



**Begleitende Arbeitsgruppe**

Dr. Markus Dieth, Präsident Baden Regio  
Dunja Kovári, Planungsleiterin Baden Regio  
Gregor Naef, Gemeindeammann Niederrohrdorf  
Rolf Wegmann, Leiter Entwicklungsplanung Stadt Baden  
Urs Heimgartner, Leiter Bau- und Planungsabteilung Wettingen  
Matthias Moser, Gemeindeammann Tägerig  
Carlo Degelo, Leiter Sektion Verkehrsplanung BVU  
Ulrich Studer, Projektleiter Verkehrsplanung BVU  
Silvia Schorno, Geschäftsleiterin Baden Regio

**Bearbeitung**

Planungsbüro Jud / synergo  
Daniel Hirzel, Stefan Schneider, Roberto De Tommasi  
Gladbachstrasse 33, 8006 Zürich  
Tel. 044 262 11 44  
Fax. 044 252 12 08  
E-Mail: [info@jud-ag.ch](mailto:info@jud-ag.ch)

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>AUSGANGSLAGE UND ZIELSETZUNG</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>PERIMETER UND POTENZIALE</b> .....	<b>1</b>
2.1	Perimeter und Gemeindetypen.....	1
2.2	Potenzial Mobilitätsmanagement.....	2
2.3	Nutzen .....	2
<b>3</b>	<b>GRUNDLAGEN</b> .....	<b>3</b>
3.1	Definition und Abgrenzung .....	3
3.2	Rechtliche Grundlagen.....	3
3.3	Absehbare Entwicklungen.....	6
3.4	Schlussfolgerungen zum Handlungsbedarf .....	7
<b>4</b>	<b>MASSNAHMEN UND TEXTBAUSTEINE</b> .....	<b>10</b>
4.1	Planungsbericht .....	10
4.2	Erstellung von Parkfeldern.....	12
4.3	Bewirtschaftung von Parkfeldern .....	21
<b>5</b>	<b>FALLBEISPIELE</b> .....	<b>25</b>
5.1	Fallbeispiel „Gastrobetrieb mit zu wenig Parkfeldern“ .....	25
5.2	Fallbeispiel „autoarmes Wohnen“ .....	26
<b>6</b>	<b>GLOSSAR</b> .....	<b>27</b>

# 1 Ausgangslage und Zielsetzung

Gestützt auf den vom Vorstand von Baden Regio am 26.11.2014 beschlossenen Schlussbericht zur Umsetzung des regionalen Parkraumkonzepts und der Leistungsvereinbarung zwischen dem Departement BVU des Kantons Aargau, hat der Vorstand von Baden Regio die vorliegenden Mustertexte für die Erstellung und Bewirtschaftung von Parkfeldern (PF) erarbeiten lassen. Die Arbeiten wurden durch eine Arbeitsgruppe von Baden Regio und der Abteilung Verkehr (AVK) des Kantons begleitet.

Die vorgeschlagenen Regelungen ermöglichen eine zielgerichtete Steuerung der Parkfelderanzahl und deren Nutzung. Sie bilden daher ein wichtiges Element der kommunalen Verkehrsplanung. Mit den vorliegenden Mustertexten wird den Gemeinden eine Arbeitshilfe zur Verfügung gestellt, die die Bearbeitung des Themas „Parkierung“ erleichtert.

Den Gemeinden von Baden Regio wird empfohlen, die vorgeschlagenen Regelungen zu prüfen und – ggf. gemeindespezifisch angepasst – in ihre Planungsinstrumente aufzunehmen. Im Vordergrund steht die Aufnahme der Regeln in die Bau- und Nutzungsordnung (BNO). Aber auch in den Sondernutzungsvorschriften von Gestaltungsplänen können entsprechende Vorgaben verankert und umgesetzt werden.

## 2 Perimeter und Potenziale

### 2.1 Perimeter und Gemeindetypen

Der Perimeter der vorliegenden Arbeit umfasst die Gemeinden in Baden Regio. Im regionalen Entwicklungskonzept (REK) werden die Gemeinden nach drei Typen unterschieden (Zentrumsgebiete, urbane Entwicklungsachsen, ländlich geprägte Entwicklungsachsen). Im regionalen Parkraumkonzept werden die Zentrumsgebiete aufgrund des ausgewiesenen Parkierungsdrucks weiter in Kerngemeinden und Zentrumsgemeinden unterteilt. Die verwendete Typisierung ist in der folgenden Tabelle ersichtlich. Sie umfasst auch die im Ergänzungsbericht REK ausgewiesenen Neumitglieder von Baden Regio.

Tabelle 1 Gemeindetypen

<b>Kerngemeinden</b>	<b>Zentrumsgemeinden</b>	<b>urbane Entwicklungsachsen</b>	<b>ländlich geprägte Entwicklungsachsen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baden</li> <li>• Wettingen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ennetbaden</li> <li>• Killwangen</li> <li>• Neuenhof</li> <li>• Obersiggenthal</li> <li>• Spreitenbach</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fislisbach</li> <li>• Gebenstorf</li> <li>• Mägenwil</li> <li>• Mellingen</li> <li>• Turgi</li> <li>• Untersiggenthal</li> <li>• Würenlos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bergdietikon</li> <li>• Birmenstorf</li> <li>• Ehrendingen</li> <li>• Freienwil</li> <li>• Niederrohrdorf</li> <li>• Oberrohrdorf</li> <li>• Remetschwil</li> <li>• Schneisingen</li> <li>• Stetten</li> <li>• Tägerig</li> <li>• Wohlenschwil</li> <li>• Würenlingen</li> </ul>

## **2.2 Potenzial Mobilitätsmanagement**

Die Potenzialherleitung des Mobilitätsmanagements (MM) orientiert sich – analog zur Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU – am Raumkonzept Aargau. Dieses unterteilt den Kanton in verschiedene funktionale Räume. Analysiert man diese Räume bezüglich ihres Potenzials zur Umsetzung von Massnahmen des MM – und damit auch zur Beeinflussung der PF-Nachfrage – so zeigt sich, dass insbesondere in den Kern- und Zentrumsgemeinden den steigenden Mobilitätsbedürfnissen mit flächeneffizienten, umwelt- und ressourcenschonenden Mobilitätslösungen und Massnahmen des Mobilitätsmanagements begegnet werden kann. Eine hervorragende Fuss- und Radverkehrs sowie öV-Erschliessung bildet die Basis für ein hohes Verlagerungspotenzial, welches aktiv gefördert und begleitet werden muss. Auch in den meist immer noch gut mit dem öV erschlossenen urbanen Entwicklungsachsen besteht noch ein grosses Verlagerungspotenzial.

Mit Ausnahme von Spezialfällen, zum Beispiel bei angesiedelten, grossen Unternehmen, dürfte das Verlagerungspotenzial in den ländlich geprägten Entwicklungsachsen heute zwar vergleichsweise geringer ausfallen, nicht zuletzt aufgrund der entsprechend tieferen öV-Erschliessung und der damit abnehmenden Attraktivität von Alternativen zum Auto. Im Hinblick auf zukünftige gesellschaftliche und verkehrliche Entwicklungen kommt den Beeinflussungsmöglichkeiten des Verkehrsaufkommens aber auch in diesen Räumen eine wichtige Rolle zu, weshalb auch in ländlich geprägten Entwicklungsachsen ein Potenzial für die Festsetzung von PF-Vorgaben in den BNO-Vorschriften gegeben ist.

## **2.3 Nutzen**

Der Nutzen aus der Regelung von Erstellung und Bewirtschaftung von Parkfeldern fällt dann am grössten aus, wenn alle Gemeinden ihre Regelungen nach einheitlichen und aufeinander abgestimmten Grundsätzen treffen. So kann dazu beigetragen werden, dass Parkierungsprobleme nicht in Nachbargemeinden verschoben werden und dass für Investoren und Bauherren aufgrund der angenäherten PF-Vorschriften in allen Gemeinden „gleich lange Spiesse“ bestehen. Die Umsetzung der Mustertexte in den BadenRegio-Gemeinden liegt daher im regionalen Interesse.

Über die Parkfelderanzahl und Massnahmen der Parkraumbewirtschaftung können auch Anreize zur Modal-Split-Verlagerung vom Auto auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Radverkehr gesetzt werden. Diese begünstigen die Funktionsfähigkeit des heute vielfach an seine Kapazitätsgrenzen stossenden Strassennetzes.

## 3 Grundlagen

### 3.1 Definition und Abgrenzung

Ein Parkfeld (PF) im Sinne der vorliegenden Arbeiten ist eine in der Regel einem Gebäude bzw. einer Nutzung zugeteilte, abgegrenzte Fläche, auf der ein Personenwagen von Bewohnern/Beschäftigten bzw. Besuchern/Kunden parkiert werden darf.

