

Baden Regio

Umsetzung Regionales Parkraumkonzept

Schlussbericht

beschlossen durch den Vorstand Baden Regio am 26.11.2014

Planungsbüro Jud



ARGE synergo-Planungsbüro Jud

c/o Planungsbüro Jud
Gladbachstr. 33
8006 Zürich
Tel: 044 262 11 44
Fax: 044 252 12 08
E-mail: Schneider@jud-ag.ch

Zürich, 09. Dezember 2014

Umsetzung Regionales Parkraumkonzept

Baden Regio Controllingteam:

Dunja Kovári, Planungsleiterin Baden Regio, Vorsitz

Carlo Degelo, Sektionsleiter Verkehrsplanung Kanton Aargau

Urs Heimgartner, Leiter Bau- und Planungsabteilung Wettingen

Max Läng, Gemeindeammann Obersiggenthal (bis 31.12.2013)

Gregor Naef, Gemeindeammann Niederrohrdorf (ab 1.1.2014)

Silvia Schorno, Geschäftsleiterin Baden Regio

Rolf Wegmann, Leiter Entwicklungsplanung Stadt Baden

Bearbeitung:

Planungsbüro Jud

Daniel Hirzel, Stefan Schneider

Gladbachstrasse 33, 8006 Zürich

Tel. 044 262 11 44

Fax. 044 252 12 08

E-Mail: info@jud-ag.ch

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | GRUNDLAGEN | 1 |
| 2 | ABGRENZUNGEN DES KONZEPTE | 1 |
| 3 | ZIELE..... | 2 |
| 4 | LEITSÄTZE UND HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN | 3 |
| 5 | MASSNAHMENKATALOG | 4 |
| 6 | NÄCHSTE SCHRITTE UND WEITERES VORGEHEN | 38 |
| 7 | ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS | 40 |
| 8 | LITERATURVERZEICHNIS..... | 41 |

1 Grundlagen

Als übergeordnete Grundlage für den vorliegenden Bericht dient das Leitbild Verkehr (2010) von Baden Regio, welches allgemeine Zielsetzungen bezüglich des Verkehrs definiert (z.B. Ziele zu Modal Split). Eine konkrete Grundlage für den vorliegenden Bericht zur Umsetzung des regionalen Parkraumkonzepts liegt im von SNZ Ingenieure und Partner AG vorgelegten Schlussbericht zur Vertiefungsphase des regionalen Parkraumkonzepts vor, der bei Baden Regio bezogen werden kann. Beide Grundlagen dienen als Basis zur Formulierung der im vorliegenden Bericht erwähnten Ziele und Handlungsempfehlungen. Im zuvor erwähnten SNZ-Bericht wurden ausserdem bereits verschiedene Massnahmen formuliert, die im vorliegenden Bericht weiter vertieft wurden. Der Bericht zeigt auch auf, wie die Umsetzung der Massnahmen erfolgen soll.

2 Abgrenzungen des Konzeptes

Planungsperimeter

Der Planungsperimeter umfasst die Gemeinden in Baden Regio. Im regionalen Entwicklungskonzept (REK) werden die Gemeinden nach drei Typen unterschieden (Zentrumsgebiete, urbane Entwicklungsachsen, ländlich geprägte Entwicklungsachsen. Die Typisierung im vorliegenden Konzept unterteilt die Zentrumsgebiete aufgrund des in SNZ (2011, S. 12 und 14) ausgewiesenen Parkdrucks weiter in Kerngemeinden und Zentrumsgemeinden. Die verwendete Typisierung ist in der folgenden Tabelle ersichtlich.

Tabelle 1 Gemeindetypen

| Kerngemeinden | Zentrumsgemeinden | urbane Entwicklungsachsen | ländlich geprägte Entwicklungsachsen |
|--|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Baden • Wettingen | <ul style="list-style-type: none"> • Ennetbaden • Killwangen • Neuenhof • Obersiggenthal • Spreitenbach | <ul style="list-style-type: none"> • Fislisbach • Gebenstorf • Turgi • Untersiggenthal • Würenlos | <ul style="list-style-type: none"> • Bergdietikon • Birmenstorf • Ehrendingen • Freienwil • Niederrohrdorf • Oberrohrdorf • Schneisingen • Würenlingen |

Betrachtungserperimeter

Für den Betrachtungserperimeter werden die um den Planungsperimeter liegenden Gemeinden miteinbezogen. Im speziellen sind dabei die an die Zentrumsgebiete angrenzenden Gemeinden auf dem Gebiet des Kantons Zürich (z.B. Dietikon) von Interesse.

Betrachtete Gegenstände

Mit dem regionalen Parkraumkonzept werden die Erstellung von neuen sowie die Beeinflussung von bestehenden Parkfeldern gesteuert. Es werden sowohl öffentliche als auch private Parkfelder in die Betrachtung miteinbezogen, bilden doch letztere den Grossteil des Gesamtangebotes.

In erster Priorität werden die Massnahmen auf neu entstehende Parkfelder, in zweiter Priorität auch auf bestehende Parkfelder angewendet. Die unterschiedlichen rechtlichen Möglichkeiten werden dabei berücksichtigt.

Augenmerk wird auch auf Veloabstellanlagen gerichtet.

Das vorliegende Konzept betrachtet vorwiegend den Personenverkehr und damit die Verkehrsmittel öffentlicher Verkehr (öV), motorisierter Individualverkehr (MIV) und Fahrrad. Fussgänger werden nur am Rande in die Betrachtung miteinbezogen (Mobilitätsmanagement), da für den Fussgängerverkehr keine Abstellanlagen benötigt werden.

3 Ziele

Die Festlegung von Zielen ist die Voraussetzung für zielgerichtetes Planen und Handeln. Für das regionale Parkraumkonzept werden die im Folgenden umschriebenen Ziele festgelegt:

Ziele mit inhaltlichem Schwerpunkt

Funktionieren Gesamtverkehrssystem (MIV, öV, LV, kombinierter Verkehr)

Vor allem in Zentrumsbereichen der Zentrumsgebiete gemäss REK ist das Strassennetz während den Spitzenzeiten bereits heute an seinen Kapazitätsgrenzen angelangt. Das Parkraumkonzept soll mit seinen Massnahmen zu einem möglichst flüssigen Verkehr im Gesamtverkehrssystem beitragen.

Vermeidung von Parkplatzsuchverkehr

Suchverkehr belastet das Strassennetz und die Umwelt. Die Massnahmen des Parkraumkonzeptes sollen den Parkplatzsuchverkehr in der Region minimieren.

Fremdparkierung verhindern

Durch angepasste Bewirtschaftungssysteme und ausreichend Kontrollen soll das Ausweichen von Parkierenden aus privaten Anlagen auf Anlagen auf öffentlichem Grund möglichst unterbunden werden.

Flächenverbrauch durch den Bau neuer Anlagen minimieren

Der Boden ist insbesondere im Limmattal ein rares Gut. Das Parkraumkonzept soll dazu beitragen, dass möglichst wenig Flächen durch neue Parkieranlagen verbaut werden.

Ziele mit politischem Schwerpunkt

Kommunale Unterschiede berücksichtigen

Die lokalen Rahmenbedingungen der Gemeinden sollen im Konzept (P-Anzahl, P-Bewirtschaftung) berücksichtigt werden.

Konkurrenzfähigkeit gewährleisten

Durch das Parkraumkonzept sollen bestehenden Nutzungen im Planungssperimeter (insbesondere Freizeit- und Verkaufsnutzungen) im Vergleich zu ähnlichen Nutzungen in benachbarten Räumen keine gravierenden Nachteile entstehen (z.B. deutlich höhere P-Gebühren).

4 Leitsätze und Handlungsempfehlungen

Die nachstehenden drei Leitsätze und die zugehörigen Handlungsempfehlungen wurden aus den vorliegenden Grundlagen zum Auftrag abgeleitet. Sie wurden am 11.9.2013 durch das Controllingteam von Baden Regio verabschiedet und geben den Rahmen, um die Massnahmen für die Umsetzung des regionalen Parkraumkonzeptes herzuleiten und zu beurteilen.

1. Es werden Rahmenbedingungen geschaffen, mit denen die Entstehung von neuen und die Beeinflussung von bestehenden P-Anlagen geregelt werden kann:

- Die kommunalen Reglemente, welche die Parkierung regeln, berücksichtigen die kantonalen Vorgaben und insbesondere die Standorttypen gemäss VSS-Norm (SN 640 281).
- In den kommunalen Reglementen und Planungen werden die Grundlagen für autoreduzierte Nutzungen geschaffen.
- Die Pflicht zur Prüfung und Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements (Mobilitätskonzept) im Rahmen von Planungen, Arealentwicklungen, Sondernutzungsplanungen und von Bauprojekten wird kommunal verankert (z.B. in der Parkierungsverordnung (P-VO) oder in der Bau- und Nutzungsordnung (BNO)).
- Wird durch Gemeinden eine Bewirtschaftungspflicht für private P-Anlagen vorgesehen, so ist gemäss BauG § 54a, Abs. 2 eine Grundlage im Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) zu schaffen, welche dies bei Bedarf erlaubt. Es werden weitere Grundlagen zur Beeinflussung bestehender Anlagen geprüft.
- Die kommunalen Planungen zu Anzahl und Qualität der Veloabstellplätze richten sich nach der kantonalen BauV.

2. Es werden Massnahmen festgelegt, mit denen die Entstehung von neuen und die Beeinflussung von bestehenden P-Anlagen geregelt werden kann.

- In Zentrumsbereichen der Zentrumsgebiete gemäss REK wird die Anzahl der neu erstellten Parkplätze möglichst klein gehalten. Dies aufgrund des schon stark ausgelasteten und teilweise überlasteten Strassennetzes. Ein allfälliges P-Defizit wird wo mög-

Umsetzung Regionales Parkraumkonzept

lich über den Ausbau des öV kompensiert. Es wird also eine Verlagerung auf den öV angestrebt.

