

MM02 Regelung Parkierung in kommunaler Nutzungsplanung



Beschrieb der Massnahme

Die Gemeinden sollen die Parkplatzerstellungspflicht in ihren kommunalen Bau- und Nutzungsordnung (BNO) im Hinblick auf eine flächensparende Mobilität für alle Nutzungen anpassen. Die Anpassungen sollen bestehende Fehlanreize beseitigen, die die Bauherrschaften zwingen, eine Mindestanzahl an Parkplätzen zu erstellen. Das gilt besonders bei Bauvorhaben an zentralen Lagen mit guter öV-Erschliessungsgüte. Im Sinne der Innenentwicklung sollen an diesen Lagen der knappe Raum und die Investitionsmittel besser für mehr Wohn- und Gewerbeflächen genutzt werden. An diesen zentralen Lagen soll gemäss dem Ziel «Flächensparende Mobilität» die Anzahl MIV-Fahrten gesenkt werden, die Massnahme setzt dazu die nötigen Anreize.

Damit die Änderungen in der BNO der Gemeinden regional abgestimmt sind, soll die Regionalplanung konkrete Empfehlungen und Formulierungen erarbeiten. Die Anpassung der BNO soll folgende Themen behandeln:

- Die Parkplatzerstellungspflicht soll räumlich entsprechend der zukünftigen Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr und der Eignung als «Quartier der kurzen Wege» differenziert werden. Die minimal zu erstellende Anzahl Parkplätze ist zu reduzieren. Insbesondere an gut erreichbaren Orten ist zudem die Anzahl möglicher Parkplätze gegen oben zu begrenzen.
- Autofreies und autoarmes Wohnen soll mit Mobilitätskonzept in der ganzen Region möglich sein. An den sehr gut mit dem öV erreichbaren Gebieten (hauptsächlich rund um die Bahnhöfe) sind Ausnahmeregelungen zu prüfen, welche einen Verzicht auf bzw. die Reduktion von Parkplätzen auch ohne Mobilitätskonzept erlauben oder die minimale Anzahl Parkplätze auf null setzen. Bedingung dafür ist, dass die Parkplätze im Umfeld bewirtschaftet werden, um eine Verlagerung ins Quartier auszuschliessen.
- Bei Gestaltungsplänen sollen gegenüber der Nutzungsplanung weiter reduzierte Parkplatzzahlen oder eine höhere Ausnützung bei gleicher Anzahl Parkplätze möglich sein. Auch Ausnützungsboni für autoarme oder -freie Nutzungen sind als Anreize denkbar.
- Die Mehrfachnutzung von Parkplätzen durch unterschiedliche, nahe gelegene Nutzungen ist baurechtlich zu ermöglichen und zu fördern (bspw. Sportanlage und Arbeitsplatzgebiet).
- Für Bauvorhaben ist ab 500 Fahrten pro Tag ist ein Kapazitätsnachweis gemäss § 46 BauV zu erbringen, um Baureife zu erlangen. Der Einflussbereich der Vorhaben ist gemäss den kantonalen Empfehlungen zum Kapazitätsausweis festzulegen. Ansonsten müssen Massnahmen zur Begrenzung des Verkehrsaufkommens verbindlich geregelt werden. Darüber hinaus sollen Gemeinden prüfen, ob sie im Einklang mit dem kantonalen Recht in Wohngebieten bereits ab 250 Fahrten pro Tag Massnahmen einfordern können, mit besonderem Fokus auf Verkehrssicherheit.
- Der minimale Bedarf an Veloabstellplätzen ist gemäss §43 BauV im Sinne der Norm VSS 40 065 auf kommunaler Ebene in den Bau- und Nutzungsordnungen zu konkretisieren.