Parkfelder für Spezialfälle wie betriebsnotwendige Fahrzeuge (Taxi, Lieferwagen, Aussen-dienstfahrzeuge usw.), Fahrzeuge von Car-Sharing-Organisationen und Zweiräder sind im Rahmen der vorliegenden Arbeit nicht behandelt. Nicht behandelt sind auch Abstellplätze für die Anlieferung, für nicht immatrikulierte Fahrzeuge und für Sammlerfahrzeuge. Sie bedingen gegebenenfalls eigene, fallspezifische Regelungen.

### 3.2 Rechtliche Grundlagen

#### 3.2.1 Baugesetz

Erste grundlegende Hinweise zu Parkfeldererstellungsvorschriften finden sich in § 54a BauG zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr:

##### **§ 54a Kommunalen Gesamtplan Verkehr**

<sup>1</sup> Die Gemeinde kann das Verkehrsaufkommen in einem Kommunalen Gesamtplan Verkehr mit den Verkehrskapazitäten und der Siedlungsentwicklung abstimmen. (...).

<sup>2</sup> Ein Kommunalen Gesamtplan Verkehr ist erforderlich, wenn ein Parkleitsystem eingeführt, die Anzahl Parkfelder in einem Gebiet über § 56 hinaus begrenzt oder eine Bewirtschaftung der Parkfelder auf privatem Grund vorgeschrieben werden soll. Begrenzung und Bewirtschaftung werden in einem Nutzungsplan umgesetzt.

<sup>3</sup> (...).

<sup>4</sup> (...).

Für die Einführung eines Parkleitsystems (PLS) oder dann, wenn eine Bewirtschaftung der PF auf privatem Grund vorgeschrieben werden soll, ist vorgängig als Grundlage die Regelung in einem KGV vorgeschrieben.

Komplexer stellt sich die Frage, in welchen Fällen eine „über § 56 hinaus“ gehende Begrenzung der Anzahl Parkfelder gegeben ist. Entsprechende Ausführungen finden sich im Abschnitt 3.4.

Der § 54b BauG regelt sodann den Umgang mit einem Parkleitsystem:

##### **§ 54b Parkleitsystem**

<sup>1</sup> Gemeinden, die ein Parkleitsystem einführen, können die Eigentümer öffentlich zugänglicher Parkierungsanlagen im Verfahren nach § 95 verpflichten, Daten über den Belegungsgrad zu liefern und sich angemessen an den Kosten zu beteiligen.

<sup>2</sup> Gegen die Entscheide des Gemeinderats über die Kostenbeteiligung kann Einsprache und dann Beschwerde bei der Schätzungskommission geführt werden.

Der § 55 BauG regelt die Pflicht zur Erstellung von Parkfeldern und die Möglichkeiten der Gemeinden, von dieser Pflicht ganz oder teilweise zu befreien:

### **§ 55 Pflicht zur Erstellung von Parkfeldern**

<sup>1</sup> Bei Erstellung und eingreifender Umgestaltung, Erweiterung oder Zweckänderung von Bauten und Anlagen sind genügend Parkfelder für die Fahrzeuge der Benutzer und Besucher sowie die erforderlichen Verkehrsflächen für den Zubringerdienst zu schaffen. Die Parkfelder müssen auf privatem Grund in nützlicher Distanz zur Liegenschaft, der sie zu dienen haben, liegen und dauernd als solche benutzt werden können.

<sup>2</sup> Die Eigentümer bestehender Bauten und Anlagen, deren Benutzung eine übermässige Beanspruchung öffentlicher Parkfelder oder Strassen zur Folge hat, können in gleicher Weise zur Schaffung von Parkfeldern und Verkehrsflächen verpflichtet werden.

<sup>3</sup> Der Gemeinderat befreit von dieser Pflicht ganz oder teilweise, wenn

- a) wichtige öffentliche Interessen, namentlich des Ortsbildschutzes oder der Verkehrssicherheit, entgegenstehen, oder
- b) der Aufwand für die Erstellung der Parkfelder unzumutbar wäre.

<sup>4</sup> Der Nutzungsplan kann für bestimmte Gebiete von dieser Pflicht ganz oder teilweise befreien oder die Erstellung von Parkfeldern ganz oder teilweise untersagen,

- a) wenn das Strassennetz den durch die Erstellung von Parkfeldern verursachten zusätzlichen Verkehr nicht aufzunehmen vermag,
- b) zum Schutz vor den Auswirkungen des Verkehrs, insbesondere in Zentren grosser Gemeinden oder in stark belasteten Gebieten,
- c) um in Quartieren mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr die Voraussetzungen für autoarmes oder autofreies Wohnen zu schaffen.

Der nachfolgende § 56 Abs. 1 BauG verlangt Parkierungsflächen, welche die Fahrzeuge der Benutzer und Besucher aufnehmen können:

### **§ 56 Parkfelderanzahl und Gestaltung**

<sup>1</sup> Die Parkierungs- und die Verkehrsflächen müssen so ausgelegt sein, dass die Fahrzeuge der Benutzer und der Besucher aufgenommen und die Anlieferung bewältigt werden können. Dabei sind die Grösse der Bauten und Anlagen, die Art ihrer Benutzung, die Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel und den Langsamverkehr sowie die Möglichkeiten, andere Parkierungsflächen zu benutzen, zu berücksichtigen.

<sup>2</sup> Parkierungsanlagen sind flächensparend anzulegen.

<sup>3</sup> Grössere Parkierungsanlagen, die neu gebaut oder wesentlich erweitert werden, sind im Rahmen der Verhältnismässigkeit in mehrgeschossiger Bauweise auszuführen (...).

<sup>4</sup> Die Pflicht zur mehrgeschossigen Bauweise entfällt namentlich (...).

<sup>5</sup> Der Regierungsrat regelt die Anzahl der Parkfelder, die Bauweise und technische Gestaltung von Parkierungsanlagen und Verkehrsflächen sowie die Ausnahmen. Im einzelnen Fall werden Anzahl und Gestaltung vom Gemeinderat festgelegt.

Relevant ist auch noch § 58 BauG zur Ersatzabgabe:

### **§ 58 Ersatzabgabe**

<sup>1</sup> Wer weniger Parkfelder erstellt, als gemäss Verordnung erforderlich sind, hat der Gemeinde eine Ersatzabgabe zu entrichten.

<sup>2</sup> Die Abgabepflicht entfällt, wenn die Erstellung von Parkfeldern untersagt ist und öffentliche Parkierungsanlagen in nützlicher Distanz zur Liegenschaft fehlen.

<sup>3</sup> Die Gemeinden legen die Höhe durch ein Reglement fest. Die Ersatzabgabe darf nicht mehr als einen Viertel der Kosten eines offenen Parkfeldes, einschliesslich des Wertes der beanspruchten Bodenfläche, betragen.

<sup>4</sup> Die Ersatzabgaben sind zu verwenden:

- a) für die Erstellung von öffentlichen Parkierungsanlagen oder
- b) für Anlagen des öffentlichen Verkehrs oder des nicht motorisierten Privatverkehrs, die den abgabepflichtigen Grundeigentümern dienen.

### **3.2.2 Bauverordnung**

Der Regierungsrat hat, gestützt auf § 56 BauG die Regelung der Anzahl Parkfelder in § 43 BauV näher definiert:

#### **§ 43 Parkfelderzahl (§ 56 BauG)**

<sup>1</sup> Für die Berechnung der Parkfelderzahl von Personenwagen gilt die VSS-Norm SN 640 281 «Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» vom 1. Februar 2006. Das vereinfachte Verfahren gemäss der Norm findet Anwendung für

- a) Wohnnutzungen,
- b) übrige Nutzungen, wenn das Parkfelderangebot nicht mehr als 300 oder das motorisierte Individualverkehrsaufkommen nicht mehr als 1'500 Fahrten pro Tag (im Durchschnitt über die Betriebstage; Zu- und Wegfahrt zählen als zwei Fahrten) beträgt.

<sup>2</sup> In allen anderen Fällen ermittelt die Bauherrschaft die Anzahl Parkfelder sowie die dadurch erzeugten Fahrten nach dem detaillierten Verfahren gemäss der Norm oder nach vergleichbaren Berechnungsgrundlagen, wie zum Beispiel nachweislichen Erfahrungswerten.

<sup>3</sup> Bei Standortfestsetzungen in Richt- und Nutzungsplänen wird für die Berechnung der erforderlichen Parkfelderzahl in einer ersten Annäherung vom Standort-Typ D der Norm ausgegangen, wenn nicht aufgrund der zentralen Lage, der Erschliessung mit öffentlichem Verkehr und der Nutzung offensichtlich ein anderer Standort-Typ vorliegt.