- In Zentrumsbereichen und zentrumsnahen Bereichen wird eine Bewirtschaftung aller öffentlichen P umgesetzt. Die Festlegung der Gebührenhöhe erfolgt nach einem „Zwiebelsystem“, wobei die höchsten P-Gebühren in den Zentrumsbereichen der Kerngemeinden zur Anwendung kommen. In den Zentrumsbereichen und je nach Bedarf auch in anderen Bereichen wird auch eine maximale P-Dauer festgelegt. Die detaillierte Festlegung und Umsetzung der Bewirtschaftung erfolgt durch die einzelnen Gemeinden, wobei der regionale Kontext zu beachten ist. Die P-Bewirtschaftung wird mit ausreichend häufigen Kontrollen durchgesetzt.
- Bei öffentlich zugänglichen P wird eine Abstimmung der Gebühren zwischen P auf privatem und öffentlichem Grund angestrebt.
- Bei einem P-Nachfrageüberhang auf öffentlichen P-Anlagen wird statt der Erstellung neuer P-Anlagen wenn möglich die Mehrfachnutzung von nah gelegenen bestehenden privaten P-Anlagen vorgesehen.
- Parkleitsysteme werden erstellt. Dies trägt zur Reduktion des Parksuchverkehrs bei.
- Das Bezahlen der P-Gebühren wird wo möglich über Schranken gewährleistet.
- An Bahnhöfen und weiteren wichtigen öV-Haltestellen werden bei Bedarf neue B+R-Anlagen erstellt oder bestehende abhängig vom Auslastungsgrad ausgebaut. Damit wird eine Verlagerung auf das Fahrrad und den öV und somit eine Entlastung des Strassennetzes angestrebt.

3. Angepasste oder neue Regeln und Verfahren beeinflussen die Umsetzung des Parkraumkonzepts positiv.

- Die im Parkraumkonzept ausgearbeiteten Rahmenbedingungen und Massnahmen werden in den KGV's und Reglementen (Parkierungsreglement, PV-O, BNO, ev. weitere) der Gemeinden verankert.
- Es wird eine Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung mit den Nachbarregionen in Richtung der im Parkraumkonzept erarbeiteten Massnahmen angestrebt. Grund dafür ist, dass es bei grossen Abweichungen der Bewirtschaftung (v.a. bei den Nutzungen Verkauf und Freizeit) zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Gemeinden bzw. Regionen kommen kann.

Die zu erarbeitenden Massnahmen zeigen den Gemeinden von Baden Regio auf, welche Handlungsfelder ihnen bei der Parkraumplanung offen stehen und welche Umsetzungs-Erwartungen das Controllingteam ihnen gegenüber hat.

5 Massnahmenkatalog

Im Massnahmenkatalog wird für jede Gemeinde nochmals eine Unterteilung in die drei Bereichstypen Zentrumsbereiche (Z), zentrumsnahe Bereiche (ZN) und periphere Bereiche

Umsetzung Regionales Parkraumkonzept

(PE) vorgesehen. Damit wird den unterschiedlichen Mobilitätsvoraussetzungen und dem unterschiedlichen Problemdruck dieser Räume Rechnung getragen. Ob und in welcher Priorität eine Massnahme umgesetzt werden soll, ist dementsprechend vom Gemeindetyp und vom Bereichstyp abhängig. In der folgenden Tabelle sind die Prioritätszuweisungen für die einzelnen Gemeinde- und Bereichstypen ersichtlich. Die Priorität legt dabei das späteste Umsetzungsjahr fest. Für die erste Priorität ist dies 2019 (1), für die zweite 2023 (2) und für die dritte Priorität 2028 (3). Eine detaillierte Beschreibung der einzelnen Massnahmen folgt im Anschluss an die Tabelle.

Umsetzung Regionales Parkraumkonzept

Tabelle 2 Prioritäten der Massnahmen nach Gemeinde- und Bereichstyp

| Umsetzungszeitpunkte: 1 = 2019 2 = 2023 3 = 2028 () = Bei Bedarf umsetzen | Kerngemeinden (Baden und Wettingen) | | | Zentrumsgemeinden | | | Urbane Entwicklungs- achsen | | | Ländlich geprägte Ent- wicklungsachsen | | |
|--|--|----|-----|-------------------|----|-----|--------------------------------|-----|-----|---|-----|-----|
| | Z | ZN | PE | Z | ZN | PE | Z | ZN | PE | Z | ZN | PE |
| Bereichstypen | | | | | | | | | | | | |
| Massnahmen für Parkfelder auf öffentlichem Grund | | | | | | | | | | | | |
| M1 P-Bewirtschaftung auf öffentlichem Grund | 1 | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| Massnahmen für Parkfelder auf privatem Grund | | | | | | | | | | | | |
| M2 Regelung der zu erstellenden Parkplätze | 1 | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| M3 Grundlagen P-Bewirtschaftung auf privatem Grund | 1 | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| M4 Umsetzung P-Bewirtschaftung auf privatem Grund | 1 | | | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | | | | |
| M5 Voraussetzungen für autoarme Nutzungen schaffen | 1 | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| M6 Verankerung des Mobilitätsmanagements in kommunalen Planungsinstrumenten | 1 | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| Massnahmen für Parkfelder sowohl auf öffentlichem als auch auf privatem Grund | | | | | | | | | | | | |
| M7 Mehrfachnutzung von P-Anlagen ermöglichen/prüfen | 2 | | | (2) | | | (2) | | | | | |
| M8 Bewirtschaftung mit Schranken/Verträge sichern | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | | | | | |
| M9 Grundlagen für Parkleitsystem schaffen | 1 | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| M10 kommunales Parkleitsystem erstellen | 2 | 2 | 3 | 2 | 3 | 3 | 2 | | | | | |
| Massnahmen bezüglich Veloabstellplätzen | | | | | | | | | | | | |
| M11 Förderung Bereitstellung von Veloabstellanlagen | entfällt durch Revision der BauV | | | | | | | | | | | |
| M12 Bereitstellung und Ausbau des B+R-Angebot | 1 | 1 | (2) | 1 | 1 | (2) | 1 | (2) | (2) | 1 | (2) | (2) |
| Massnahmen zur Schaffung der Rahmenbedingungen für ein funktionierendes Parkraumkonzept | | | | | | | | | | | | |
| M13 Ausbau und Sicherung Angebotsqualität öV | 2 | | | 2 | 2 | 3 | 2 | | | | | |
| M14 Sicherstellung Zuverlässigkeit/Betriebsstabilität öV | 2 | | | 2 | | | 2 | | | | | |
| M15 Kontakt zu umliegenden Gemeinden und Regionen bezüglich Parkraummanagement | 2 | | | 2 | | | 2 | | | | | |
| Massnahmen für Monitoring | | | | | | | | | | | | |
| M16 Monitoring | 1 | | | 1 | | | 1 | | | | | |

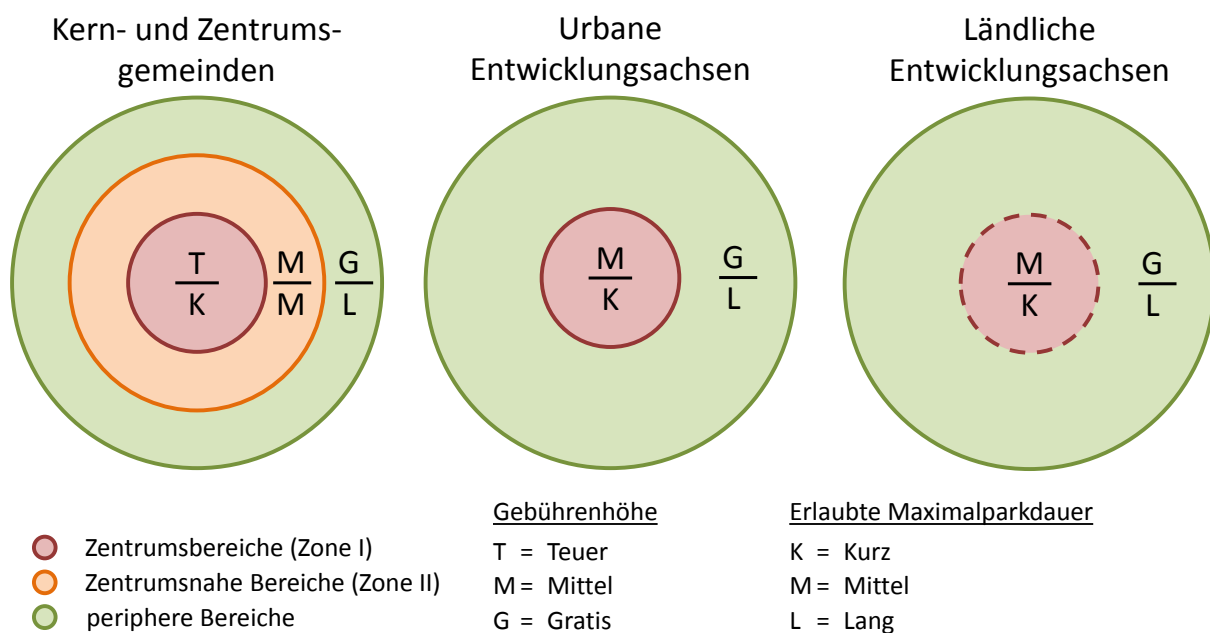
5.1 Massnahme für Parkfelder auf öffentlichem Grund

M1 Regelung der Bewirtschaftung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund – Parkierungsreglemente/Gebührenverordnung

Massnahmenumschreibung

Parkplätze auf öffentlichem Grund werden gemäss einem Zwiebelsystem bewirtschaftet, welches i.d.R. drei Zonen unterscheidet. Als Grundlage für die Herleitung der Grundprinzipien des Bewirtschaftungsmodells dient das Parkierungsreglement der Stadt Baden. In Zentrumsbereichen (Zone I) und zentrumsnahen Bereichen (Zone II) der Kern- und Zentrumsge- meinden gemäss Tabelle 1 wird bei allen Parkfeldern auf öffentlichem Grund eine Gebühr ab der 1. Minute erhoben. Die Gebühr wird wie in Baden in der Zone I bei 1.00-4.00 Franken und in der Zone II bei 0.50-1.50 Franken pro Stunde festgesetzt. In Zentrumsbereichen ist das Parkieren auf öffentlichem Grund zudem nur zeitlich beschränkt (Kurzzeitparkieren) möglich. In zentrumsnahen Bereichen können Anwohner und gleichermassen Berechtigte gebührenpflichtige Dauerparkkarten erwerben. In peripheren Bereichen ist das Parkieren i.d.R. kostenlos und zeitlich unbeschränkt möglich. In ländlichen Entwicklungsachsen kann in begründeten Ausnahmefällen auf die Definition eines Zentrumsbereichs verzichtet werden. In den Zentrumsbereichen ist die Bewirtschaftung so auszugestalten, dass sie kostende- ckend ist.

