schmaler, leichter und tiefer waren.

Eng, steil, unzeitgemäss

Was damals als komfortabel galt, ist heute ein Engpass: zu enge Parkfelder, zu steile Rampen, zu geringe Durchfahrtshöhen. Die Folge sind vermehrte Lackschäden, längere Rangierzeiten und eine wachsende Unzufriedenheit bei den Nutzenden. Besonders heikel sind Einfahrtsradien und Rampenkuppen – dort, wo Bodenfreiheit und Böschungswinkel moderner SUV an physische Grenzen stossen.

Auch elektrisch betriebene Fahrzeuge verschärfen die Situation: E-SUVs sind durchweg schwerer, höher und benötigen an Ladeplätzen zusätzlichen seitlichen Raum für Kabel und Anschlüsse.

Zwischen Komfort und Kommerz

Für Betreiber ergibt sich ein klassischer Zielkonflikt: Grössere Parkfelder bedeuten weniger Plätze pro Ebene – und damit potenziell weniger Ertrag. Doch die reine Flächeneffizienz greift zu kurz. Breitere, komfortablere Parkfelder reduzieren Schadensfälle, verkürzen Rangierzeiten und erhöhen die Kundenzufriedenheit. Viele Betreiber reagieren deshalb mit zonierten Konzepten: «XXL-Parkfelder» mit Breiten von 2,70 bis 3,00 Metern werden gezielt als Premiumprodukt vermarktet. Ein Aufpreis von zwei Franken pro Stunde lässt sich am Markt durchsetzen – bei gleichzeitig höherer Auslastung in den Komfortzonen.

Ein neuer Standard entsteht

Während die Schweiz bislang keine gesetzlich verbindlichen Mindestmasse kennt, orientieren sich Planer zunehmend an erweiterten Richtwerten. Die VSS-Normen sehen für öffentliche Parkings mindestens 2,50 Meter Breite vor; Neubauten gehen längst darüber hinaus. Auch internationale Empfehlungen zeigen den Trend: In Deutschland wird bereits mit 2,65 Metern Breite und 5,20 Metern Länge geplant – aus Komfort-, Sicherheits- und Betriebssicht. In der Praxis zeigt sich: je breiter das Parkfeld, desto geringer die Beschädigungsquote und desto höher der Nettoertrag über den Lebenszyklus einer Anlage.

Schweizer Beispiele zeigen den Weg

Mehrere Betreiber reagieren bereits proaktiv. Am Flughafen Zürich bietet das Parking P3 spezielle XXL-Zonen direkt beim Check-in an – optimal für SUV- und Van-Fahrerinnen und -Fahrer. Die Parking Zürich AG testet in zentralen Anlagen Komfortfelder mit bis zu 2,80 Metern Breite. In Bremgarten (AG) wurden 2024 erstmals 3,00 Me-

ter breite Parkfelder eingeführt – ein Novum, das mediale Aufmerksamkeit erregte und ein klares Signal sendet: Komfort verkauft sich. Auch Betreiber wie PARKGEST Services und APCOA Switzerland dimensionieren Ladezonen und Parkfelder heute bewusst breiter, um das Rangieren schwerer (E-)Fahrzeuge zu erleichtern.

Wirtschaftliche und strategische Folgen

Der Wandel hat betriebswirtschaftliche Konsequenzen. Betreiber, die heute modernisieren oder neu bauen, müssen das «Fahrzeug von morgen» antizipieren – grösser, elektrifiziert, komfortorientiert. Wer an alten Dimensionen festhält, riskiert mittelfristig Ertragseinbussen. Gleichzeitig bietet die Anpassung an den SUV-Trend Chancen für eine

klare Marktpositionierung, etwa durch Premium- oder Ladezonen, dynamische Tarife oder Vorreservierungen.

Fazit: breiter denken – im wahrsten Sinne

Der SUV-Boom verändert das Parkraummanagement in der Schweiz grundlegend. Breitere Parkfelder sind kein Luxus, sondern eine Investition in Sicherheit, Kundenzufriedenheit und langfristige Rentabilität. Betreiber sollten bestehende Anlagen gezielt analysieren – geometrisch, betrieblich und wirtschaftlich – und neue Standards aktiv umsetzen. Wer Komfort und Effizienz in Einklang bringt, positioniert sich nicht nur zukunftssicher, sondern schafft echten Mehrwert für Kunden, Eigentümer und Betreiber gleichermassen.