<sup>4</sup> Für leichte Zweiräder gilt die VSS-Norm SN 640 065 (...).

Für Wohnnutzungen sowie für übrige Nutzungen mit einem Parkfelderbedarf < 300 PF ist das Angebot demnach anhand des vereinfachten Verfahrens nach Buchstabe C der VSS-Norm SN 640 281 zu ermitteln. In allen anderen Fällen ist das detaillierte Verfahren nach Buchstabe D dieser Norm anzuwenden oder – was per se dem Sinne des detaillierten Verfahrens entspricht – auf vergleichbare Berechnungsgrundlagen, wie zum Beispiel nachgewiesene Erfahrungswerte abzustützen.



### **3.2.3 VSS-Norm 640 281 vom 1. Februar 2006**

#### **a) Vereinfachtes Verfahren**

Für *Wohnnutzungen* weist die Norm für den „Normalfall“ einen flächenspezifischen (1.1 PF pro 100 m<sup>2</sup> BGF) bzw. einen wohneinheitsspezifischen Richtwert (1.1 PF pro Wohnung) aus. Aus der sich aus diesen beiden Richtwerten ergebenden Bandbreite entsteht je nach Wohnungsgrösse ein grosser Spielraum bei der Festlegung der Anzahl Parkfelder.

In Spezialfällen (Ziffer 9.2; zum Beispiel Alterswohnungen, Studentenwohnungen) und bei speziellen örtlichen Verhältnissen (Ziffer 9.4; zum Beispiel autoarmes Wohnen) kann gemäss Norm eine Abweichung von diesen Werten vorgesehen werden.

Für die *übrigen Nutzungen* gelten flächenspezifische, nutzungsabhängige Richtwerte. Mit ihnen ist unter Beachtung der verkehrlichen Standortmerkmale (Bedienhäufigkeit des öV während der massgebenden Betriebszeit, Anteil Langsamverkehr am gesamten erzeugten Personenverkehr) ein Standort-Typ zu ermitteln. Das Parkfelder-Angebot wird danach in Abhängigkeit des Standorttyps mit einem Minimum und einem Maximum in Prozenten des Richtwerts festgelegt.

Auch bei den Nicht-Wohnnutzungen sind in der Norm für besondere Fälle (Ziffer 10.3, Mehrfachnutzung von Parkfeldern und Ziffer 10.4, spezielle örtliche Verhältnisse wie beispielsweise Citybereiche) Abweichungen von den Richtwerten nach unten oder sogar ein gänzlicher Verzicht auf die Anordnung von Parkfeldern vorgesehen.

#### **b) Detailliertes Verfahren**

Das detaillierte Verfahren bedingt die Erstellung eines Verkehrsgutachtens, bei welchem eine Vielzahl verkehrsplanerischer und technischer Faktoren zu beachten sind und eine Abstimmung des zukünftigen Verkehrsaufkommens zum Beispiel mit der Leistungsfähigkeit des Strassennetzes oder auch mit übergeordneten Zielen aus den Bereichen Raumplanung, Umwelt und Städtebau erfolgt. Für die Erstellung dieses Gutachtens sind sinnvollerweise Verkehrsfachleute beizuziehen. Die Erstellung und Prüfung der entsprechenden Gutachten ist meist aufwändig und von den Erfahrungen und Vorstellungen der beteiligten Verkehrsfachleute geprägt.

## **3.3 Absehbare Entwicklungen**

### **3.3.1 Gesellschaftliche Entwicklungen**

*„In der Mobilität verändert sich künftig nicht nur die Nachfrage aufgrund der demographischen Entwicklung, sondern auch die Art der Nutzung des Verkehrsangebots steht vor einem Umbruch. Die Grenze zwischen öffentlichem und Individualverkehr wird zunehmend verwischt. Für den Entscheid, ob der Individualverkehr, der ÖV beziehungsweise eine Kombination der beiden Systeme genutzt wird, werden Aspekte wie Bequemlichkeit, Zuverlässigkeit und Planbarkeit massgebend sein.*

*Sharing-Systeme reduzieren die Bedeutung von individuellen Verkehrsmitteln und werden jetzt schon für Velos und Autos, vor allem in urbanen Gebieten, eingesetzt (zum Beispiel*

*Publiride Baden, Veloverleihsysteme). Schlüssel dazu sind neue Technologien, welche die Sharing-Angebote möglich machen.“*

Dieser Abschnitt aus dem Anhörungsbericht zum Planungsbericht Mobilitätsstrategie (mobilitätAARGAU) vom 20. März 2016 verdeutlicht, dass neue Einflüsse in der Mobilität die Parkfeldernachfrage künftig beeinflussen werden. Weitere Aspekte der gesellschaftlichen Entwicklung mit Auswirkungen auf die Parkfeldernachfrage betreffen die Bereiche Wertewandel, Führerscheinbesitz und Anteile autofreier Haushalte. Gerade letzterer steigt an mit dem öffentlichen Verkehr gut bedienten zentralen Standorten. Die Mobilitätsstrategie des Kantons (vom GR beschlossen am 13.12.2016) leitet hieraus Ziele und Handlungsstrategien ab.

### **3.3.2 Entwicklungen Fahrzeugtechnologie**

Im Bereich der Fahrzeugtechnologie stehen ebenfalls grosse Umwälzungen bevor. Gesichert ist, dass Google, Apple sowie sämtliche grossen Autokonzerne aktuell mit immensem Ressourceneinsatz am selbstfahrenden Auto arbeiten. Voraussichtlich werden komplett selbstfahrende Autos zwischen 2020 und 2030 auf den Markt kommen. Die neuen Autos werden die Benutzer abholen und zum gewünschten Zielort bringen, ohne dass dabei am Start oder am Ziel ein grösserer Parkfelderbedarf entstehen wird.

Bezogen auf die Lebensdauer heute geplanter Neubauten in vergleichsweise dicht besiedelten Gebieten, in denen sich der grossflächige Einsatz von selbstfahrenden Flotten für Anbieter lohnen wird, muss davon ausgegangen werden, dass sich durch diese neuen Angebote bereits nach wenigen Jahrzehnten – und damit während der Lebensdauer aller heute neu erstellten oder sanierten Bauten – ein Einbruch im PF-Bedarf ergeben wird. Weniger Parkfelder bedeuten dabei aber nicht automatisch weniger Verkehr.

## **3.4 Schlussfolgerungen zum Handlungsbedarf**

Die absehbaren gesellschaftlichen und fahrzeugtechnischen Entwicklungen sowie die Mobilitätsziele des Kantons haben vielfältige Bezüge zum Parkfelder-Angebot. Durch das Setzen geeigneter Rahmenbedingungen im Themenfeld der Parkierung besteht für die Gemeinden die Möglichkeit, zielführende Spielräume sowohl für die eigenen Planungsaktivitäten als auch für die baulichen Aktivitäten Dritter wie zum Beispiel Grundeigentümer, Bauherrschaften und Investoren zu schaffen. Entsprechende dazu geeignete Mustertexte und Textbausteine werden in Kapitel 4 vorgeschlagen.

Damit besteht einerseits die Chance, interessierten Bauherren eine unkomplizierte Möglichkeit zu bieten, das PF-Angebot ihrer Bauten freiwillig auf eine zukünftige Situation abzustimmen – insbesondere auch deshalb, da damit kantonalen und kommunalen Zielsetzungen entsprochen werden kann.

Es sollte jedoch für die Gemeinden auch die Möglichkeit bestehen, zumindest im Einzelfall das PF-Angebot einer Baute auf die Strassenkapazitäten und auf übergeordnete Ziele abzustimmen und dabei gegebenenfalls die PF-Erstellung einzuschränken oder eine Parkraumbewirtschaftung zu verlangen, sofern es die Voraussetzungen beim öV und beim Fuss- und Radverkehr erlauben.

### **Regelungsrecht und -pflicht**

Die Gemeinden haben gemäss BauG das *Recht*, auf kommunaler Ebene Vorschriften zur Regelung der Parkfeldererstellung zu erlassen. Entsprechende Vorschriften werden in der BNO festgesetzt. Den Gemeinden obliegt aber auch die Verantwortung, das PF-Angebot einer Baute so zu regeln, dass es über das umliegende Strassennetz mit seinen beschränkten Kapazitäten auch erreicht werden kann.

Gemäss § 56 BauG hat die Regelung insbesondere auch in Abhängigkeit zu erfolgen von der Erschliessung durch den öV und den Langsamverkehr sowie von den Möglichkeiten, andere PF zu nutzen.