Abbildung 1 Grundprinzipien der Parkraumbewirtschaftung nach Gemeinde- und Bereichstyp



Beitrag zu Ziel(en)

- | | |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Funktionierendes Gesamtverkehrssystem | <input type="checkbox"/> Vermeiden von P-Suchverkehr |
| <input type="checkbox"/> Fremdparkierung verhindern | <input type="checkbox"/> Flächenverbrauch minimieren |
| <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale Unterschiede berücksichtigen | <input checked="" type="checkbox"/> Konkurrenzfähigkeit gewährleisten |

Umsetzung Regionales Parkraumkonzept

Zuordnung zu Gemeinden Baden Regio

- Kerngemeinden urbane Entwicklungsachsen
 Zentrumsgemeinden ländlich geprägte Entwicklungsachsen

Priorität der Umsetzung (siehe Tabelle Seite 6)

Akteure der Umsetzung / Zuständigkeiten

- Baden Regio: -
 Gemeinden: Ausarbeitung oder Anpassung der Reglements-/ Verordnungstexte, Festlegung der Zonen, Prüfung bei Kanton, Integration in kommunale Regelung
 Private: -

Zu erwartende Kosten

Investitionskosten (einmalig):

- keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)

Definition der detaillierten Bewirtschaftungsregimes der einzelnen Zonen und der Zonen-grenzen durch externe Experten; Ausformulierung Reglements-/ Verordnungstexte mit Basis Badener Regelung durch externe Experten; Prüfung bei Kanton

Je nachdem welche Komplexität des Bewirtschaftungskonzepts für eine Gemeinde nötig ist, können die Kosten nach oben oder unten Abweichen

Betriebskosten pro Jahr (laufend):

- keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)

Kontrolle, Betrieb und Unterhalt der Bezahlssysteme durch Gebühren und Bussen gedeckt

Finanzierung

Gemeinden

Abhängigkeit / Wechselwirkung zu anderen Massnahmen

M4 (Gebührenhöhe)

Bemerkungen

Die Gebührenhöhe soll sich an den privaten Anlagen orientieren. So sollte das Parkieren auf öffentlichem Grund bei gleicher Maximalparkdauer nicht günstiger sein als bei privaten Anlagen, da sonst der Parkierungsdruck auf die Parkplätze auf öffentlichem Grund steigt und die Konzepte der Privaten unterlaufen werden.

Vom voranstehenden Grundprinzip der Parkraumbewirtschaftung (siehe Abbildung 1) kann in begründeten Fällen (z.B. bei Kleinstanlagen mit 1-2 Parkfeldern) situativ abgewichen werden.

5.2 Massnahmen für Parkfelder auf privatem Grund

M2 Regelung der Anzahl zu erstellenden Parkplätze – BNO bzw. P-VO

Massnahmenumschreibung

Die Anzahl der auf privatem Grund zu erstellenden Parkplätze hat sich nach den Vorgaben des kantonalen Baugesetzes bzw. Bauverordnung zu richten. Darin wird auf die aktuelle VSS-Norm SN 640 281 verwiesen. Die entsprechenden Vorschriften (inkl. Ziffer 9.4, 10.3 und 10.4 und 10.5) werden in die kommunalen BNO bzw. P-VO übernommen. Kommunal wird insbesondere die Abminderung der zu realisierenden Parkfeldanzahl in Abhängigkeit des Standorttyps¹ festgelegt.

Ebenfalls werden in den Gemeinden Obergrenzen der zulässigen P-Anzahl festgelegt, welche i.d.R. den in der VSS-Norm festgesetzten Werten entsprechen. Für die Nutzung Wohnen wird die Obergrenze i.d.R. auf den Richtwert der VSS-Norm und für die übrigen Nutzungen auf die Maxima gemäss Tabelle 3 der VSS-Norm festgesetzt.

Beitrag zu Ziel(en)

- | | |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Funktionierendes Gesamtverkehrssystem | <input type="checkbox"/> Vermeiden von P-Suchverkehr |
| <input checked="" type="checkbox"/> Fremdparkierung verhindern | <input type="checkbox"/> Flächenverbrauch minimieren |
| <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale Unterschiede berücksichtigen | <input type="checkbox"/> Konkurrenzfähigkeit gewährleisten |

Zuordnung zu Gemeinden Baden Regio

- | | |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Kerngemeinden | <input checked="" type="checkbox"/> urbane Entwicklungsachsen |
| <input checked="" type="checkbox"/> Zentrumsgemeinden | <input checked="" type="checkbox"/> ländlich geprägte Entwicklungsachsen |

Priorität der Umsetzung (siehe Tabelle Seite 6)

Akteure der Umsetzung / Zuständigkeiten

- Baden Regio: Prüfung ob die Festlegung der Obergrenze auf Höhe der Richtwerte der VSS-Norm eine Begründung in einem KGV nötig macht (siehe Bemerkungen)
- Gemeinden: Allenfalls Anpassung der kommunalen Regelung
- Private: -

Zu erwartende Kosten

Investitionskosten (einmalig):

- keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)

Betriebskosten pro Jahr (laufend):

- keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)

Finanzierung

Gemeinden

¹ Der Standorttyp ergibt sich aus der Bedienungshäufigkeit des öffentlichen Verkehrs während der massgebenden Betriebszeit und dem Anteil Langsamverkehr am gesamten erzeugten Personenverkehr (siehe VSS-Norm SN 640 281).

Abhängigkeit / Wechselwirkung zu anderen Massnahmen

Keine

Bemerkungen

Soll die Anzahl der Parkfelder für Wohnnutzungen und übrige Nutzungen unter § 56 BauG (vgl. auch § 43 BauV) begrenzt werden, ist eine Begründung in einem KGV erforderlich (vgl. § 54a Abs. 2 BauG). Ob dies auch für die Festlegung der Obergrenze auf die Höhe der Richtwerte bei Wohnnutzungen bzw. auf die Maxima gemäss Tab. 3 der VSS Norm bei den übrigen Nutzungen notwendig ist, muss noch geprüft werden.

M3 Grundlagen schaffen für Bewirtschaftung von Parkplätzen auf privatem Grund – KGV

Massnahmenumschreibung

Um eine Bewirtschaftung von neu entstehenden P auf privatem Grund verlangen zu können, sind die Rahmenbedingungen dafür, gestützt auf §54a Ziffer 2 BauG, in einem durch die Gemeinden zu erarbeitenden bzw. zu adaptierenden KGV zu schaffen.

Beitrag zu Ziel(en)

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Funktionierendes Gesamtverkehrssystem | <input checked="" type="checkbox"/> Vermeiden von P-Suchverkehr |
| <input checked="" type="checkbox"/> Fremdparkierung verhindern | <input type="checkbox"/> Flächenverbrauch minimieren |
| <input type="checkbox"/> Kommunale Unterschiede berücksichtigen | <input type="checkbox"/> Konkurrenzfähigkeit gewährleisten |

Zuordnung zu Gemeinden Baden Regio

- | | |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Kerngemeinden | <input checked="" type="checkbox"/> urbane Entwicklungsachsen |
| <input checked="" type="checkbox"/> Zentrumsgemeinden | <input checked="" type="checkbox"/> ländlich geprägte Entwicklungsachsen |

Priorität der Umsetzung (siehe Tabelle Seite 6)

Akteure der Umsetzung / Zuständigkeiten

- Baden Regio: Entwurf KGV-Mustertexte, Prüfung bei Kanton
 Gemeinden: Verankerung im KGV
 Private: -

Zu erwartende Kosten

Investitionskosten (einmalig):

- keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)
Ausformulierung KGV-Mustertext durch externe Experten; Prüfung bei Kanton.

Betriebskosten pro Jahr (laufend):

- keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)

Finanzierung

Baden Regio (Mustertext), Prüfung Mitfinanzierung durch Kanton

Abhängigkeit / Wechselwirkung zu anderen Massnahmen

keine

Bemerkungen

keine

M4 Umsetzung der Bewirtschaftung von Parkplätzen auf privatem Grund – BNO bzw. P-VO / Gebührenverordnung

Massnahmenumschreibung

Um eine grundeigentümerverbindliche Bewirtschaftung von P auf privatem Grund umzusetzen, werden die dazu notwendigen Vorschriften zu Gebührenhöhe und wenn möglich auch zur Maximal-P-Dauer (beides ggf. in Form von Bandbreiten) in der BNO bzw. P-VO und allenfalls Gebührenverordnung festgesetzt. Gebührenhöhe und Maximal-P-Dauer werden dabei so festgesetzt, dass kein unerwünschter Verlagerungsdruck auf das umliegende öffentliche Parkraumangebot entsteht. Die Gebühr wird ab der 1. Minute erhoben. Auch wenn die Regelungen nur für neu zu erstellende Anlagen verpflichtend angewendet werden kann, ist auch bei bestehenden Anlagen eine Bewirtschaftung gemäss den Regeln anzustreben.

