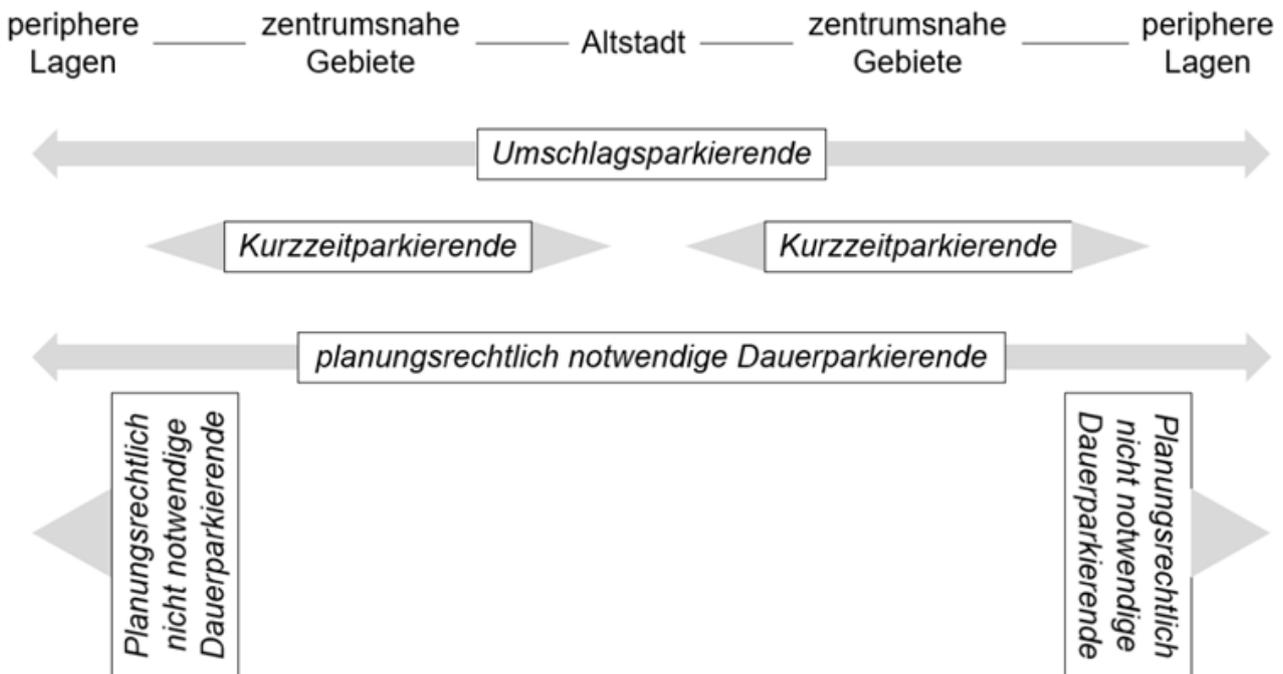


MM03 Regionales Parkplatzmanagement



Beschrieb der Massnahme

Jede MIV-Fahrt beginnt und endet an einem Parkplatz. Grösse, Lage und Preisgestaltung von öffentlichen Parkplätzen beeinflussen die Verkehrsmittelwahl und damit das Aufkommen und den Verkehrsfluss auf dem Strassennetz erheblich. Die Gemeinden haben als Eigentümer und Betreiber von öffentlichen Parkplätzen im Strassenraum und in Parkhäusern einen grossen Spielraum bei der Ausgestaltung der Rahmenbedingungen (Angebot, Bewirtschaftung). Daneben gibt es insbesondere in der Stadt Baden auch grosse privat betriebene Parkhäuser. Ziel des Parkplatzmanagements ist es:

- die Anzahl der MIV-Fahrten in zentralen Gebieten mit Kapazitätsengpässen im Strassennetz zu reduzieren.
 - den Flächenverbrauch durch die Parkierung im öffentlichen Raum an zentraler Lage zu reduzieren.
- Dabei gilt es, folgende Stossrichtungen zu berücksichtigen:
- Durch eine effizientere Nutzung der künftigen Parkierungsmöglichkeiten (höhere Auslastung bei geringerer Parkplatzzahl) soll auch eine effektive Nutzung (bestimmungsgemässe Nutzende, am richtigen Ort, auf kürzestem Weg) sichergestellt werden.
 - Der MIV soll möglichst direkt zu Parkhäusern/-plätzen geführt werden, sodass Parksuchverkehr vermieden wird. Dies soll durch ein Parkleitsystem und eine lenkungsorientierte Bewirtschaftung des Parkraums erreicht werden.
 - Die Parkierung soll besser auf verschiedene Nutzergruppen ausgerichtet werden (Anwohnende, Gewerbe, Kunden, Pendelnde, ...). Die planungsrechtlich notwendige Dauerparkierung durch Anwohnende und Gewerbetreibende als öffentliche Aufgabe soll höher priorisiert werden als die Parkierung durch Pendelnde. Die Kurzzeitparkierung soll zur Erhaltung der Wertschöpfung des Einkaufsstandorts in fussläufiger Distanz der Geschäfte sichergestellt werden. Das Gewerbe soll unkomplizierten Zugang zum Parkraum haben.
 - Oberirdische Parkplätze sollen durch effizientere Nutzung von unterirdischen Parkplätzen aufgehoben werden, um den öffentlichen Raum aufzuwerten und Parksuchverkehr möglichst zu vermeiden.
 - Vor grösseren Investitionen in die Erneuerung der bestehenden Parkhäuser in der Innenstadt soll geprüft werden, wie viel Bedarf an Parkplätzen an dieser Lage besteht und ob ein Teil der Fläche umgenutzt werden kann. Es sind planungsrechtliche Anreize zur Umnutzung von Parkhäusern an zentraler Lage zu schaffen.
 - Abgebaute Parkplätze können an einer der MIV-öV Verkehrsdrehscheiben am Übergang vom urbanen zum ländlichen Raum ersetzt werden.
 - Die bestehenden Empfehlungen der Repla im regionalen Parkraumkonzept sollen aktualisiert und weiterentwickelt werden und anschliessend in die entsprechenden Instrumente der Parkraumpolitik der Gemeinden überführt und umgesetzt werden.