Eine differenzierte Regelungs-*Pflicht* zur PF-Erstellung auf kommunaler Ebene besteht nicht. Bestehen keine expliziten kommunalen Vorschriften, wird als Rückfallebene die VSS-Norm massgebend. Den Gemeinden wird empfohlen, die vergleichsweise grossen Spielräume der VSS-Norm durch eigene Vorgaben in der BNO zu präzisieren und so vom bestehenden Gestaltungsrecht Gebrauch zu machen.

### **Grundhaltung BauG/BauV und VSS-Norm**

Keine der genannten Grundlagen will erreichen, dass mehr PF als notwendig erstellt werden müssen. Angestrebt wird vielmehr ein Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage, das anhand von Standortvoraussetzungen und in Abstimmung mit den übergeordneten Zielen auf einem definierten Niveau festgesetzt werden kann. Zur Abstimmung von Angebot und Nachfrage können auch Massnahmen des Mobilitätsmanagements in einem Mobilitätskonzept festgesetzt werden. Den Gemeinden wird empfohlen, diese Grundhaltung in ihrer BNO explizit festzuhalten.

### **Befreiung von der Parkfelderstellungspflicht**

Eine Befreiung von der Parkfelderstellungspflicht kann durch die Gemeinden in der BNO (gemäss § 55 Abs. 4 BauG) sowohl raumbezogen (zum Beispiel für bestimmte Quartiere oder Zonen) als auch für besondere Fälle (zum Beispiel autoarmes Wohnen) geregelt werden. Durch die gleichzeitige Festlegung von Sicherungsmechanismen (zum Beispiel Mobilitätskonzept mit Controlling) wird bei Bedarf sichergestellt, dass PF-Angebot und PF-Nachfrage auch langfristig in Einklang stehen.

Auch die in der BauV als massgebend erklärte VSS-Norm sieht die Möglichkeit vor, von der Parkfelderstellungspflicht ganz oder teilweise zu befreien.

Eine „über § 56 hinausgehende Begrenzung“ ist in diesen Fällen der „Befreiung von der Erstellungspflicht“ nicht gegeben. Entsprechende Regelungen bedürfen deshalb auch nicht zwingend einer Grundlage in einem KGV und können daher durch die Gemeinden direkt ungesetzt werden.

§ 58 Abs. 1 BauG regelt, dass eine Ersatzabgabe nur geschuldet ist, wenn weniger PF erstellt werden, als gemäss Bauverordnung erforderlich sind. Dies ist bei einer Befreiung von der PF-Erstellungspflicht nicht der Fall. Im Falle einer Befreiung von der PF-Erstellungspflicht ist also von der Erhebung einer Ersatzabgabe abzusehen.

Eine Formulierung der entsprechenden Einschätzungen der Gemeinde im Planungsbericht zu einer BNO-Revision wird als notwendig beurteilt.

### **Begrenzung des Parkfelderstellungsrechts**

Gemäss § 55 Abs. 4 BauG kann in der BNO die Erstellung von Parkfeldern ganz oder teilweise untersagt werden, was einer Begrenzung des Parkfelderstellungsrechts gleich kommt. Diese Begrenzung kann sowohl raumbezogen (zum Beispiel für bestimmte Quartiere) als auch für besondere Fälle geregelt werden.

Solange die Begrenzung im Rahmen der Regelungen der VSS-Norm (zum Beispiel auf das „Maximum“ gemäss VSS-Norm bei Nicht-Wohnnutzungen) erfolgt, ist keine „über § 56 hinausgehende Begrenzung“ gegeben, weshalb eine entsprechende Regelung auch nicht zwingend einer Grundlage in einem KGV bedarf.

Die Notwendigkeit einer Begrenzung über die Anwendung von Regelungen der VSS-Norm hinaus kann sich aus einem Verfahren, wie zum Beispiel aus einer UVP oder einem Kapazitätsnachweis, oder auch aufgrund von übergeordneten Zielen (zum Beispiel Erstellungsverbot in einer Altstadt) ergeben. Auch in diesem Fall muss aber nicht von einer „über § 56 hinausgehenden Beschränkung“ ausgegangen werden, wenn es mit in einem Mobilitätskonzept definierten Sicherungsmechanismen und geeigneten Anreizen gelingt, Angebot und Nachfrage in ein Gleichgewicht zu bringen.

Auf die Erhebung einer Ersatzabgabe ist zu verzichten, sobald Angebot und Nachfrage in Einklang sind und/oder allfällige Abminderungen mit in der VSS-Norm enthaltenen Regelungen begründet sind.

Eine Formulierung der entsprechenden Einschätzungen der Gemeinde im Planungsbericht zu einer entsprechenden BNO-Revision wird als notwendig beurteilt.

Weitergehende Begrenzungen, die den Rahmen der Regelungen in der VSS-Norm verlassen, verlangen eine Grundlage in einem KGV.

## 4 Massnahmen und Textbausteine

In der Folge wurden jeweils die Massnahmenumschreibungen, Raumzuordnungen und allfällige Bemerkungen meist unbearbeitet aus dem vorliegenden Konzeptbericht übernommen und dann mit Formulierungsvorschlägen ergänzt. Ein „XY“ weist auf eine gemeindespezifisch festzusetzende Ortsbezeichnung oder Zahl hin.

Bei den jeweils kursiv dargestellten Formulierungsvorschlägen handelt es sich um Textbausteine, die geprüft und aufgrund der spezifischen Situation der Gemeinde bei Bedarf gemeindespezifisch angepasst werden müssen.

### 4.1 Planungsbericht

Zur Anpassung der BNO-Vorschriften ist durch die Gemeinde jeweils ein Planungsbericht zu verfassen. Gemäss Kapitel 3.4 ist in diesem eine Einschätzung zur „über § 56 hinausgehende Beschränkung“ sowie zu einer Ersatzabgabe zu formulieren. Nachstehend findet sich ein entsprechender Formulierungsvorschlag:

#### Formulierungsvorschlag

*Die zwingende **Begrenzung des Parkfelderstellungsrechts** kann in der BNO gemäss § 55 Abs. 4 BauG) sowohl raumbezogen (zum Beispiel für bestimmte Quartiere) als auch für besondere Fälle (zum Beispiel um die Voraussetzungen für autoarmes Wohnen zu schaffen) geregelt werden.*

*Solange die Begrenzung im Rahmen von in der VSS-Norm enthaltenen Regelungen (z.B. auf das „Maximum“ gemäss VSS-Norm bei Nicht-Wohnnutzungen) erfolgt, ist keine „über § 56 hinausgehende Beschränkung“ gegeben.*

*Die Notwendigkeit einer Begrenzung über die Anwendung von in der VSS-Norm enthaltenen Regelungen hinaus kann sich aus einem Verfahren, zum Beispiel aus einer UVP oder einem Kapazitätsnachweis, oder auch aufgrund von übergeordneten Zielen (zum Beispiel Erstellungsverbot in einer Altstadt) ergeben. Gelingt es, mittels in einem Mobilitätskonzept definierten Sicherungsmechanismen und geeigneten Anreizen, Angebot und Nachfrage in ein Gleichgewicht zu bringen, so wird dies ebenfalls nicht als eine „über § 56 hinausgehende Beschränkung“ beurteilt.*

*Aus diesen Gründen ist für eine entsprechende Regelung nicht zwingend eine Grundlage in einem KGV erforderlich.*

*Auf die Erhebung einer Ersatzabgabe wird verzichtet, sobald Angebot und Nachfrage in Einklang sind und/oder allfällige Abminderungen der PF-Anzahl mit in der VSS-Norm enthaltenen Regelungen begründet sind.*

*Eine freiwillige **Befreiung von der Parkfelderstellungspflicht** kann in der BNO gemäss § 55 Abs. 4 BauG geregelt werden. Wird durch die gleichzeitige Festlegung von Sicherungsmechanismen (zum Beispiel Mobilitätskonzept mit Controlling) sichergestellt, dass PF-Angebot und PF-Nachfrage auch langfristig in Einklang stehen, ist eine „über § 56 hinausgehende Beschränkung“ in diesen Fällen der „Befreiung von der Erstellungspflicht“ nicht gege-*

*ben, weshalb entsprechende Regelungen nicht einer Grundlage in einem KGV bedürfen. Die in der BauV als massgebend erklärte VSS-Norm sieht bereits die Möglichkeit vor, von der Parkfeldererstellungspflicht ganz oder teilweise zu befreien.*

*§ 58 Abs. 1 BauG regelt, dass eine Ersatzabgabe nur geschuldet ist, wenn weniger PF erstellt werden, als gemäss BauV erforderlich sind. Dies ist bei einer durch in der VSS-Norm enthaltene Regelungen begründeten Befreiung von der PF-Erstellungspflicht nicht der Fall. Auf die Erhebung einer Ersatzabgabe wird daher in diesem Fall verzichtet.*

## 4.2 Erstellung von Parkfeldern

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

#### Massnahmenumschreibung gemäss Schlussbericht Konzept

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 Standorttyps<sup>1</sup> 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.