Hauptzielgruppe dieser Massnahme bilden einerseits grössere publikumsintensive Einrichtungen und andererseits grössere Arbeitgeber mit ihren zugehörigen Parkierungsanlagen (z.B. ab 10 Parkfelder).

Diskussionsgrundlage BNO (Kanton Aargau 2013, S. 69):

„§. Parkfelderbewirtschaftung

¹ Auf dem ganzen Gemeindegebiet sind die öffentlich benutzbaren privaten Parkfelder zu bewirtschaften.

² Die Höhe der Parkgebühren wird.....(Grundlage auf der die Gebühren berechnet werden) berechnet. Der Erlös aus der Parkplatzbewirtschaftung (wofür werden die Erträge verwendet).“

Beitrag zu Ziel(en)

- | | |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Funktionierendes Gesamtverkehrssystem | <input checked="" type="checkbox"/> Vermeiden von P-Suchverkehr |
| <input checked="" type="checkbox"/> Fremdparkierung verhindern | <input type="checkbox"/> Flächenverbrauch minimieren |
| <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale Unterschiede berücksichtigen | <input type="checkbox"/> Konkurrenzfähigkeit gewährleisten |

Zuordnung zu Gemeinden Baden Regio

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Kerngemeinden | <input checked="" type="checkbox"/> urbane Entwicklungsachsen |
| <input checked="" type="checkbox"/> Zentrumsgemeinden | <input type="checkbox"/> ländlich geprägte Entwicklungsachsen |

Priorität der Umsetzung (siehe Tabelle Seite 6)

Akteure der Umsetzung / Zuständigkeiten

- | | |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Baden Regio: | Ausarbeitung Mustertext für kommunale Regelung, Prüfung bei Kanton |
| <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: | Bewirtschaftung in kommunaler Regelung verankern |
| <input checked="" type="checkbox"/> Private: | Umsetzung |

Zu erwartende Kosten

Investitionskosten (einmalig):

- keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)

Ausformulierung Mustertext durch externe Experten; Prüfung bei Kanton.

Umsetzung Regionales Parkraumkonzept

Betriebskosten pro Jahr (laufend):

keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)

Bearbeitung im Rahmen der ordentlichen Planungs- und Bewilligungsprozesse.

Finanzierung

Baden Regio (Mustertext), Prüfung Mitfinanzierung durch Kanton

Abhängigkeit / Wechselwirkung zu anderen Massnahmen

M1 (Festlegung der Bewirtschaftung von P auf öffentlichem Grund), M3 (Grundlage um Bewirtschaftung umsetzen zu können), M6 (Bewirtschaftung im Zusammenhang mit Mobilitätsmanagement), M8 (Sicherstellung der Bewirtschaftung)

Bemerkungen

keine

M5 Voraussetzungen für autoarme Nutzungen schaffen – BNO

Massnahmenumschreibung

In der kommunalen Regelung der Erstellung von Pflichtparkplätzen (BNO) werden bei einer Revision die Voraussetzung für die Realisierung von autoarmen und ggf. autofreien Nutzungen (z.B. autoarmes Wohnen) geschaffen und die gestellten Anforderungen (Mobilitätskonzept, Controllingpflicht, öffentlich-rechtliche Sicherung) umschrieben.

Diskussionsgrundlage Text für kommunale Regelung:

„Autoarme Nutzungen können von der Nachweispflicht ganz oder teilweise befreit werden, sofern ein reduzierter Bedarf über ein Mobilitätskonzept nachgewiesen und durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird. Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet, bei wiederholten Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts, die im Sinne von Art. XY minimal erforderlichen Abstellplätze real nachzuweisen oder durch eine entsprechende Ersatzabgabe nach Art. XY abzugelten. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.“

Beitrag zu Ziel(en)

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Funktionierendes Gesamtverkehrssystem | <input type="checkbox"/> Vermeiden von P-Suchverkehr |
| <input type="checkbox"/> Fremdparkierung verhindern | <input checked="" type="checkbox"/> Flächenverbrauch minimieren |
| <input type="checkbox"/> Kommunale Unterschiede berücksichtigen | <input checked="" type="checkbox"/> Konkurrenzfähigkeit gewährleisten |

Zuordnung zu Gemeinden Baden Regio

- | | |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Kerngemeinden | <input checked="" type="checkbox"/> urbane Entwicklungsachsen |
| <input checked="" type="checkbox"/> Zentrumsgemeinden | <input checked="" type="checkbox"/> ländlich geprägte Entwicklungsachsen |

Priorität der Umsetzung (siehe Tabelle Seite 6)

Akteure der Umsetzung / Zuständigkeiten

- | |
|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Baden Regio: Entwurf Mustertext für kommunale Regelung, Prüfung bei Kanton |
| <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: Verankerung in kommunaler Regelung, Anwendung |
| <input type="checkbox"/> Private: - |

Zu erwartende Kosten

Investitionskosten (einmalig):

- keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)

Ausformulierung Mustertext durch externe Experten; Prüfung bei Kanton

Betriebskosten pro Jahr (laufend):

- keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)

Bearbeitung im Rahmen der ordentlichen Planungs- und Bewilligungsprozesse

Finanzierung

Baden Regio (Mustertext), Prüfung Mitfinanzierung durch Kanton

Umsetzung Regionales Parkraumkonzept

Abhängigkeit / Wechselwirkung zu anderen Massnahmen

M14 (Grundvoraussetzung für autoarmes Wohnen)

Bemerkungen

keine

M6 Verankerung des Mobilitätsmanagements in kommunalen Planungsinstrumenten

Massnahmenumschreibung

Mobilitätsmanagement wird stufengerecht in den verschiedenen Planungsinstrumenten der Arealentwicklung (z.B. Sondernutzungsplanung, BNO, Parkierungs-VO) grundeigentümerverbindlich verankert. Ein wesentliches Augenmerk wird dabei auf die Parkraumbewirtschaftung gelegt, wichtig sind aber auch ergänzende Massnahmen (z.B. CarSharing, CarPooling etc.), die zur Senkung der P-Nachfrage beitragen können. Das aus dem Projekt Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuem Areal (MIPA) entstandene Handbuch zur Verankerung steht zum Download zur Verfügung (<http://www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch/>) und ist anzuwenden. Die Gemeinden verweisen Bauherrschaften dabei auch auf das kostenlose Beratungsangebot von *aargaumobil* (www.aargaumobil.ch).

Diskussionsgrundlage für Festlegung in Planungsinstrumenten:

„Wird ein im Vergleich zur gültigen Regelung reduziertes Verkehrsaufkommen bzw. eine reduzierte Anzahl Parkfelder angestrebt oder ist ein Schwellenwert überschritten (z.B. Neuan siedlung von mehr als 50 Mitarbeitenden), so ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ein zu genehmigendes Mobilität-Konzept zu erstellen. Dieses zeigt auf, wie die Mobilität aller Nutzungsgruppen (Mitarbeitende, Besuch, Kundschaft, Bewohnerinnen und Bewohner) im Sinne der verkehrlichen Zielsetzungen zu bewältigen ist. Die Bauherrschaft erarbeitet und betreibt das Mobilitätskonzept.

Es müssen zwingend folgende Punkte thematisiert werden:

- Ziele
- Projektbeschreibung mit wichtigsten Eckdaten (Nutzungen, nachvollziehbare Herleitung Anzahl PF und Veloabstellplätze, öV- und LV-Anbindung)
- monetäre Parkraumbewirtschaftung mit verkehrswirksamer Gebührenhöhe (ohne Bewohner)
- Informationen und Anreize zum Benützen des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs (z.B. Ökobonus)
- bedarfsgerechtes CarSharing-Angebot
- Monitoring
- Massnahmen, sofern Ziele nicht erreicht werden; Zuständigkeiten

Das MM-Konzept wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens geprüft und bewilligt.“

Beitrag zu Ziel(en)

- | | |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Funktionierendes Gesamtverkehrssystem | <input type="checkbox"/> Vermeiden von P-Suchverkehr |
| <input checked="" type="checkbox"/> Fremdparkierung verhindern | <input type="checkbox"/> Flächenverbrauch minimieren |
| <input type="checkbox"/> Kommunale Unterschiede berücksichtigen | <input type="checkbox"/> Konkurrenzfähigkeit gewährleisten |

Zuordnung zu Gemeinden Baden Regio

- | | |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Kerngemeinden | <input checked="" type="checkbox"/> urbane Entwicklungsachsen |
| <input checked="" type="checkbox"/> Zentrumsgemeinden | <input checked="" type="checkbox"/> ländlich geprägte Entwicklungsachsen |

Umsetzung Regionales Parkraumkonzept

Priorität der Umsetzung (siehe Tabelle Seite 6)

Akteure der Umsetzung / Zuständigkeiten

- Baden Regio: -
 Gemeinden: Verankerung in den kommunalen Planungsinstrumenten
 Private: -

Zu erwartende Kosten

Investitionskosten (einmalig):

- keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)

Anpassung der Planungsinstrumente

Betriebskosten pro Jahr (laufend):

- keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)

Bearbeitung im Rahmen der ordentlichen Planungs- und Bewilligungsprozesse

Finanzierung

Gemeinden

Abhängigkeit / Wechselwirkung zu anderen Massnahmen

M5, M11, M13, M14 (Voraussetzung um ein qualitativ gutes Mobilitätsmanagement umsetzen zu können)

Bemerkungen

keine

5.3 Massnahmen für Parkfelder sowohl auf öffentlichem als auch auf privatem Grund

M7 Mehrfachnutzung von P-Anlagen ermöglichen/prüfen – BNO bzw. P-VO

Massnahmenumschreibung

Um den Platzverbrauch durch das Erstellen von neuen P-Anlagen auf öffentlichem bzw. privatem Grund möglichst gering zu halten, ist in den relevanten kommunalen Regelungen die Möglichkeit von Mehrfachnutzungen vorzusehen bzw. gestützt auf die VSS-Norm SN 640 281 (Ziffern 9.4 und 10.3) zu praktizieren. Vor der Realisierung von neuen Anlagen ist daher die Möglichkeit zur Mehrfachnutzung von bestehenden Anlagen zu prüfen.