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung	Alle Gemeinden	Beteiligte	Baden Regio, Gemeinden, Kanton
Standort	Alle Gemeinden	Investitionskosten (+/- 40 %)	0.6 Mio. Franken (total alle Gemeinden)
		Laufende Kosten	--

Herleitung aus Lagebeurteilung

In den bestehenden Bau- und Nutzungsordnungen (BNO) schaffen noch nicht alle Gemeinden die Möglichkeit für eine Reduktion von Parkplätzen bei guter öV-Erschliessung sowie für autoarme/-freie Nutzungen. In einigen BNO ist zudem nur der Minimalbedarf festgelegt, eine Obergrenze an Parkplätzen fehlt oder sie ist sehr hoch angesetzt. Insgesamt müssen bzw. dürfen dadurch mehr Parkplätze erstellt werden als nötig, was den MIV begünstigt und damit falsche Anreize hinsichtlich Flächenverbrauch setzt.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Quartiere der kurzen Wege (SF01 bis SF03)
- Siedlungsentwicklung an zentralen Orten (SF04)
- Förderung betriebliches Mobilitätsmanagement (MM01)
- Regionales Parkplatzmanagement (MM03)
- Information und Sensibilisierung zu Mobilitätsverhalten (MM05)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme MM02

- Wirkung**
- An zentralen, gut mit dem öV erreichbaren Lagen werden durch die Massnahme weniger private Parkplätze für Wohnen, Arbeiten, Einkauf und Freizeit gebaut. Dadurch werden Anreize für einen Verzicht auf ein privates Auto gesetzt, womit die flächensparende Mobilität (Fuss- und Veloverkehr sowie öV) mehr genutzt wird.
 - Die Reduktion des motorisierten Quell-/Zielverkehrs entlastet die umliegenden Strassennetze in den zentralen, gut erreichbaren Gebieten und stärkt dort zusammen mit dem höheren Fussverkehrsaufkommen die erwünschte Siedlungsentwicklung.



Flächensparende
Mobilität



Siedlungsentwicklung
an gut erreichbaren
Orten

Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst zwei der sieben Ziele.

Wirkung und Zielbeitrag des Handlungsfelds Mobilitätsmanagement

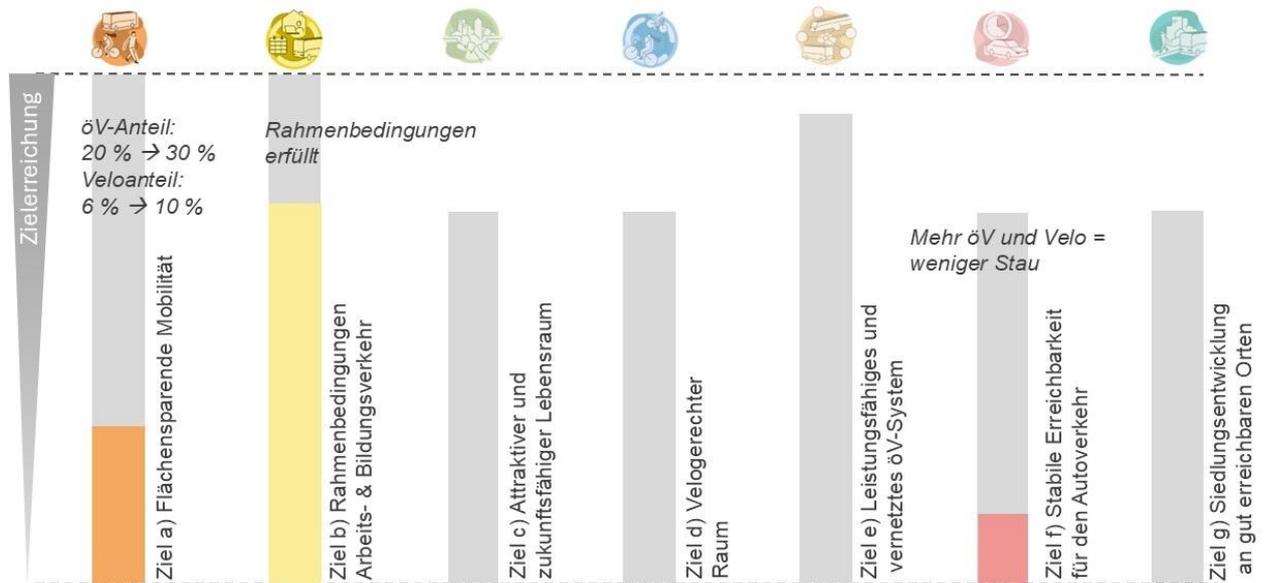
Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Massnahmenfächers GVK 2040¹, der in rund 50 GVK-Massnahmenblättern beschrieben ist, werden zwei Ziele vollständig erreicht, fünf Ziele können in hohem Masse erfüllt werden. Die verbleibenden Ziellücken sind darauf zurückzuführen, dass in Nussbaumen und Baden Zentrum ohne MIV-Entlastung (z.B. durch Verlagerung auf eine Zentrumsentlastung) nicht alle notwendigen Massnahmen möglich sind.