#### Zuordnung zu Gemeinden Baden Regio gemäss Schlussbericht Konzept

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

#### Formulierungsvorschlag einfache Lösung

##### § XY Erstellung von Parkfeldern

<sup>1</sup> Die Berechnung der notwendigen Parkfelder richtet sich nach den kantonalen Vorschriften.

<sup>2</sup> Bei Wohnnutzungen richtet sich das Parkfelder-Angebot nach der VSS-Norm SN 640 281. Der Richtwert gemäss Norm gilt als maximal zulässige Anzahl.

<sup>3</sup> Bei Nicht-Wohnnutzungen richtet sich das Parkfelder-Angebot nach der VSS-Norm SN 640 281. Das Parkfelder-Angebot ist zwischen dem Minimum und dem Maximum gemäss Norm festzulegen.

---

<sup>1</sup> 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, Tab. 2).

## Formulierungsvorschlag differenzierte Lösung

### § XY Erstellung von Parkfeldern

<sup>1</sup> Die Berechnung der notwendigen Parkfelder richtet sich nach den kantonalen Vorschriften.

<sup>2</sup> Ist das vereinfachte Verfahren gemäss der VSS-Norm SN 640 281 anzuwenden, ist das minimal erforderliche und das maximal zulässige Parkfelder-Angebot für die Bewohnenden, das Personal und die Besuchende/Kunden gemäss Anhang I zu ermitteln.

### Anhang I: Minimal erforderliches und maximal zulässiges Parkfelder-Angebot im vereinfachten Verfahren für Bewohnende, Personal und Besuchende/Kunden

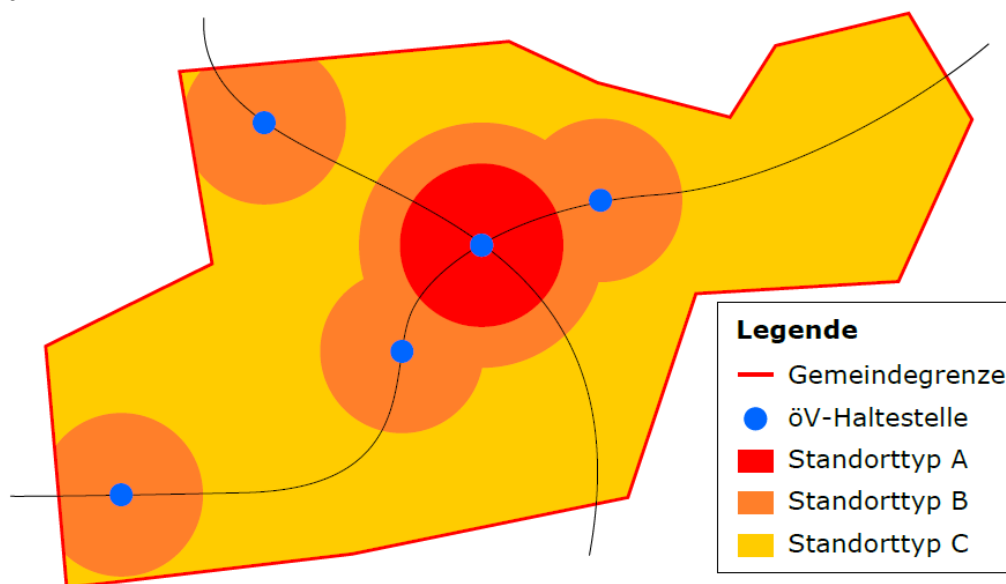
Das minimal erforderliche und das maximal zulässige Parkfelder-Angebot berechnet sich wie folgt:

1. Ermittlung der Richtwerte gemäss VSS-Norm SN 640 281
2. Festlegen des Parkfelder-Angebots innerhalb des minimal erforderlichen und des maximal zulässigen Parkfelder-Angebots gemäss nachfolgender Tabelle, abhängig vom Standort-Typ. Der Standort-Typ ergibt sich aus dem nachfolgenden Plan.

Tabelle<sup>2</sup>

Standorttyp	Bewohner		Personal		Besucher/Kunden	
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
A	70%	100%	5%	25%	20%	40%
B	80%	100%	20%	40%	40%	60%
C	90%	100%	35%	55%	50%	80%

Plan



<sup>2</sup> Im Beispiel sind die Werte von BNO §61 der Stadt Baden eingesetzt. Die Werte können je nach Bedürfnissen der Gemeinde angepasst werden. Bei der Nutzung Wohnen können „autoarme/autofreie“ Nutzungen separat geregelt werden.



## **Varianten**

Die Spalten „Personal“ und „Besucher/Kunden“ können in eine Spalte zusammengefasst werden. Die Aufteilung der Parkfelder auf die beiden Nutzergruppen kann dadurch durch die Bauherrschaft erfolgen.

## **Ergänzungsmöglichkeiten**

<sup>3</sup> *In den Altstadtzonen sind Parkfelder auf privatem Grund nicht zulässig. Im Kernbereich der Zone XY kann der Gemeinderat deren Reduktion verlangen oder sie gänzlich verbieten.*

<sup>4</sup> *Für autoarmes und -freies Wohnen gilt § XY.*

<sup>5</sup> *Bei Neuansiedlungen von Arbeitsplätzen im Umfang ab 50 Mitarbeitenden ist ein Mobilitätskonzept zur Genehmigung vorzulegen. Darin ist aufzuzeigen, wie der Anteil des motorisierten Individualverkehrs tief gehalten und das Parkfelder-Angebot so weit wie möglich in Richtung der Minimalwerte gemäss Anhang I reduziert werden kann. Dabei ist eine monetäre Parkplatzbewirtschaftung vorzusehen.*

<sup>6</sup> *Zur Erhaltung von Grünflächen, Vorgärten und des Strassenbilds sind oberirdische Parkfelder zweckmässig anzuordnen.*

<sup>7</sup> *Kann nachgewiesen werden, dass zeitlich gestaffelte Mehrfachnutzungen von Parkfeldern möglich sind, kann das erforderliche Parkfeld-Angebot entsprechend reduziert werden.*

<sup>8</sup> *Elektroinstallationen, wie Haupt- bzw. Unterverteilungen, Rohrleitungen, Installationskanäle etc., sind so zu dimensionieren, dass ein nachträglicher Ausbau von mindestens 30-50% der Pflichtparkfelder mit einem Ladepunkt für Elektrofahrzeuge und den dazugehörigen Mess- und Sicherheitsausrüstungen gewährleistet ist.*

## **M5 Voraussetzungen für autoarme Nutzungen schaffen – BNO**

### **Massnahmenumschreibung gemäss Schlussbericht Konzept (ergänzt)**

In der kommunalen Regelung der Erstellung von Pflichtparkfeldern (BNO) werden bei einer Revision die Voraussetzung für die Realisierung von autoarmen und ggf. autofreien Nutzungen (zum Beispiel autoarmes Wohnen) geschaffen und die gestellten Anforderungen (Mobilitätskonzept<sup>3</sup>, Controllingpflicht, öffentlich-rechtliche Sicherung) umschrieben.

### **Zuordnung zu Gemeinden Baden Regio gemäss Schlussbericht Konzept**

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

### **Formulierungsvorschlag einfache Lösung**

*Autoarme Nutzungen können von der Parkfelder-Nachweispflicht ganz oder teilweise befreit werden, sofern ein reduzierter Bedarf an Parkfeldern über ein Mobilitätskonzept nachgewiesen und durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird. Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet, bei wiederholten Abweichungen von den Vorgaben und Zielen des Mobilitätskonzepts, die im Sinne von § 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.*

### **Formulierungsvorschlag differenzierte Lösung**

#### **§ XY Autoarme und autofreie Nutzungen**

<sup>1</sup> *Bauvorhaben mit der ausdrücklichen Zielsetzung der autoarmen oder autofreien Nutzung sind zulässig. Das Parkfelder-Angebot ist gemäss Anhang II zu ermitteln.*

<sup>2</sup> *Bewilligungsvoraussetzungen für autoarme oder -freie Nutzungen sind:*

- *ein Mobilitätskonzept zur dauerhaften Reduktion des motorisierten Individualverkehrs*
- *ein periodisches Controlling der Umsetzung des Mobilitätskonzepts zu Handen der Bewilligungsbehörde*
- *die rechtliche Sicherstellung des Mobilitätskonzepts durch entsprechende Verträge und Eintragungen im Grundbuch.*

<sup>3</sup> *Stellt der Gemeinderat wiederholte Abweichungen von den Vorgaben und Zielen des Mobilitätskonzepts fest, ist die Differenz zwischen den bereits erstellten Parkfeldern und dem minimalen Pflichtparkfelderangebot gemäss Anhang II zu realisieren oder die entsprechenden Ersatzabgabe zu leisten.*

---

<sup>3</sup> Zum Begriff „Mobilitätskonzept“ vgl. auch die nachfolgenden Ausführungen zu M6.