Bequem und entspannt auf XXL-Parkplätzen

Die PARKGEST-Gruppe hat 2018 in Genf ein einzigartiges Parkplatzangebot geschaffen: Im Parking Mont-Blanc ist eine komplette Etage für jene Kunden vorbehalten, die von grosszügigen Plätzen, sogenannten XXL-Parkplätzen, profitieren möchten.

Mit einer Breite von 3,50 m bieten die 250 XXL-Parkplätze einen unvergleichlichen Komfort. Sie erleichtern das

Ein- und Ausparken, schaffen mehr Bewegungsfreiheit rund um das Fahrzeug und machen das Ein- und Aussteigen wie auch das Be- und Entladen besonders angenehm. Gleichzeitig wird das Risiko von Karosierschäden deutlich reduziert. Das Angebot richtet sich an alle Fahrzeugtypen, vom Kleinwagen über den Lieferwagen bis hin zum Coupé oder geräumigen SUV. Kunden, die komfortabel und ungestört parkieren möchten, sind begeistert – sie reissen sich um den letzten Platz!

WIE LASSEN SICH KORROSIONSSCHÄDEN VERHINDERN?

Nutzerinnen und Nutzer wünschen sich helle, freundliche und übersichtlich gestaltete Parkings mit einfachen Zahlmethoden. Betreiber müssen sich darüber hinaus auf eine intakte Tragstruktur verlassen können, ohne die ein Parking weder wirtschaftlich noch sicher zu betreiben ist.



Daniel Oberhänsli
dipl. Bauingenieur FH und
Geschäftsführer suicorr AG

Die suicorr AG mit Hauptsitz in Dietikon (ZH) projiziert, realisiert und betreibt kathodische Korrosionsschutzanlagen in den Anwendungsbereichen Stahlbeton, erdverlegten Strukturen und Siedlungswasserbauten.

Die Lebensdauer eines Parkings wird üblicherweise auf mehr als 50 Jahre ausgelegt. Die Konstruktion erfolgt fast immer in Stahlbetonbauweise – eine Kombination, die sich über Jahrzehnte hinweg bewährt hat. Während der Beton die Druckkräfte aufnimmt, sorgt die eingebaute Bewehrung aus Stahl für die Aufnahme von anfallenden Zugkräften. Unter normalen Umständen schützt der hohe pH-Wert des Betons den Stahl zuverlässig vor Korrosion.



Chlorinduzierter Korrosionsschaden am Bewehrungsstahl

Korrosionsschäden durch Streusalz

Allerdings: Chloridhaltiges Wasser, das in die Konstruktion eindringt – etwa durch Streusalz, das im Winter an Fahrzeugen haftet – kann diesen Korrosionsschutz aufheben. Schmelzwasser aus den Radkästen sammelt sich auf den Parkflächen und dringt durch kleinste Risse in den Beton ein. Dort zerstören die Chloride die Schutzschicht um den Stahl, sodass dieser zu rosten beginnt; im Fachjargon spricht man von Korrosion.

Dieses Phänomen betrifft Parkings, Brücken, Tunnels oder Stützmauern, ist seit Jahrzehnten bekannt und verursacht weltweit erhebliche Schäden. Eine Forschungsarbeit¹ der ETH Zürich beziffert den durch Korrosion verursachten Schaden an der öffentlichen Infrastruktur in der Schweiz auf rund 1'000 Franken – pro Minute! Korrosion ist ein zentraler wirtschaftlicher und sicherheitsrelevanter Faktor.

Die Entwässerung ist entscheidend

Chloridinduzierte Korrosion bleibt häufig über Jahre hinweg unbemerkt. Wenn Rostabplatzungen oder sichtbare Schäden auftreten, ist der Prozess meist schon weit fortgeschritten – und die Instandsetzung entsprechend kostspielig. Bereits in der Planungs- und Bauphase lassen sich entscheidende Weichen stellen.