Beitrag zu Ziel(en)

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Funktionierendes Gesamtverkehrssystem | <input type="checkbox"/> Vermeiden von P-Suchverkehr |
| <input type="checkbox"/> Fremdparkierung verhindern | <input checked="" type="checkbox"/> Flächenverbrauch minimieren |
| <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale Unterschiede berücksichtigen | <input type="checkbox"/> Konkurrenzfähigkeit gewährleisten |

Zuordnung zu Gemeinden Baden Regio

- | | |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Kerngemeinden | <input checked="" type="checkbox"/> urbane Entwicklungsachsen (bei Bedarf) |
| <input checked="" type="checkbox"/> Zentrumsgemeinden (bei Bedarf) | <input type="checkbox"/> ländlich geprägte Entwicklungsachsen |

Priorität der Umsetzung (siehe Tabelle Seite 6)

Akteure der Umsetzung / Zuständigkeiten

- | |
|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Baden Regio: Entwurf Mustertext für kommunale Regelung |
| <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: Verankerung in kommunaler Regelung |
| <input type="checkbox"/> Private: - |

Zu erwartende Kosten

Investitionskosten (einmalig):

- keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)
Ausformulierung Mustertext durch externe Experten, Prüfung bei Kanton.

Betriebskosten pro Jahr (laufend):

- keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)
Bearbeitung im Rahmen der ordentlichen Planungs- und Bewilligungsprozesse.

Finanzierung

Baden Regio (Mustertext), Prüfung Mitfinanzierung durch Kanton

Abhängigkeit / Wechselwirkung zu anderen Massnahmen

Begünstigt M14

Bemerkungen

Eine Mehrfachnutzung von P-Anlagen kann u.U. auch in zentrumsnahen oder peripheren Bereichen sinnvoll sein. Die Anwendung der VSS-Norm SN 640 281 (Ziffer 10.3) ist für diese Bereiche genügend. Ein zwingendes Prüfen von möglichen Mehrfachnutzungen vor der Realisierung einer neuen Anlage ist nicht verhältnismässig.

M8 Korrekte Bewirtschaftung über Schranken oder öffentlich-rechtliche Verträge sicherstellen – BNO bzw. P-VO

Massnahmenumschreibung

Bei neuen öffentlich zugänglichen Parkieranlagen ab 50 Parkfeldern ist die Bewirtschaftung mit Schranken sicherzustellen. Bei bestehenden Anlagen ist die Möglichkeit einer Ausrüstung zu prüfen. Ist eine Installation von Schranken nicht möglich, so kann die Kontrolle der Bewirtschaftung über öffentlich-rechtliche Verträge zwischen den Parkieranlagenbetreibern und der Gemeinde geregelt werden. Beispielsweise kann wie in Wettingen ein Schlüssel für die Zuteilung der Parkeinnahmen angewendet werden (2/3 für die Gemeinde für Reinigung, Winterdienst und Kontrolle und 1/3 für Parkhausbetreiber (SNZ, S. 47).

Beitrag zu Ziel(en)

- | | |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Funktionierendes Gesamtverkehrssystem | <input type="checkbox"/> Vermeiden von P-Suchverkehr |
| <input checked="" type="checkbox"/> Fremdparkierung verhindern | <input type="checkbox"/> Flächenverbrauch minimieren |
| <input type="checkbox"/> Kommunale Unterschiede berücksichtigen | <input type="checkbox"/> Konkurrenzfähigkeit gewährleisten |

Zuordnung zu Gemeinden Baden Regio

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Kerngemeinden | <input checked="" type="checkbox"/> urbane Entwicklungsachsen |
| <input checked="" type="checkbox"/> Zentrumsgemeinden | <input type="checkbox"/> ländlich geprägte Entwicklungsachsen |

Priorität der Umsetzung (siehe Tabelle Seite 6)

Akteure der Umsetzung / Zuständigkeiten

- Baden Regio: Entwurf Mustertext für kommunale Regelung
- Gemeinden: Verankerung in kommunaler Regelung, Installation der Schranken bei Anlagen auf öffentlichem Grund, Vertragsabschlüsse mit Privaten
- Private: Installation bei Anlagen auf privatem Grund

Zu erwartende Kosten

Investitionskosten (einmalig):

- keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)

Ausformulierung Mustertext durch externe Experten, Prüfung bei Kanton; Installation der Schranken durch Parkieranlagenbetreiber.

Betriebskosten pro Jahr (laufend):

- keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)

Bearbeitung im Rahmen der ordentlichen Planungs- und Bewilligungsprozesse
Betriebs- und Unterhaltskosten durch Gebühren gedeckt

Finanzierung

Baden Regio (Mustertext), Gemeinden und Private

Abhängigkeit / Wechselwirkung zu anderen Massnahmen

M3 (Grundlage für Bewirtschaftung bei Privaten im KGV schaffen)

Umsetzung Regionales Parkraumkonzept

Bemerkungen

keine

M9 Grundlagen schaffen für Parkleitsystem – KGV

Massnahmenumschreibung

Um ein Parkleitsystem einführen zu können, werden gestützt auf §54a Ziffer 2 BauG die Rahmenbedingungen dafür in einem durch die Gemeinden zu erarbeitenden bzw. zu adaptierenden KGV geschaffen.

Beitrag zu Ziel(en)

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Funktionierendes Gesamtverkehrssystem | <input checked="" type="checkbox"/> Vermeiden von P-Suchverkehr |
| <input type="checkbox"/> Fremdparkierung verhindern | <input type="checkbox"/> Flächenverbrauch minimieren |
| <input type="checkbox"/> Kommunale Unterschiede berücksichtigen | <input type="checkbox"/> Konkurrenzfähigkeit gewährleisten |

Zuordnung zu Gemeinden Baden Regio

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Kerngemeinden | <input checked="" type="checkbox"/> urbane Entwicklungsachsen |
| <input checked="" type="checkbox"/> Zentrumsgemeinden | <input type="checkbox"/> ländlich geprägte Entwicklungsachsen |

Priorität der Umsetzung (siehe Tabelle Seite 6)

Akteure der Umsetzung / Zuständigkeiten

- | |
|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Baden Regio: Entwurf KGV-Mustertext |
| <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: Verankerung im KGV |
| <input type="checkbox"/> Private: - |

Zu erwartende Kosten

Investitionskosten (einmalig):

- keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)

Ausformulierung KGV-Mustertext durch externe Experten; Prüfung bei Kanton.

Betriebskosten pro Jahr (laufend):

- keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)

Finanzierung

Baden Regio (Mustertext), Prüfung Mitfinanzierung durch Kanton

Abhängigkeit / Wechselwirkung zu anderen Massnahmen

keine

Bemerkungen

keine

M10 kommunales Parkleitsystem erstellen – BNO bzw. P-VO

Massnahmenumschreibung

In einem ersten Schritt soll in den Kerngemeinden ein kommunales Parkleitsystem (PLS) entwickelt werden. Später sollen auch die Zentrumsgemeinden und die urbanen Entwicklungsachsen folgen. Vor allem in den Kerngemeinden und Zentrumsgemeinden ist das System dynamisch auszugestalten. Dazu ist es notwendig, dass bei neuen Anlagen die Voraussetzungen für die Anbindung ans System geschaffen werden. Dies muss in der BNO bzw. P-VO verankert werden. (vgl. nachstehende Diskussionsgrundlage). In den urbanen Entwicklungsachsen können statische Systeme als Vorläufer eines dynamischen Systems eingesetzt werden.

Der Betrieb wird i.d.R. über einen Beitrag pro Einfahrt finanziert. Die Grösse der anzubindenden Anlagen sollte einerseits aus wirtschaftlichen Überlegung nicht zu klein gewählt werden. Andererseits braucht es eine gewisse Anzahl Anlagen, damit ein Parkleitsystem funktioniert. Anzubindende Anlagen sollten aus diesen Überlegungen i.d.R. mindestens über 50 Parkplätze verfügen. Aus SNZ (2011) ist ersichtlich, dass mit dieser Vorgabe in den Kerngemeinden total 27 Anlagen (16 in Baden und 11 in Wettingen) anzuschliessen wären.

Bei bestehenden Anlagen ist eine Nachrüstung in Abhängigkeit des Aufwands, der Anlagengrösse und des Anlagenstandorts individuell zu prüfen.

Diskussionsgrundlage Text für kommunale Regelung (BNO bzw. P-VO):

„Die Gemeinde kann Private verpflichten, sich an ein Parkleitsystem anzuschliessen“.