**Anhang II Berechnung des Parkfelder-Angebots im vereinfachten Verfahren für Bauvorhaben mit der ausdrücklichen Zielsetzung der autoarmen oder autofreien Nutzung**

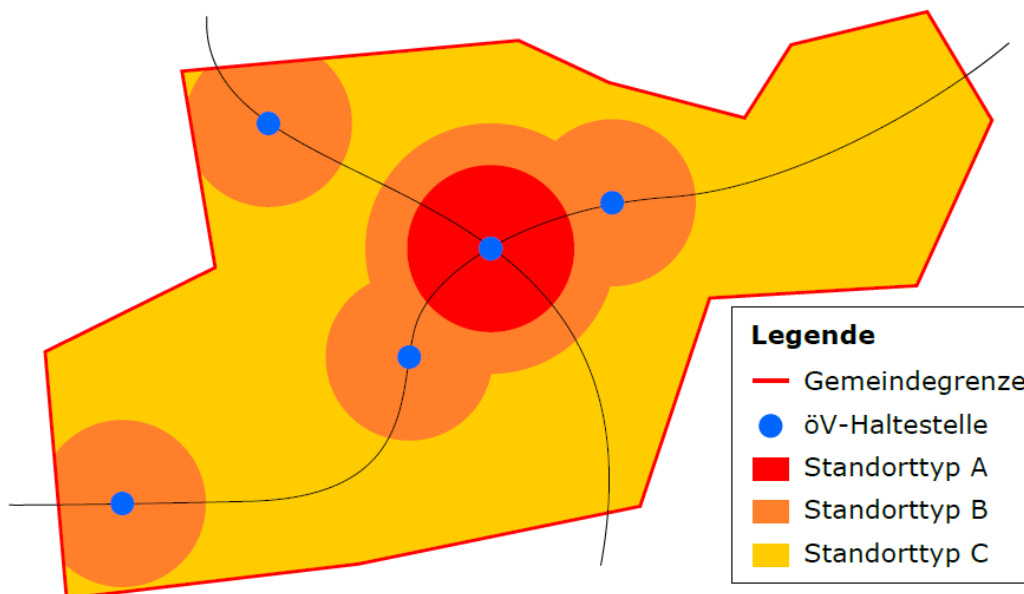
Im vereinfachten Verfahren werden das minimal erforderliche und das maximal zulässige Parkfelder-Angebot bei Bauvorhaben mit der ausdrücklichen Zielsetzung der autoarmen oder -reduzierten Nutzung wie folgt ermittelt:

1. Ermittlung der Richtwerte gemäss VSS-Norm SN 640 281
2. Festlegen der Zahl der Besuchenden-Parkfelder für Wohnnutzung gemäss VSS-Norm SN 640 281, welche in jedem Fall zu realisieren ist.
3. Festlegen des Parkfelder-Angebots innerhalb des minimal erforderlichen und maximal zulässigen Parkfelder-Angebots gemäss nachfolgender Tabelle, abhängig vom Standort-Typ. Der Standort-Typ ergibt sich aus dem nachfolgenden Plan.

Tabelle<sup>4</sup>

Standorttyp	Bewohner		Personal/Besucher/Kunden	
	Min.	Max.	Min.	Max.
A	0%	<70%	10%	<40%
B	50%	<80%	20%	<60%
C	60%	<90%	30%	<80%

Plan



<sup>4</sup> Im Beispiel sind die Werte des Anhang 9.4 zur „Teiländerung Nutzungsplanung Landstrasse“ der Stadt Wettlingen eingesetzt. Die Werte können je nach Bedürfnissen der Gemeinde angepasst werden.

## **Varianten**

Die Spalte „Personal/Besucher/Kunden“ kann in zwei Spalten aufgeteilt werden. Die Aufteilung der Parkfelder auf die beiden Nutzergruppen kann so durch die Gemeinde verbindlich vorgegeben werden.

Die Regelung für „autoarme/autofreie Nutzungen“ kann auf die Nutzung „Wohnen“ beschränkt werden.

## **Ergänzungsmöglichkeiten**

<sup>4</sup> *Für Parkfelder, die gestützt auf ein Mobilitätskonzept nicht erstellt werden müssen, gilt keine Ersatzabgabepflicht.*

<sup>5</sup> *Bewilligungsvoraussetzung für autoarme oder autofreie Nutzungen ist ein Mobilitätskonzept gemäss § XY BNO.*

## **M6 Verankerung des Mobilitätsmanagements in kommunalen Planungsinstrumenten – Präzisierung Mobilitätskonzept**

### **Massnahmenumschreibung Schlussbericht Konzept (ergänzt)**

Mobilitätsmanagement wird stufengerecht in den verschiedenen Planungsinstrumenten der Arealentwicklung (zum Beispiel Sondernutzungsplanung, BNO, Parkierungs-VO) grundeigentümerverbindlich verankert. Ein wesentliches Augenmerk wird dabei auf die Parkraumbewirtschaftung gelegt, wichtig sind aber auch ergänzende Massnahmen wie CarSharing, CarPooling etc., die zur Senkung der P-Nachfrage beitragen können. Das aus dem Projekt Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen 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](http://www.aargaumobil.ch)).

Mobilitätskonzepte können in den Gemeinden beispielsweise Beiträge zur Zielerreichung in den Bereichen „Umwelt“ (UVP) und „Strassenkapazitäten“ (Kapazitätsnachweis) leisten sowie Spielräume für das Antizipieren zukünftiger Entwicklungen im Mobilitätsbereich schaffen.

### **Zuordnung zu Gemeinden Baden Regio gemäss Schlussbericht Konzept**

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

### **Formulierungsvorschlag einfache Lösung**

*In einem Mobilitätskonzept sind für den gesamten Perimeter Massnahmen aufzuzeigen, die den induzierten Verkehr mit den Strassenkapazitäten sowie mit den Angeboten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Radverkehrs abstimmen.*

*Das Mobilitätskonzept ist gleichzeitig mit dem ersten Bauvorhaben im Perimeter der Baubehörde zur Bewilligung vorzulegen.*

### **Formulierungsvorschlag differenzierte Lösung**

<sup>1</sup> *Mit einem Mobilitätskonzept ist für den gesamten Perimeter aufzuzeigen, wie die Mobilität aller Nutzungsgruppen mit dem öffentlichem Verkehr, dem Fuss- und Radverkehr sowie einem effizienten Einsatz des Motorfahrzeugs im Sinne der verkehrlichen Zielsetzungen der Sondernutzungsplanung in Bezug zu ihrem räumlichen Umfeld zu bewältigen ist.*

<sup>2</sup> *Im Mobilitätskonzept werden insbesondere die zu erreichenden Ziele, die maximal zulässige Parkfelderzahl für den MIV und die Minimalanforderungen an die Abstellplätze für den Radverkehr definiert.*

<sup>3</sup> *Im Mobilitätskonzept zu prüfen sind insbesondere die nachstehenden Massnahmen:*

- *monetäre Parkraumbewirtschaftung mit verkehrswirksamer Gebührenhöhe (ohne Bewohner)*
- *bedarfsgerechtes Carsharing-Angebot*
- *Informationen und Anreize zum Benützen des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Radverkehrs (z.B. Ökobonus)*
- *Monitoring/Controlling*
- *Massnahmen, sofern Ziele nicht erreicht werden; Zuständigkeiten*

<sup>4</sup> *Die zum Erreichen der Ziele erforderlichen Massnahmen sind umzusetzen. Das Mobilitätskonzept ist Gegenstand der Überprüfung im Baubewilligungsverfahren.*

<sup>5</sup> *Die Verpflichtung zum Monitoring/Controlling ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.*

<sup>6</sup> *Zeigt das Monitoring/Controlling wiederholt auf, dass die anvisierten Ziele nicht erreicht wurden, kann der Gemeinderat verlangen, dass bestehende Massnahmen verschärft und weitere Massnahmen auf ihre Zweckmässigkeit hin geprüft und bei Eignung umgesetzt werden.*

## **Varianten**

Keine.