Zuständigkeiten und Prozessuales

Federführung	Baden Regio	Beteiligte	Gemeinden
Standorte	Alle Gemeinden	Investitionskosten (+/- 40 %)	0.6 Mio. Franken
		Laufende Kosten	

Herleitung aus Lagebeurteilung

Die öffentliche Parkierung im Strassenraum verbraucht viele Flächen in städtischen Freiräumen. An zentralen Orten in der Region hat es zudem heute ein sehr grosses Angebot an Parkhäusern, deren Zufahrt das Strassennetz stark belastet. Der MIV-Anteil am Quell-Zielverkehr ist auch deswegen hoch. Die Bewirtschaftung der Parkierung ist je nach Gemeinde sehr unterschiedlich und nicht aufeinander abgestimmt.

Abhängigkeiten zu weiteren GVK-Massnahmen

- Quartiere der kurzen Wege (SF01 bis SF03)
- Siedlungsentwicklung an zentralen Orten (SF04)
- Parkplatzmanagement / Innere Dosierung (SB02)
- Regelung Parkierung in kommunaler Nutzungsplanung (MM02)
- Information und Sensibilisierung zu Mobilitätsverhalten (MM05)

Wirkung und Zielbeitrag der Massnahme MM04

- Wirkung**
- Der Autoverkehr in die Innenstadt von Baden und innerhalb der Gemeinden Baden und Wettingen wird im Sinne des Ziels «Flächeneffiziente Mobilität» reduziert.
 - Durch die Reduktion des Parkplatzangebotes im regionalen Zentrum (Innenstadt Baden) kann der Zielverkehr mit dem Auto in das dortige hoch belastete Strassennetz reduziert werden. Das wirkt sich positiv auf die Stabilität des Autoverkehrs aus.
 - Heute von oberirdischen Parkplätzen belegte Flächen können bei einem Rückbau dieser Parkplätze zugunsten eines attraktiven und zukunftsfähigen Lebensraums umgenutzt werden.



Flächensparende
Mobilität



Stabile
Erreichbarkeit für
den Autoverkehr



Attraktiver und
zukunftsfähiger
Lebensraum

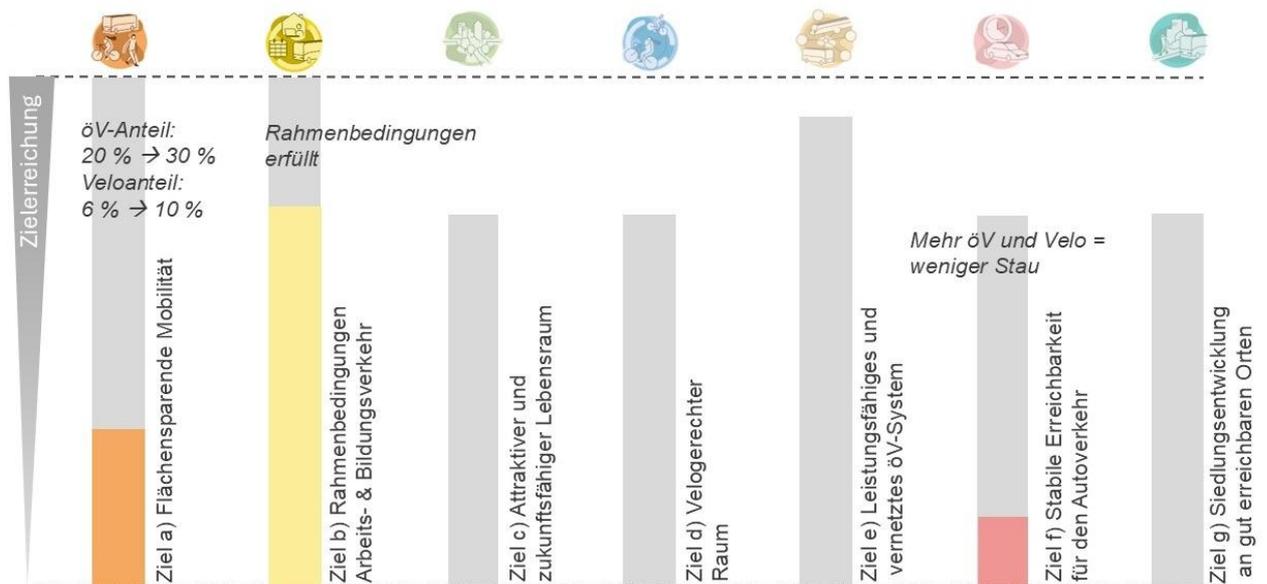
Insgesamt sind im GVK sieben Ziele definiert. Die vorliegende Massnahme beeinflusst drei der sieben Ziele.