Eine funktionierende Entwässerung ist entscheidend. Sämtliche Fahr- und Abstellflächen müssen so gestaltet werden, dass ein ausreichendes Gefälle gewährleistet ist. Nur so kann verhindert werden, dass Schmelzwasser auf den Flächen stehen bleibt und in die Konstruktion eindringt. Ergänzend dazu sind Abläufe und Rinnen notwendig, die das Wasser zuverlässig abführen. Gerade in öffentlichen Parkings ist die Wassermenge durch Schnee und Streusalz erheblich und wird oft unterschätzt.

Die Oberflächen schützen

Darauf aufbauend werden weitere Schutzmassnahmen wie zum Beispiel ein abgestimmtes Oberflächenschutzsystem empfohlen. Beschichtungen, die das Eindringen von chloridhaltigem Wasser in den Beton verhindern, bieten nicht nur Schutz, sondern auch gestalterische Möglichkeiten, da sie sowohl zur Farbgebung und optischen Auf-

wertung des Parkings beitragen. Sie vereinfachen zudem die Reinigung. Ihre Lebensdauer liegt je nach System und Belastung zwischen 15 und 30 Jahren. Kleinere Schäden wie Risse oder Abriebstellen müssen frühzeitig behoben werden; regelmässige Wartung erhält die Schutzwirkung.



Kathodischer Korrosionsschutz

Als effiziente Alternative oder Ergänzung dazu gilt der kathodische Korrosionsschutz (KKS), der in der Schweiz seit über 35 Jahren erfolgreich angewendet wird. Dabei werden Anoden in Form von Titanbändern und -gittern in Beton oder Mörtel integriert. Mit einer Gleichspannungsquelle (ähnlich einer Batterie) wird zwischen der Bewehrung und den Anoden Spannung aufgebaut. Der so ausgelöste Stromfluss verhindert die Auflösung des Stahls und schützt die Bewehrung aktiv trotz vorhandenen Chloriden. Für ca. 1'000 m² zu schützende Stahloberfläche werden lediglich einige Watt Leistung benötigt, die Stromrechnung wird kaum belastet. Das System kann gesteuert und überwacht werden, die Lebensdauer der fest installierten Grundkomponenten beträgt bis zu 100 Jahre. Die weltweit beachtete und auch in der Schweiz eingeführte SN EN ISO-Norm 12696 sieht zur Sicherstellung des Langzeitschutzes eine jährliche Wartung mit Berichtspflicht vor.

KKS kann auch bei der Sanierung zum Einsatz kommen. Der Vorteil: chloridbelasteter Beton muss nicht entfernt werden, da der Korrosionsprozess gestoppt wird. KKS leistet damit einen ökologischen Beitrag zur Nachhaltigkeit im

Bauwesen, wie aktuelle Studien des Fachverbands Kathodischer Korrosionsschutz e.V. als auch des TU München²⁻³ zeigen.

Aufwändige Sanierungsmassnahmen

Bei der klassischen Sanierung werden die chloridbelasteten Betonbereiche mit Wasserhöchstdruckstrahlen entfernt, falls notwendig die beschädigte Bewehrung freigelegt und instandgesetzt und anschliessend die Flächen mit einem Oberflächenschutzsystem beschichtet. Das Vorgehen ist sehr arbeitsintensiv, verursacht erheblichen Lärm und Schmutz und kann zu längeren Nutzungseinschränkungen führen. Je nach Schädigungsgrad sind zudem zusätzliche statische Verstärkungen erforderlich, was die Kosten weiter erhöht.



Schäden frühzeitig erkennen

Der Schlüssel für den langfristigen Werterhalt eines Parkings ist die rechtzeitige Erkennung von Schäden. Regelmässige Bauwerksprüfungen durch spezialisierte Ingenieurbüros oder Baustoffprüflabore ermöglichen es, Korrosionserscheinungen bereits im Frühstadium zu erkennen und geeignete Massnahmen einzuleiten. So lassen sich umfangreiche und teure Sanierungen oft vermeiden oder zumindest deutlich reduzieren. Wer die Mechanismen der Korrosion versteht und rechtzeitig handelt, schützt nicht nur seine Investition, sondern trägt auch zu einem sicheren und attraktiven öffentlichen Raum bei.