## **Ergänzungsmöglichkeiten**

<sup>7</sup> *Der Gemeinderat kann auch für ein zusammenhängendes Gebiet ein Mobilitätskonzept verlangen, sobald in diesem Gebiet mehr als 50 Arbeitsplätze erstellt werden oder eine Wohnsiedlung mit mehr als 20 Wohnungen entsteht.*

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

### **Massnahmenumschreibung gemäss Schlussbericht Konzept**

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.

### **Zuordnung zu Gemeinden Baden Regio gemäss Schlussbericht Konzept**

- |  |  |
|--|--|
| <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              |

### **Bemerkungen aus Schlussbericht Konzept**

Eine Mehrfachnutzung von P-Anlagen kann unter Umständen 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.

### **Formulierungsvorschlag einfache Lösung**

*Zeitlich gestaffelte Mehrfachnutzungen von Parkfeldern sind möglich. Im Grundbuch gesicherte Benutzungsrechte an Parkfeldern Dritter dürfen für den Parkfelder-Nachweis angerechnet werden.*

### **Formulierungsvorschlag differenzierte Lösung**

<sup>1</sup> *Zeitlich gestaffelte Mehrfachnutzungen von Parkfeldern sind möglich.*

<sup>2</sup> *Die minimale Anzahl neu zu erstellender erforderlicher Parkfelder kann reduziert werden, sofern im nahen Umfeld Parkfelder existieren, die langfristig und zweckmässig durch die Bauherrschaft gesichert werden. Das Nutzungsrecht von Parkfeldern Dritter muss zwischen den Parteien vertraglich geregelt sein und im Grundbuch angemerkt werden.*

## 4.3 Bewirtschaftung von Parkfeldern

### M3 Grundlagen schaffen für Bewirtschaftung von Parkfeldern auf privatem Grund – KGV

#### Massnahmenumschreibung gemäss Schlussbericht Konzept

Um eine Bewirtschaftung von neu entstehenden PF 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. Nachstehend findet sich ein entsprechender Formulierungsvorschlag:

#### Zuordnung zu Gemeinden Baden Regio gemäss Schlussbericht Konzept

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

#### Formulierungsvorschlag

<i>Handlungsfeld I</i>	<i>Ruhender Verkehr</i>
<i>Massnahmenbereich I1</i>	<i>Kommunales Parkraumkonzept / Parkierungsreglement</i>
<i>Zielsetzungen:</i>	<i>- Optimierung des Parkfelderangebots</i> <i>- Reduktion der negativen Auswirkungen des MIV bzw. für den MIV</i>

*In Koordination mit den umliegenden Gemeinden soll in der Gemeinde XY das regionale Parkraumkonzept umgesetzt werden. Um Fremdparkierung zu verhindern, soll dazu in allen Parkraumzonen das Langzeitparkieren eingeschränkt und nur mit Bewilligung möglich sein. Unabhängig von der Parkraumzone sollen Parkierungsanlagen von publikumsintensiven Einrichtungen ab der 1. Minute mittels Gebühren bewirtschaftet werden. Bei Neuanlagen sind Schrankensysteme einzusetzen; bei bestehenden Anlagen ist die Kontrolle durch Externe (zum Beispiel Regionalpolizei) durchzuführen und dies vertraglich zu regeln (u.a. auch Verteilung der Erträge: ein Teil an Inhaber, ein Teil an Bewirtschafter für Winterdienst, Reinigung, Kontrolle). Auch private, öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen sollen bewirtschaftet werden.*

*Die bestehende Parkraumbewirtschaftung ist zu prüfen. Es sind Lösungsansätze für eine Anpassung und sinnvolle Bewirtschaftung aufzuzeigen. Analysen sollen zeigen, wo zum Beispiel Fahrzeuge auf öffentlichen Parkierungsanlagen abgestellt sind, obwohl Parkfelder auf den privaten Parzellen benutzt werden müssen.*

*Im ganzen Gemeindegebiet sollen Parkierungsanlagen festgelegt werden, welche sich für eine Mehrfachnutzung (Events, Konzerte, Arbeiten und Wohnen etc.) eignen. Die Mehrfachnutzung muss genau geregelt werden.*

*Gestützt auf das kommunale Parkraumkonzept ist das Parkierungsreglement zu überarbeiten.*



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

### **Massnahmenumschreibung gemäss Schlussbericht Konzept**

Um eine grundeigentümergebundene Bewirtschaftung von PF 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 bzw. zur Umnutzung vorgesehener Anlagen verpflichtend angewendet werden kann, ist auch bei bestehenden Anlagen eine Bewirtschaftung gemäss den genannten Regelungen anzustreben.

Hauptzielgruppe dieser Massnahme bilden einerseits grössere publikumsintensive Einrichtungen und andererseits grössere Arbeitgeber mit ihren zugehörigen Parkieranlagen (z.B. ab 30 Parkfelder).

### **Zuordnung zu Gemeinden Baden Regio gemäss Schlussbericht Konzept**

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

### **Formulierungsvorschlag publikumsintensive Einrichtungen (Besucher/Kunden)**

#### **§ XY Parkfelderbewirtschaftung**

*Der Gemeinderat kann bei Parkfeldern für Besucher und Kunden im Gebiet XY eine Bewirtschaftung ab der ersten Minute verlangen. Es werden mindestens die folgenden Gebühren erhoben:*

- 1. Stunde: Fr. XY.- / Stunde
- 2. Stunde: Fr. XY.- / Stunde

### **Formulierungsvorschlag publikumsintensive Einrichtungen und Arbeitsplätze (Beschäftigte/Besucher/Kunden)**

*Bei Neuansiedlungen von publikumsintensiven Einrichtungen im Umfang ab 30 Parkfeldern oder von Arbeitsplätzen im Umfang ab 50 Mitarbeitenden ist ein Mobilitätskonzept zur Genehmigung vorzulegen. Darin ist aufzuzeigen, wie der Anteil des motorisierten Individualverkehrs tief gehalten und das Parkfelder-Angebot so weit wie möglich in Richtung der Minimalwerte gemäss Anhang XY reduziert werden kann. Dabei ist eine monetäre Parkplatzbewirtschaftung mittels Gebühren vorzusehen.*

### **Varianten**

Keine.

### **Ergänzungsmöglichkeiten**

<sup>2</sup> *Die Gebühren richten sich nach den marktüblichen Ansätzen. Sie betragen mindestens CHF XY.- pro Stunde.*

<sup>3</sup> *Der Gemeinderat kann einen Anlagenbetreiber zum Anschluss an ein Parkleitsystem verpflichten.*

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

### **Massnahmenumschreibung gemäss Schlussbericht Konzept**

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.

### **Zuordnung zu Gemeinden Baden Regio gemäss Schlussbericht Konzept**

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

### **Formulierungsvorschlag**

#### **§ XY Bewirtschaftung**

*Ab 50 bewirtschafteten Parkfeldern für Besucher und Kunden ist ein Abfertigungssystem mit Schranken umzusetzen.*

### **Varianten**

Keine.

### **Ergänzungsmöglichkeiten**

Keine.

## 5 Fallbeispiele

### 5.1 Fallbeispiel „Gastrobetrieb mit zu wenig Parkfeldern“

#### Ausgangslage

Das Restaurant „Birkenhof“ mit 50 Sitzplätzen besteht seit 20 Jahren und verfügt lediglich über 4 Parkfelder. Es liegt nahe einer stündlich bedienten Bushaltestelle im historischen Dorfzentrum. Aufgrund der Lage nahe an den Wohngebieten kann davon ausgegangen werden, dass rund 1/5 der Gäste das Restaurant zu Fuss und mit dem Velo erreichen. Parkierungsprobleme sind – abgesehen von wenigen Ausnahmen bei Grossanlässen – keine bekannt. Eine umfassende Renovation macht ein Baugesuch nötig, was auch zu einer Beurteilung der PF-Erstellungspflicht führt.

Die Gemeinde verweist in ihrer BNO zur Regelung der Parkfeldererstellungspflicht auf die „kantonalen Vorschriften“.

#### Herleitung der PF-Zahl

Gemäss der aufgrund BauV § 43 anzuwendenden VSS-Norm 640 281, Tabelle 2 sind pro Sitzplatz 0.2 Parkfelder zu erstellen. Insgesamt ergibt sich also bei 50 Sitzplätzen ein Richtwert von 10 Parkfeldern.