„Es sind alle baulichen, technischen und organisatorischen Massnahmen für eine Ausfahrtdosierung sowie die Integration der Parkebenen in ein übergeordnetes Parkleitsystem zu treffen.“

Beitrag zu Ziel(en)

- | | |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Funktionierendes Gesamtverkehrssystem | <input checked="" type="checkbox"/> Vermeiden von P-Suchverkehr |
| <input type="checkbox"/> Fremdparkierung verhindern | <input type="checkbox"/> Flächenverbrauch minimieren |
| <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale Unterschiede berücksichtigen | <input type="checkbox"/> Konkurrenzfähigkeit gewährleisten |

Zuordnung zu Gemeinden Baden Regio

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Kerngemeinden | <input checked="" type="checkbox"/> urbane Entwicklungsachsen |
| <input checked="" type="checkbox"/> Zentrumsgemeinden | <input type="checkbox"/> ländlich geprägte Entwicklungsachsen |

Priorität der Umsetzung (siehe Tabelle Seite 6)

Akteure der Umsetzung / Zuständigkeiten

- | | |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Baden Regio: | Entwurf Mustertext für kommunale Regelung, Festlegung des Systems und der einzubeziehenden Anlagen |
| <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: | Verankerung in kommunaler Regelung, Aufbau und Unterhalt des Systems |
| <input checked="" type="checkbox"/> Private | Bei neuen Anlagen Voraussetzungen für die Anbindung ans System schaffen |

Umsetzung Regionales Parkraumkonzept

Zu erwartende Kosten

Investitionskosten (einmalig):

keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)

Ausformulierung Mustertext, Systemevaluation und Konzept durch Baden Regio

Aufbau und Installation des Systems durch Parkieranlagenbetreiber

Betriebskosten pro Jahr (laufend):

keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)

Unterhalt und Betrieb des Parkleitsystems durch Parkieranlagenbetreiber, evtl. Betriebsbeitrag durch Gemeinden

Finanzierung

Prüfung Mitfinanzierung durch Kanton (Mustertext), Baden Regio, Gemeinden und Private

Abhängigkeit / Wechselwirkung zu anderen Massnahmen

M9 (Grundlage um Parkleitsystem einführen zu können)

Bemerkungen

Neben der Entwicklung eines dynamischen Parkleitsystems ist insbesondere in peripheren Bereichen auch die Verbesserung des statischen Parkleitsystems bzw. der Wegweisung von den Einfallsachsen zu den Parkieranlagen, wie in SNZ (2011, S. 46) erwähnt, voranzutreiben.

Zu einem späteren Zeitpunkt ist auch die Vernetzung der einzelnen kommunalen PLS zu einem regionalen PLS zu prüfen. Dazu ist es notwendig, dass die kommunalen PLS über das gleiche System verfügen. Für den Beschluss von Vernetzungen ist die Zustimmung aller beteiligten Akteure anzustreben.

5.4 Massnahmen bezüglich Veloabstellplätze

M11 Förderung der Bereitstellung von Veloabstellanlagen

Massnahmenumschreibung

Bei Neubauten wird durch die Gemeinden mittels Beratung angestrebt, dass die Veloabstellanlagen in Anzahl und Qualität gemäss der aktuellen VSS-Normen (SN 640 065 und SN 640 066) sowie dem Handbuch Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb (Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 7) des ASTRA erstellt werden.

Umschreibungen wie „in ausreichender Anzahl“ werden konkretisiert. Für Abstellanlagen bei Wohnbauten dient die Checkliste² von *aargaumobil* als Grundlage für die Ausgestaltung.

Beitrag zu Ziel(en)

- | | |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Funktionierendes Gesamtverkehrssystem | <input type="checkbox"/> Vermeiden von P-Suchverkehr |
| <input type="checkbox"/> Fremdparkierung verhindern | <input type="checkbox"/> Flächenverbrauch minimieren |
| <input type="checkbox"/> Kommunale Unterschiede berücksichtigen | <input type="checkbox"/> Konkurrenzfähigkeit gewährleisten |

Zuordnung zu Gemeinden Baden Regio

- | | |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Kerngemeinden | <input checked="" type="checkbox"/> urbane Entwicklungsachsen |
| <input checked="" type="checkbox"/> Zentrumsgemeinden | <input checked="" type="checkbox"/> ländlich geprägte Entwicklungsachsen |

Priorität der Umsetzung (siehe Tabelle Seite 6)

Akteure der Umsetzung / Zuständigkeiten

- | | |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Baden Regio: | Prüfung ob die Anwendung der aktuellen VSS-Normen über BNO vorgeschrieben werden |
| <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: | Beratung bei der Planung, verweisen auf bestehende Grundlagen |
| <input checked="" type="checkbox"/> Private: | Realisierung der Anlagen |

Zu erwartende Kosten

Investitionskosten (einmalig):

- | | | | |
|---|---|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> keine/minimal | <input type="checkbox"/> gering (bis 5'000.-) | <input type="checkbox"/> mittel (bis 10'000.-) | <input type="checkbox"/> hoch (ab 10'000.-) |
|---|---|--|---|

Betriebskosten pro Jahr (laufend):

- | | | | |
|---|---|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> keine/minimal | <input type="checkbox"/> gering (bis 5'000.-) | <input type="checkbox"/> mittel (bis 10'000.-) | <input type="checkbox"/> hoch (ab 10'000.-) |
|---|---|--|---|

Beratung im Rahmen der ordentlichen Planungs- und Bewilligungsprozesse

Finanzierung

Private (Erstellung und Betrieb der Anlagen)

Abhängigkeit / Wechselwirkung zu anderen Massnahmen

keine

Bemerkungen

Im Rahmen von Sondernutzungsplanungen wird die aktuelle VSS-Norm verbindlich vorgeschrieben.

Seitens Kanton (AVK) besteht ein Beratungsangebot.

² Bestellung über info@aargaumobil.ch

M12 Bereitstellung und Ausbau des B+R-Angebots

Massnahmenumschreibung

Gemäss dem kantonalen Bericht zur kombinierten Mobilität (Stand und Ziele) 2010 sollen an jenen öV-Haltestellen (Bahn und Bus), an denen heute die vorhandene Infrastruktur für Velo und Motorräder nicht genügt (zu klein oder nicht vorhanden), bei Bedarf neue Velo- und Motorradabstellplätze in genügender Anzahl vorgesehen werden. Insbesondere an Bahnhoftestellen sowie weiteren bedeutenden öV-Haltestellen sind Veloabstellanlagen vorzusehen. Diese öffentlichen Abstellplätze sind in guter Qualität (gedeckt und mit Sicherungsmöglichkeit) zu realisieren. Bei der Planung von neuen Anlagen ist den Bedürfnissen der Elektromobilität bestmöglich Rechnung zu tragen (z.B. mit Ladestationen). Als Basis für eine Analyse können die Daten aus dem Inventar der Veloabstellanlagen des Kt. Aargau verwendet werden.

Beitrag zu Ziel(en)

- | | |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Funktionierendes Gesamtverkehrssystem | <input type="checkbox"/> Vermeiden von P-Suchverkehr |
| <input type="checkbox"/> Fremdparkierung verhindern | <input type="checkbox"/> Flächenverbrauch minimieren |
| <input type="checkbox"/> Kommunale Unterschiede berücksichtigen | <input type="checkbox"/> Konkurrenzfähigkeit gewährleisten |

Zuordnung zu Gemeinden Baden Regio

- | | |
|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Kerngemeinden | <input checked="" type="checkbox"/> urbane Entwicklungsachsen |
| <input checked="" type="checkbox"/> Zentrumsgemeinden | <input checked="" type="checkbox"/> ländlich geprägte Entwicklungsachsen |

Priorität der Umsetzung (siehe Tabelle Seite 6)

Akteure der Umsetzung / Zuständigkeiten

- Baden Regio: -
- Gemeinden: Abschätzung der Nachfrage, Festlegung von bedeutenden öV-Haltestellen, Neu-/Ausbau und Betrieb der Anlagen auf öffentlichem Grund
- Private: Neu-/Ausbau und Betrieb der Anlagen auf privatem Grund

Zu erwartende Kosten

Investitionskosten (einmalig):

- keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)
- Konzepterarbeitung, Abschätzung der Nachfrage; Aufrüstung, Neu- und Ausbau der Anlagen

Betriebskosten pro Jahr (laufend):

- keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)
- Betrieb und Unterhalt der Anlagen

Finanzierung

Astra (falls B+R-Anlage Bestandteil von Aggloprogramm), Gemeinden (öffentliche Anlagen)

Abhängigkeit / Wechselwirkung zu anderen Massnahmen

keine

Bemerkungen

Gemäss dem Bericht „Kombinierte Mobilität – Stand und Ziele“ Dezember 2010, kann der Kanton nach ÖVG (Gesetz über den öffentlichen Verkehr) und StrG (Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung, Strassengesetz) Beiträge zum Erstellen von Anlagen des kombinierten Verkehrs sprechen. Ein kantonaler Beitrag bemisst sich nach den kantonalen Interessen, z.B. am Potenzial zur Entlastung der Kantonsstrassen.

Neben der Bereitstellung des B+R-Angebots ist auch die Prüfung von weiteren Standorten (z.B. bei stark frequentierten Freizeitnutzungen) für Veloabstellanlagen wünschenswert.

5.5 Massnahmen zur Schaffung der Rahmenbedingungen für ein funktionierendes Parkraumkonzept

M13 Ausbau bzw. Sicherung der Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs

Massnahmenumschreibung

Der öffentliche Verkehr muss in bestehenden und geplanten Arbeitsplatz- und Wohngebieten eine optimale Erschliessung gewährleisten um einen grösseren Verkehrszuwachs im MIV verhindern zu können. Dazu wird in diesen Gebieten mindestens die öV-Güteklasse³ C gewährleistet. Bei bestehenden Arbeitsplatz- und Wohngebieten gilt diese Regelung erst für Gebiete mit heute mehr als 50 Bewohnern bzw. Arbeitsplätzen. Die aktuellen öV-Güteklassen sind auf www.ag.ch/onlinekarten abrufbar.