Quellen:

1. Yilmaz, D.; Angst, U. (2020) –«Korrosionsbedingte Kosten an Ingenieurbauwerken im Schweizer Straßennetz». <https://doi.org/10.1002/best.202000004>
2. Dauberschmidt, C.; Stengel, T. (2024) Ökobilanzierung von Instandsetzungsvarianten nach TR-IH in Abhängigkeit vom Schädigungsgrad. Beton- und Stahlbetonbau 119, H. 10, S. 735–752. <https://doi.org/10.1002/best.202400045>
3. Paul Steinmetz (2024/2025) Vergleichende Ökobilanzierung zwischen Instandsetzung mittels Betonaustausch und Instandsetzung mittels Kathodischen Korrosionsschutzes; veröffentlicht durch den fks Fachverband Kathodischer Korrosionsschutz e.V. Mitteilungen 1/2025

KURZMELDUNGEN

RÜCKBLICK AUF DIE 21. EUROPEAN PARKING CONFERENCE & EXHIBITION IN BRÜSSEL

Mit fast 600 Teilnehmenden aus 33 Ländern war die 21. European Parking Conference & Exhibition die bislang grösste und erfolgreichste Veranstaltung der EPA. Für alle, die in Brüssel nicht dabei sein konnten oder die Höhepunkte nochmals erleben möchten: Auf der Tagungsseite (Passwort EPAConference2025!) finden sich die Präsentationen und eine Auswahl von Fotos und Videos aus den Plenarsitzungen. Das vollständige Konferenzalbum ist auf Flickr verfügbar, Videos zu den Awards gibt es auf dem EPA-Youtube-Kanal.

www.europeanparking.eu/proceedings/

www.flickr.com/photos/199171543@N07/albums/

www.youtube.com/@EuropeanParkingAssociation

NEUE WERBEMÖGLICHKEITEN FÜR MITGLIEDER

Die in der letzten Ausgabe angekündigte Öffnung des Newsletters für Mitglieder, die sich zu aktuellen Themen äussern oder ihre Produkte und Dienstleistungen vorstellen möchten, ist vom Vorstand verabschiedet worden. Gerne informiert Sie der neu gebildete Ausschuss Publikationen, dass Mitglieder künftig Inserate oder Publireportagen schalten können. Die Details zu Preisen, Formaten und Terminen sind auf der Website von ParkingSwiss unter www.parkingswiss.ch/mediendaten-parkingnews einsehbar.



SAVE THE DATE

Generalversammlung
6. Mai 2026
Swissôtel Kursaal
Bern

NEUE MITGLIEDER

Parkings Genève Aéroport

Der Flughafen Genf betreibt rund 40 Parkings mit insgesamt 9000 Parkplätzen, wovon 5500 öffentlich sind. Die Parkings Genève Aéroport bieten damit ein sehr umfassendes und vielfältiges Angebot an Parkierungsmöglichkeiten, das täglich von über 15000 Kundinnen und Kunden genutzt wird.

www.gva.ch

EasyPark Schweiz GmbH

EasyPark, Teil der Arrive Group, ist ein international tätiger Anbieter von Parkierungslösungen. Mit der Ea-

syPark-App können Parkvorgänge gestartet, gestoppt und verlängert oder Parkplätze gefunden werden. Sie ist in über 20 europäischen Ländern verfügbar.

www.easypark.com

Permabeton AG

Permabeton AG bietet seit über 30 Jahren Expertise und Beratung für Abdichtungen von Dächern, Fassaden und Böden, notabene auch bei der Sanierung von Parkings. Das Unternehmen mit Hauptsitz in Bulle (FR) ist auf den Schutz von Industrieböden und Parkplätzen spezialisiert.

www.permabeton.ch

IMPRESSUM

Herausgeber: ParkingSwiss; Verantwortung Inhalt: Ausschuss Publikationen ParkingSwiss
Redaktion: Egger Kommunikation, Bern; Denise Lachat, Morges; Sonja Funk-Schuler, the Team, Genf
Übersetzung: Denise Lachat, Morges; Sonja Funk-Schuler, the Team, Genf
Gestaltung: Piment Graphic Design, Marly; Druck: media f imprimerie SA, Fribourg
Auflage: 140 Exemplare (90 deutsch, 50 französisch); November 2025 - www.parkingswiss.ch