Aufgrund der öV-Erschliessung und des Langsamverkehrsanteils ergibt sich aus Tabelle 2 ein Standorttyp D. Das effektiv zu erstellende Parkfelderangebot leitet sich ab aus Tabelle 3, gemäss welcher für den Standorttyp D ein Minimum von 70% (also 7 PF) und ein Maximum von 90% des Richtwerts (also 9 PF) zu erstellen ist.

Gemäss den Vorgaben sind also minimal 7 PF zu erstellen, es sind also 3 PF zu wenig vorhanden.

#### Bestehende Lösungsansätze

##### *Ansatz „Mehrfachnutzung von Parkfeldern“*

Der Bauherr weist die fehlenden 3 Parkfelder auf einer benachbarten Liegenschaft aus, die zu grossen Teilen als Büro genutzt ist. Zu den Spitzenzeiten der Restaurantnutzung (Abends, Wochenende) ist hier die PF-Nachfrage gering. Der Grundeigentümer der Büroliegenschaft räumt dem Restaurant ein Nutzungsrecht der PF ein. Dieses wird im Grundbuch eingetragen.

Da eine ausreichende PF-Anzahl nachgewiesen ist, kann die Gemeinde die Renovation ohne Zusatzforderungen nach Parkfeldern bewilligen. Es ist keine Ersatzabgabe geschuldet. Ein KGV ist nicht notwendig.

##### *Ansatz „Detailliertes Verfahren“*

Der Bauherr wird auf das detaillierte Verfahren der VSS-Norm (vgl. Ziffer 7 der Norm) verwiesen, in dessen Rahmen die effektive Nachfrage gestützt auf die vorliegenden Erfahrungswerte ermittelt werden kann.

Da die Herleitung des PF-Bedarfs im Rahmen der VSS-Norm erfolgt und Angebot und Nachfrage im Gleichgewicht sind, kann die Gemeinde die reduzierte PF-Zahl bewilligen. Es ist keine Ersatzabgabe geschuldet. Ein KGV ist nicht notwendig.

## **Lösungsansätze über Optimierung BNO-Vorschriften**

Die Möglichkeit zum Parkfeldernachweis auf Nachbargrundstücken wird in der BNO detailliert geregelt.

## **5.2 Fallbeispiel „autoarmes Wohnen“**

### **Ausgangslage**

Die Immobilienverwaltung „Casa Rosa“ plant den Ersatzneubau von drei Mehrfamilienhäusern mit 18 Wohnungen. Sie sieht vor, dass sich rund 80% der Mieter in einem Zusatz zum Mietvertrag verpflichten, auf den Besitz eines eigenen Autos zu verzichten.

Die Gemeinde verweist in ihrer BNO zur Regelung der Parkfeldererstellungspflicht auf die „kantonalen Vorschriften“.

### **Herleitung der PF-Zahl**

Gemäss VSS-Norm 640 281, Ziffer 9.1 sind pro Wohnung 1 Parkfeld für die Bewohnerschaft plus zusätzlich 10% für Besucher zu erstellen. Insgesamt ergibt sich also bei 18 Wohnungen ein Richtwert von 20 Parkfeldern.

Eine standardisierte Abminderung der Richtwerte „Wohnen“ aufgrund der öV-Erschliessung ist in der Norm nicht vorgesehen.

### **Bestehende Lösungsansätze**

#### *Ansatz „Ziffer 9.4 VSS-Norm“*

Der Bauherr begründet einen reduzierten PF-Bedarf aufgrund der vorgesehenen mietrechtlichen Verpflichtung.

Gestützt auf Ziffer 9.4 der Norm, wonach für „...spezielle Wohnformen (z.B. autofreies Wohnen)...“ eine Abweichung von den Richtwerten angezeigt sein kann, kann die Gemeinde die Renovation ohne Zusatzforderungen nach Parkfeldern bewilligen. Da die Herleitung des PF-Bedarfs im Rahmen der in der VSS-Norm enthaltenen Regeln erfolgt und Angebot und Nachfrage im Gleichgewicht sind, kann die Gemeinde die reduzierte PF-Zahl bewilligen. Es ist keine Ersatzabgabe geschuldet. Ein KGV ist nicht notwendig.

## **Lösungsansätze über Optimierung BNO-Vorschriften**

Der Umgang mit „autoarmen Wohnen“ und „Mobilitätskonzepten“ wird in der BNO detailliert geregelt.

#### *Ansatz „Mobilitätskonzept“*

Als flankierende Massnahme verlangt die Gemeinde ein Mobilitätskonzept, in welchem neben der Regelung zur mietrechtlichen Verpflichtung beispielsweise eine Controllingpflicht und eine Rückfallebene festgelegt wird, welche zum Tragen kommt, wenn das Controlling zeigt, dass die Ziele nicht erreicht werden. So kann zum Beispiel festgelegt werden, dass in einem solchen Fall die fehlenden Parkfelder nachträglich erstellt werden müssen oder eine entsprechende Ersatzabgabe zu leisten ist (vgl. dazu M6).

## 6 Glossar

### **autoarm und autofrei**

Werden für eine Nutzung weniger Parkfelder erstellt, als gemäss VSS-Norm SN 640 281 und allfälligen detaillierteren Regelungen in der BNO minimal erforderlich sind, so gelten diese Nutzungen als autoarm. Wenn für eine Nutzung keine Parkfelder realisiert werden, gelten sie als autofrei.

### **Ersatzabgabe**

Eine Ersatzabgabe ist zu leisten, wenn zu erstellende Parkfelder nicht realisiert werden. Die Anzahl zu erstellender Parkfelder ergibt sich aus der VSS-Norm, zusätzlichen Bestimmungen in der BNO und allfälligen Reduktionen im Rahmen eines Mobilitätskonzepts.

### **Fremdparkierung**

Um Fremdparkierung handelt es sich, wenn der Nutzer des Parkfelds nicht der Nutzergruppe angehört, für die das Parkfeld bestimmt ist.

### **Kapazitätsnachweis**

Mit einem Kapazitätsnachweis erbringt die Bauherrschaft für Bauvorhaben, die ein motorisiertes Individualverkehrsaufkommen (MIV) von mehr als 1'500 Fahrten pro Tag erwarten lassen, den Nachweis, dass die Kapazitäten des Strassennetzes zu dessen Bewältigung ausreichen.

### **Mehrfachnutzung**

Unter Mehrfachnutzung wird die zeitlich gestaffelte Nutzung eines Parkfelds durch Nutzer verschiedener Benutzerkategorien (zum Beispiel Bewohner, Beschäftigte, abendlicher Freizeitverkehr) verstanden.

### **Mobilitätskonzept**

Das Mobilitätskonzept ist das Planungsinstrument für den Aufbau und Betrieb eines Mobilitätsmanagements an einem Standort. Im Konzept werden die Rahmenbedingungen, die Potenziale, die Ziele, die Massnahmen, die Zuständigkeiten für den Aufbau und den Betrieb der Massnahmen, das Monitoring und die Wirkungskontrolle sowie die Kosten und Finanzierung definiert.

### **Mobilitätsmanagement**

Das Mobilitätsmanagement befasst sich mit den Mobilitätsbedürfnissen der verschiedenen Nutzergruppen und den durch diese ausgelösten Verkehrsvorgängen. Für die Nutzergruppen werden Massnahmen bereitgestellt, die es erlauben, die Mobilitätsbedürfnisse möglichst mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Radverkehr oder zu Fuss abzuwickeln. Der Aufbau und der Betrieb der Massnahmen erfolgt durch die Bauherrschaft bzw. Eigentümerschaft.

### **Monitoring und Controlling**

Mit einem Monitoring werden Daten erfasst, die eine Wirkungskontrolle der Zielvorgaben (Controlling) ermöglichen.

Das Controlling hat zum Zweck, die Erreichung der im Mobilitätskonzept ausgewiesenen Ziele zu überprüfen. Dazu gehören beispielsweise die Fahrtenzahl und der Fahrzeugbesitz. Die Prüfung wird in der Regel periodisch durch eine unabhängige Stelle oder durch die Verwaltung einer Liegenschaft vorgenommen.

### **Parkraumbewirtschaftung**

Die Parkraumbewirtschaftung beinhaltet die drei Elemente monetäre Bewirtschaftung (Parkgebühr), zeitliche Regelungen (maximale Parkierdauer) und Regelungen bezüglich der Nutzungsberechtigten der Parkfelder (zum Beispiel „nur für Beschäftigte“).

### **Sicherungsmechanismen**

Sicherungsmechanismen sorgen dafür, dass Angebot und Nachfrage nach Parkfeldern im Gleichgewicht bleiben und dass allfällige Abweichungen davon erkannt und korrigiert werden können. Zu den Sicherungsmechanismen gehören beispielsweise Controlling, Verträge und Grundbucheinträge.