Beitrag zu Ziel(en)

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Funktionierendes Gesamtverkehrssystem | <input type="checkbox"/> Vermeiden von P-Suchverkehr |
| <input type="checkbox"/> Fremdparkierung verhindern | <input checked="" type="checkbox"/> Flächenverbrauch minimieren |
| <input type="checkbox"/> Kommunale Unterschiede berücksichtigen | <input type="checkbox"/> Konkurrenzfähigkeit gewährleisten |

Zuordnung zu Gemeinden Baden Regio

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Kerngemeinden | <input checked="" type="checkbox"/> urbane Entwicklungsachsen |
| <input checked="" type="checkbox"/> Zentrumsgemeinden | <input type="checkbox"/> ländlich geprägte Entwicklungsachsen |

Priorität der Umsetzung (siehe Tabelle Seite 6)

Akteure der Umsetzung / Zuständigkeiten

- Baden Regio: -
- Gemeinden: Definition von Gebieten, die eine öV-Güteklasse von mindestens C aufweisen müssen, Bestellung des öV-Angebots (sofern nicht von Kanton bereitgestellt), ggf. Verpflichtung von Privaten zur Mitfinanzierung
- Private: Teilw. Mitfinanzierung bei Neubauten

Zu erwartende Kosten

Investitionskosten (einmalig):

- keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)
- Keine Kosten im Kontext Parkierung; Finanzierung über Budgets öV

Betriebskosten pro Jahr (laufend):

- keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)
- Keine Kosten im Kontext Parkierung; Finanzierung über Budgets öV

Finanzierung

Bund und Kanton bestellen die Angebote des Regionalverkehrs. Gemäss Art. 5 Abs. 2 ÖVG können Gemeinden, Replas, Organisationen oder Private mit den Transportunternehmen zusätzliche Leistungen vereinbaren.

³ Die öV-Güteklasse ergibt sich aus den Haltestellenmerkmalen „Verkehrsmittel“ und „Kursintervall“ sowie der Erreichbarkeit der Haltestelle, welche über die Distanz definiert wird (siehe Richtplan M 3.1, Planungsgrundsatz F, S. 4).

Umsetzung Regionales Parkraumkonzept

Abhängigkeit / Wechselwirkung zu anderen Massnahmen

Keine

Bemerkungen

Diese Massnahme ist eine Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung des Parkraumkonzepts.

Eine Aufnahme der Regelung bezüglich der öV-Gütekategorie ins REK sollte geprüft werden.

M14 Sicherstellung der Zuverlässigkeit und Betriebsstabilität des öV

Massnahmenumschreibung

Durch Massnahmen des Verkehrsmanagement (VM) wird die Zuverlässigkeit und Betriebsstabilität des öV auf der Strasse in der geforderten Qualität planerisch gesichert (z.B. LSA-Steuerung). Entsprechende Massnahmen werden insbesondere bei Strassennetzanpassungen geprüft und umgesetzt.

Beitrag zu Ziel(en)

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Funktionierendes Gesamtverkehrssystem | <input type="checkbox"/> Vermeiden von P-Suchverkehr |
| <input type="checkbox"/> Fremdparkierung verhindern | <input checked="" type="checkbox"/> Flächenverbrauch minimieren |
| <input type="checkbox"/> Kommunale Unterschiede berücksichtigen | <input type="checkbox"/> Konkurrenzfähigkeit gewährleisten |

Zuordnung zu Gemeinden Baden Regio

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Kerngemeinden | <input checked="" type="checkbox"/> urbane Entwicklungsachsen |
| <input checked="" type="checkbox"/> Zentrumsgemeinden | <input type="checkbox"/> ländlich geprägte Entwicklungsachsen |

Priorität der Umsetzung (siehe Tabelle Seite 6)

Akteure der Umsetzung / Zuständigkeiten

- Kanton: Umsetzung des bestehenden Konzepts in Zusammenarbeit mit Gemeinden
- Baden Regio: -
- Gemeinden: Umsetzung des bestehenden Konzepts in Zusammenarbeit mit Kanton
- Private: -

Zu erwartende Kosten

Investitionskosten (einmalig):

- keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)

Keine Kosten im Kontext Parkierung; Finanzierung über Budgets VM

Betriebskosten pro Jahr (laufend):

- keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)

Keine Kosten im Kontext Parkierung; Finanzierung über Budgets VM

Finanzierung

Kanton und Gemeinden

Abhängigkeit / Wechselwirkung zu anderen Massnahmen

keine

Bemerkungen

Diese Massnahme ist eine Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung des Parkraumkonzepts.

Im Rahmen dieser Massnahme wird das bestehende Konzept VM Baden-Wettingen auch Bestandteil des regionalen Parkraumkonzepts.

M15 Kontakt zu umliegenden Gemeinden und Regionen bezüglich Parkraummanagement

Massnahmenumschreibung

Um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden ist bezüglich des Parkraummanagements das Gespräch mit den umliegenden Gemeinden zu suchen. In diesen Gesprächen wird das eigene Konzept vorgestellt und angestrebt, dass die Nachbarn sich diesem Konzept vor allem bezüglich der Bewirtschaftung der Parkplätze annähern. Der Kontakt wird über ein zu bezeichnendes bestehendes Gremium von Baden Regio hergestellt.

Beitrag zu Ziel(en)

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Funktionierendes Gesamtverkehrssystem | <input type="checkbox"/> Vermeiden von P-Suchverkehr |
| <input type="checkbox"/> Fremdparkierung verhindern | <input type="checkbox"/> Flächenverbrauch minimieren |
| <input checked="" type="checkbox"/> Kommunale Unterschiede berücksichtigen | <input checked="" type="checkbox"/> Konkurrenzfähigkeit gewährleisten |

Zuordnung zu Gemeinden Baden Regio

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Kerngemeinden | <input checked="" type="checkbox"/> urbane Entwicklungsachsen |
| <input checked="" type="checkbox"/> Zentrumsgemeinden | <input type="checkbox"/> ländlich geprägte Entwicklungsachsen |

Priorität der Umsetzung (siehe Tabelle Seite 6)

Akteure der Umsetzung / Zuständigkeiten

- Baden Regio: Umsetzung durch ein zu bezeichnendes bestehendes Gremium; Gespräche führen mit umliegenden Gemeinden und Regionen bezüglich Parkraummanagement.
- Gemeinden: -
- Private: -

Zu erwartende Kosten

Investitionskosten (einmalig):

- keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)

Betriebskosten pro Jahr (laufend):

- keine/minimal gering (bis 5'000.-) mittel (bis 10'000.-) hoch (ab 10'000.-)

Finanzierung

Baden Regio

Abhängigkeit / Wechselwirkung zu anderen Massnahmen

M1 und M4 beeinflusst den Standpunkt von Baden Regio bezüglich Bewirtschaftung der Parkplätze gegenüber den Nachbarregionen.

Bemerkungen

Der Austausch soll sich insbesondere auf das Limmattal fokussieren.

5.6 Massnahme für Monitoring

M16 Monitoring der Parkieranlagen

Massnahmenumschreibung

Als Entscheidungsgrundlage für die Parkraumplanung in Baden Regio wird das vom SNZ Ingenieure und Planer AG erarbeitete Inventar der Parkieranlagen mit mehr als 50 öffentlich zugänglichen Parkfeldern periodisch aktualisiert und um Angaben zum Belegungsgrad ergänzt. Es werden auch die P+R-Anlagen mit einbezogen. Bei den noch nicht inventarisierten Gemeinden von Baden Regio müssen die nötigen Angaben noch erhoben werden. Die zu erhebenden Daten umfassen die Anzahl verfügbarer Parkfelder, die Bewirtschaftung und die Auslastung der Anlagen.

Beitrag zu Ziel(en)

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Funktionierendes Gesamtverkehrssystem | <input checked="" type="checkbox"/> Vermeiden von P-Suchverkehr |
| <input checked="" type="checkbox"/> Fremdparkierung verhindern | <input type="checkbox"/> Flächenverbrauch minimieren |
| <input type="checkbox"/> Kommunale Unterschiede berücksichtigen | <input type="checkbox"/> Konkurrenzfähigkeit gewährleisten |

Zuordnung zu Gemeinden Baden Regio

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Kerngemeinden | <input checked="" type="checkbox"/> urbane Entwicklungsachsen |
| <input checked="" type="checkbox"/> Zentrumsgemeinden | <input type="checkbox"/> ländlich geprägte Entwicklungsachsen |

Priorität der Umsetzung (siehe Tabelle Seite 6)

Akteure der Umsetzung / Zuständigkeiten

- | |
|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Baden Regio: Erstellung Pflichtenheft, Pflege des Inventars |
| <input checked="" type="checkbox"/> Gemeinden: Erhebung und Lieferung der Daten zu den inventarisierten Objekten |
| <input type="checkbox"/> Private: - |

Zu erwartende Kosten

Investitionskosten (einmalig):

- | | | | |
|---|---|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> keine/minimal | <input type="checkbox"/> gering (bis 5'000.-) | <input type="checkbox"/> mittel (bis 10'000.-) | <input type="checkbox"/> hoch (ab 10'000.-) |
|---|---|--|---|
- Inventarisierungsdatenbank bereits entwickelt (SNZ, 2011)

Betriebskosten pro Jahr (laufend):

- | | | | |
|--|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> keine/minimal | <input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 5'000.-) | <input type="checkbox"/> mittel (bis 10'000.-) | <input type="checkbox"/> hoch (ab 10'000.-) |
|--|--|--|---|
- Aktualisierung der Inventardaten

Finanzierung

Gemeinden

Abhängigkeit / Wechselwirkung zu anderen Massnahmen

keine

Bemerkungen

Allenfalls ist, anstelle einer Aktualisierung der Daten durch die Gemeinden, eine regionale Erhebung in periodischen Abständen (z.B. alle 5 Jahre) durch einen externen Auftragnehmer zu prüfen.