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.



Weiterführende Dokumente / Links

- Regionales Parkraummanagement Baden Region (2014)
- Parkplatzbedarfsanalyse Stadt Baden (2024)

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

Ergänzende Informationen

Bei der Ausarbeitung des regionalen Parkraummanagement sollen folgende Grundsätze berücksichtigt werden, um die Ziele des GVK zu unterstützen:

Öffentliche Parkplätze im Strassenraum für Personenverkehr bewirtschaften und Nutzung zeitlich begrenzen:

- Dauerparkkarten auf öffentlichen Parkplätzen werden lediglich an Anwohnende vergeben, welche nicht die Möglichkeit eines privaten Parkplatzes haben. Pendlerinnen und Pendler haben keinen Anspruch auf einen Parkplatz im öffentlichen Raum oder in Parkhäusern.
- Die Preise für das Dauerparkieren im öffentlichen Raum orientieren sich an den marktüblichen Preisen. Eine Differenzierung der Tarife nach Zentralität oder ÖV-Gütekategorie wird angestrebt. Die Parkpreise sind überkommunal abgestimmt.
- Öffentliche Parkplätze werden jederzeit flächendeckend bewirtschaftet. Die Bewirtschaftung soll lenkungswirksam differenziert werden. An zentralen Lagen mit vielen Geschäften und Dienstleistungen werden bei öffentlichen Parkplätzen im Strassenraum nur Kurzzeitparkplätze angeboten (15-30min), um den Flächenverbrauch möglichst gering zu halten. Ausnahmen bspw. für Mehrfachnutzung zu Randzeiten sind möglich.
- Es wird eine regionale Handwerker- und Gewerbeparkkarte eingeführt. Dadurch wird sichergestellt, dass Dienstleistungen fürs Gewerbe unkompliziert durchgeführt werden können (siehe unten).

Öffentliche Parkplätze an zentralen Lagen umnutzen oder an Verkehrsdrehscheiben verschieben

- Keine neuen öffentlichen Parkplätze an zentraler Lage mit gutem öV-Angebot mehr erstellen
- In der Kernstadt Baden und Wettingen wird eine Reduktion der öffentlichen Parkplätze um mindestens 10% angestrebt. Im urbanen Entwicklungsraum wird die Anzahl Parkplätze nicht ausgebaut. Bei Strassenparkplätzen entlang von Ortsdurchfahrten wird die Umnutzung zugunsten von Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur oder Grünraum (Entsiegelung) angestrebt.
- Parkplätze an zentraler Lage im Umfeld von Bahnhöfen (Neuenhof, Wettingen, Baden, Turgi) werden an die Verkehrsdrehscheiben verschoben.

Private und öffentliche Parkhäuser reduzieren und umnutzen

- Es werden keine öffentlichen Parkhäuser mehr an zentralen Lagen errichtet. Parkhäuser im Eigentum der Gemeinden werden stärker bewirtschaftet.
- Vor grösseren Erneuerungen wird geprüft, ob das Parkhaus umgenutzt werden kann. Es werden Anreize geschaffen, dass private Parkhäuser an zentraler Lage umgenutzt werden. (Nutzungsplanungsanpassung -> Umnutzen in Wohnen/Gewerbe).

Wie könnte eine
Gewerbeparkkarte
aussehen?

Personen, die ein Gewerbe betreiben, können mit der Gewerbeparkkarte ihr mit Material oder mit Werkzeug beladenes Fahrzeug in der Nähe der Bau-, Montage- oder Servicestelle abstellen, ohne ihre Arbeit mit Parkplatzwechsel oder Nachbezahlen unterbrechen zu müssen. Dies gilt unabhängig vom geltenden Parkierungsregime.

Gewerbebetriebe sind Betriebe, die ausserhalb des Betriebsstandorts etwas bauen, liefern, herstellen, montieren oder reparieren. Keinen Anspruch auf eine GPK haben Fahrzeuge, wenn sie nicht für den Arbeitseinsatz gebraucht werden sowie Fahrzeuge, die nicht den Kriterien entsprechen (z.B. Fahrzeuge von Bauleitern).

Beispiel Gewerbeparkkarte Kantone BL oder BS oder Stadt Aarau.