Die fünf Massnahmen des Handlungsfelds Mobilitätsmanagement enthalten unabdingbare Unterstützungsmassnahmen, um die angestrebte Verlagerung vom MIV auf den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr zu erreichen (Ziel "flächensparende Mobilität"). Zudem werden die Rahmenbedingungen im Arbeits- und Bildungsverkehr so verändert, dass die Verkehrsbelastungen während der Hauptverkehrszeiten abnehmen. Damit werden auch Staus reduziert, was die Zuverlässigkeit des MIV erhöht.

In folgender Grafik verdeutlichen die ausgefüllten Flächen die Zielerreichungsbeiträge aller "Mobilitätsmanagement"-Massnahmen an der Gesamt-Zielerreichung des GVK-Massnahmenfächers.

¹ Ohne Zentrumsentlastung (SB06), ohne langfristige Optionen öV-Hauptkorridore (BB10), ohne S-Bahn-Haltestelle Tägerhard (BB11) und ohne langfristige Massnahmen am Brückenkopf Ost

Bereinigter Entwurf nach Online-Partizipation



Weiterführende Dokumente / Links

- Baden Regio (2017): Regionales Parkraumkonzept - Mustertexte für Vorschriften zur Erstellung und Bewirtschaftung von Parkfeldern
- Baden Regio (2014): Umsetzung Regionales Parkraumkonzept

Ergänzende Informationen

Die Bau- und Nutzungsordnung (BNO) einer Gemeinde regelt, wie viele private Parkplätze bei einem Neubau oder grösseren Umbauten minimal und maximal erstellt werden müssen/dürfen. Die Anzahl Parkplätze bezieht sich in der Regel auf die Richtwerte gemäss VSS-Norm SN 40 281 und legt einen minimalen und maximalen Reduktionsfaktor in % der Richtwerte der Norm fest.

Jede Gemeinde revidiert ihre BNO ca. alle 15 Jahre. Spätestens bei der nächsten Aktualisierung soll die Voraussetzung für die Förderung einer flächensparenden Mobilität geschaffen werden. An zentralen, gut mit dem öV erschlossenen Lagen soll die minimal notwendige Anzahl Parkplätze reduziert sowie Grenzwerte für die maximal zulässige Anzahl definiert werden. Autoarme oder autofreie Nutzungen sollen mindestens in diesen zentralen Lagen zugelassen und gefördert werden. Dadurch kann der Quell-Zielverkehr mit dem MIV in den Zentren und Ortsdurchfahrten verringert werden, indem mehr Fahrten mit flächeneffizienteren Verkehrsmitteln durchgeführt werden. Anstatt für Parkieranlagen stehen diese Flächen an bester Lage für andere Nutzungen wie mehr Grün- und Freiraum oder mehr Fläche zum Wohnen, Arbeiten oder weitere Dienstleistungen zur Verfügung.

Durch die Reduktion von Vorgaben bezüglich PP in bestimmten Gebieten („Quartier der kurzen Wege“) werden Bauherren in diesen Gebieten gegenüber Bauherren in unmittelbar daneben liegenden Quartieren bevorteilt. Es steht den Gemeinden offen, diese Vorteile mittels einer Abgabe abzufedern.