6 Nächste Schritte und weiteres Vorgehen

Schlussfassung Bericht

Im Zusammenhang mit der Vernehmlassung dieses Berichts durch die Gemeinden von Baden Regio und durch die Abteilung Verkehr des kantonalen Departements Bau, Verkehr und Umwelt wurden für die vorliegende Bericht-Schlussfassung letzte Anpassungen vorgenommen. Die Umsetzung der Massnahmen kann damit auf Basis der vorliegenden Berichtfassung ab 2015 begonnen werden.

Handlungsbedarf

Bei der Umsetzung gilt es zu beachten, dass Massnahmen, welche die nötigen Grundlagen für die Umsetzung weiterer Massnahmen schaffen, als erste angegangen werden sollen. Dies fördert eine möglichst rasche Umsetzung aller Massnahmen und somit des gesamten regionalen Parkraumkonzepts. Damit der ehrgeizige Zeitplan eingehalten werden kann und damit alle Gemeinden von Baden Regio das regionale Parkraumkonzept stützen, ist diesbezüglich eine aktive Überzeugungsarbeit zur gemeinsamen, einheitlichen Umsetzung zwischen Baden Regio und den Gemeinden anzustreben. Gerade Gemeinden, bei denen der Leidensdruck momentan noch nicht allzu gross ist, gilt es die Wichtigkeit einer regionalen Umsetzung zu erläutern. So sollte auch der Zeitplan von allen Gemeinden gleichermassen eingehalten werden. Für das weitere Vorgehen ergibt sich folgender konkreter Handlungsbedarf:

Baden Regio

- Überzeugungsarbeit zur Umsetzung des P-Konzepts bei den Gemeinden leisten
- Mustertexte ausarbeiten
- Berücksichtigen übergeordneter Planungen und Konzepte
- Gegebenenfalls Bereitstellen einer Arbeitshilfe für kommunale Nutzungsplanung

Gemeinden

- Aufnahme der Massnahmenumsetzung des Parkraumkonzepts in die Budgetplanung
- Bei laufenden Revisionen von Planungsinstrumenten werden relevante Massnahmen des regionalen Parkraumkonzepts direkt und umgehend integriert
- Massnahmen, die Grundlagen schaffen, werden i.d.R. als erste umgesetzt (siehe Zeitplan)

Zeitplan

Die Empfehlung zur zeitlichen Umsetzung der Massnahmen mit Priorität 1 ist in Tabelle 3 ersichtlich. Die empfohlene zeitliche Umsetzung gilt dabei in erster Linie für die Zentrumsbereiche. Für die zentrumsnahen und peripheren Bereiche kann die Umsetzung allenfalls leicht verzögert erfolgen. Sind Revisionen von betroffenen Planungsinstrumenten kurz nach den empfohlenen Umsetzungszeiträumen angesetzt, so kann die Umsetzung der entsprechenden Massnahmen im Rahmen der entsprechend zeitlich terminierten Revision erfolgen.

Umsetzung Regionales Parkraumkonzept

Tabelle 3 Empfohlene zeitliche Umsetzung der Massnahmen mit Priorität 1

| | 2016/17 | 2017/18 | 2019 |
|--------------------------------------|----------------------|----------------|---------|
| Kerngemeinden | 1, 2, 3, 5, 9, 12 | 4, 6, 8, 16 | |
| Zentrumsgemeinden | 2, 3, 5, 9, 12 | 1, 4, 6, 8 | 16 |
| urbane Entwicklungsachsen | 2, 5 | 1, 3, 6, 9, 12 | 4, 16 |
| ländlich geprägte Entwicklungsachsen | 2, 5 | 6, 12 | 1, 3, 9 |

7 Abkürzungsverzeichnis

| | |
|------|---|
| Abs. | Absatz |
| B+R | Bike und Ride |
| BauG | Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz) |
| BauV | Bauverordnung |
| BNO | Bau- und Nutzungsordnung |
| KGV | Kommunaler Gesamtplan Verkehr |
| Kt. | Kanton |
| LV | Langsamverkehr (Fahrrad und Fussgänger) |
| MIV | motorisierter Individualverkehr |
| öV | öffentlicher Verkehr |
| ÖVG | Gesetz über den öffentlichen Verkehr |
| P | Parkplatz |
| P+R | Park und Ride |
| PE | peripherer Bereich |
| P-VO | Parkierungsverordnung |
| REK | regionales Entwicklungskonzept |
| SN | Schweizer Norm |
| StrG | Gesetz über die National- und Kantonsstrassen und ihre Finanzierung (Strassen-gesetz) |
| VM | Verkehrsmanagement |
| VSS | Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute |
| Z | Zentrumsbereich |
| ZN | zentrumnaher Bereich |

8 Literaturverzeichnis

713.100: Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen vom 19.1.1993 (Baugesetz, BauG), Stand 1.1.2011, Kanton Aargau.

713.121: Bauverordnung vom 25.5.2011 (BauV), Stand 1.9.2011, Kanton Aargau.

995.100: Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG), vom 2. September 1975, Stand 1.8.2013, Kanton Aargau.

Dobler, K. und T. Vonrufs (2010), Baden Regio - Leitbild Verkehr 2010 (2005), *Fortschreibung des Berichts 2005*, PLANAR AG für Raumentwicklung, Zürich,
<http://www.baden-regio.ch/aktuelles/raumplanung-und-verkehr/verkehr.html> (August 2014).

Gebührenverordnung für die Benützung der öffentlichen Parkplätze ohne Parkhäuser vom 29. April 2002, Stand 1. Juli 2013, Stadt Baden.

Kanton Aargau (2010), Kombinierte Mobilität, Stand und Ziele, Abteilung Verkehr, Departement Bau, Verkehr, Umwelt, Kanton Aargau, Aarau.

Kanton Aargau (2011), Richtplan, Abteilung Raumentwicklung, Departement Bau, Verkehr, Umwelt, Kanton Aargau, Aarau.

Kanton Aargau (2013), Muster Bau- und Nutzungsordnung (M-BNO), *Zwischenstand November 2013*, Abteilung Raumentwicklung, Departement Bau, Verkehr, Umwelt, Kanton Aargau, Aarau.

Keulicht, D., D. Kovári, T. Kovári und C. Zäch (2013) Baden Regio - Regionales Entwicklungskonzept (REK), *Mitwirkungsbericht*, sapartners, Zürich.

Reglement über das Parkieren von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund (Parkierungsreglement) vom 21. Juni 1988, Stadt Baden.

SN 640 281: Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personen, gültig ab 1.2.2006, Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS).

SNZ (2011), Baden Regio - Regionales Parkraumkonzept Vertiefungsphase, *Schlussbericht*, SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich.

Umsetzung Regionales Parkraumkonzept

| Umsetzungszeitpunkte: 1 = 2019 2 = 2023 3 = 2028 () = Bei Bedarf umsetzen | Kerngemeinden (Baden und Wettingen) | | | Zentrumsgemeinden | | | Urbane Entwicklungs- achsen | | | Ländlich geprägte Ent- wicklungsachsen | | |
|--|--|----|-----|-------------------|----|-----|--------------------------------|-----|-----|---|-----|-----|
| | Z | ZN | PE | Z | ZN | PE | Z | ZN | PE | Z | ZN | PE |
| | Bereichstypen | | | | | | | | | | | |
| Massnahmen für Parkfelder auf öffentlichem Grund | | | | | | | | | | | | |
| M1 P-Bewirtschaftung auf öffentlichem Grund | 1 | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| Massnahmen für Parkfelder auf privatem Grund | | | | | | | | | | | | |
| M2 Regelung der zu erstellenden Parkplätze | 1 | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| M3 Grundlagen P-Bewirtschaftung auf privatem Grund | 1 | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| M4 Umsetzung P-Bewirtschaftung auf privatem Grund | 1 | | | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | | | | |
| M5 Voraussetzungen für autoarme Nutzungen schaffen | 1 | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| M6 Verankerung des Mobilitätsmanagements in kom- munalen Planungsinstrumenten | 1 | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| Massnahmen für Parkfelder sowohl auf öffentlichem als auch auf privatem Grund | | | | | | | | | | | | |
| M7 Mehrfachnutzung von P-Anlagen ermöglichen/prüfen | 2 | | | (2) | | | (2) | | | | | |
| M8 Bewirtschaftung mit Schranken/Verträge sichern | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | | | | | |
| M9 Grundlagen für Parkleitsystem schaffen | 1 | | | 1 | | | 1 | | | 1 | | |
| M10 kommunales Parkleitsystem erstellen | 2 | 2 | 3 | 2 | 3 | 3 | 2 | | | | | |
| Massnahmen bezüglich Veloabstellplätzen | | | | | | | | | | | | |
| M11 Förderung Bereitstellung von Veloabstellanlagen | entfällt durch Revision der BauV | | | | | | | | | | | |
| M12 Bereitstellung und Ausbau des B+R-Angebot | 1 | 1 | (2) | 1 | 1 | (2) | 1 | (2) | (2) | 1 | (2) | (2) |
| Massnahmen zur Schaffung der Rahmenbedingungen für ein funktionierendes Parkraumkonzept | | | | | | | | | | | | |
| M13 Ausbau und Sicherung Angebotsqualität öV | 2 | | | 2 | 2 | 3 | 2 | | | | | |
| M14 Sicherstellung Zuverlässigkeit/Betriebsstabilität öV | 2 | | | 2 | | | 2 | | | | | |
| M15 Kontakt zu umliegenden Gemeinden und Regionen bezüglich Parkraummanagement | 2 | | | 2 | | | 2 | | | | | |
| Massnahmen für Monitoring | | | | | | | | | | | | |
| M16 Monitoring | 1 | | | 1 | | | 1 | | | | | |