

Private Parkierung - Herausforderung der Angebotsgestaltung

Gute Beispiele, Empfehlungen, Austausch

Enjeux et défis liés au dimensionnement du stationnement privé

Bonnes pratiques, recommandations et discussion

27. Juli 2020



Mit Unterstützung von



metron

rundum
mobil

Bearbeitung

Denise Belloli

MSc in Geografie/SVI

Metron Verkehrsplanung AG

Anna Hool

MSc ETH in Umweltnaturwissenschaften,

DAS ETH in Verkehrsingenieurwesen/SVI

Metron Verkehrsplanung AG

Robert Klemm

BSc TU in Verkehrswesen

Metron Verkehrsplanung AG

Stefan Schneider

Dipl. Geograph/SVI

Planungsbüro Jud

Nicola Nübold

lic.phil.

Planungsbüro Jud

Julian Fleury

MSc ETH in Umweltingenieurwesen

Transitec Beratende Ingenieure AG

Anna Minata Cissé

MSc ETH in Umweltingenieurwesen

Transitec Beratende Ingenieure AG

Gerhard Schuster

Verkehrsingenieur HTL

Rundum Mobil

Begleitung

Claudia Heer

Bundesamt für Energie,

Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität KOMO

Inhaltsverzeichnis

	Zusammenfassung /Résumé	4
1	Motivation	6
2	Ziele	6
3	Vorgehen	7
4	Abgrenzung	7
5	Handlungsspielraum der Gemeinden	8
6	Synthese zu den Fokusthemen	12
6.1	Parkplatzerstellungspflicht	12
6.2	Räumliche Differenzierung der Parkplatzerstellungspflicht	15
6.3	Mehrfachnutzung von Parkplätzen	17
6.4	Zentrale Parkierungsanlagen	19
7	Fazit und Ausblick	21
8	Beispiele zu den Fokusthemen	23
8.1	Parkplatzerstellungspflicht	24
8.2	Räumliche Differenzierung	31
8.3	Mehrfachnutzung	39
8.4	Zentrale Parkierungsanlagen	44

Zusammenfassung /Résumé

Deutsch

Das Angebot an Parkplätzen ist ein wichtiger Baustein auf dem Weg zu nachhaltiger Mobilität und haushälterischer Siedlungsentwicklung. Die Pflichten zur Erstellung von Parkplätzen bei Um- und Neubauten auf privatem Grund variieren dabei von Kanton zu Kanton, die genaue Ausgestaltung der Regeln obliegt jedoch mehrheitlich den Gemeinden. Dementsprechend verschieden gestaltet sich der Handlungsspielraum für die Angebotsgestaltung der Akteure.

Der vorliegende Bericht bildet die Grundlage für die Erarbeitung von Empfehlungen für Regelungen in den Gemeinden. Neben dem Überblick die über aktuelle Situation sowie der Synthese der vier Fokusthemen enthält er eine Beispielsammlung aus der gesamten Schweiz, anhand derer die Gestaltungsmöglichkeiten für Gemeinden und privater Akteure aufgezeigt werden.

Begleitet wurde die Erarbeitung des Berichts von zwei Workshops für Vertreterinnen und Vertretern von Gemeinden, Kantonen und der Privatwirtschaft. Im ersten Workshop wurden zunächst die vier Fokusthemen Parkplatzerstellungspflicht / deren räumliche Differenzierung / zentrale Parkieranlagen und die Mehrfachnutzung von Parkplätzen verifiziert, im zweiten Workshop Beispiele vorgestellt und die Synthesen daraus diskutiert. Die konsequent zweisprachig durchgeführten Veranstaltungen stiessen auf reges Interesse aus der Westschweiz.

Es zeigt sich, dass der Austauschbedarf und das Interesse an guten Beispielen hinsichtlich Flächeneffizienz und Siedlungsverträglichkeit sehr hoch sind, denn das Thema Parkplatzerstellungspflicht beschäftigt sowohl grosse Städte als auch kleine Gemeinden. Darum werden die Ergebnisse dauerhaft auf der Website von Energie-Schweiz für Gemeinden aufgeschaltet

(www.local-energy.swiss/arbeitsbereich/mobilitaet-pro.html).

Französisch

Le dimensionnement de l'offre en stationnement privé est un élément important sur la voie de la mobilité durable et d'un développement urbain économe en ressources. La réglementation relative à la création de places de stationnement dans le cas de nouvelles constructions ou de transformations varie d'un canton à l'autre. Les règles précises sont cependant généralement du ressort des communes. En conséquence, les marges de manœuvre à disposition des porteurs de projet peuvent fortement varier d'un endroit à un autre.

Le présent rapport sert de base à l'élaboration de recommandations pour la réglementation relative au dimensionnement du stationnement privé dans les communes. Outre un aperçu de la situation actuelle et une synthèse des quatre thèmes principaux, il contient un ensemble d'exemples provenant de toute la Suisse, qui servent à illustrer les marges de manœuvre à la disposition des communes et des acteurs privés dans ce domaine.

Dans le cadre de ce projet, deux ateliers destinés aux représentants des municipalités, des cantons et du secteur privé ont été organisés. Au cours du premier atelier, les quatre thèmes principaux (dimensionnement du stationnement privé / différenciation spatiale / stationnement centralisé / mutualisation du stationnement) ont été validés. Lors du deuxième atelier, des exemples ont été présentés et les synthèses qui en découlent ont été discutées. Les événements, toujours bilingues, ont suscité un vif intérêt en Suisse romande.

Les ateliers ont mis en évidence un besoin important d'échange sur le sujet et un fort intérêt pour les bons exemples en termes d'efficacité spatiale et d'urbanisme durable. La question du dimensionnement de l'offre en stationnement privé concerne aussi bien les grandes villes que les petites communes. Pour cette raison, les résultats sont mis à disposition de manière pérenne sur la plateforme de SuisseEnergie (www.local-energy.swiss/arbeitsbereich/mobilitaet-pro.html).

1 Motivation

Ein angemessenes Angebot von Parkplätzen und eine bestimmungsgemässe Benützung derselben sind wichtige Faktoren, die zu den Zielen einer guten Erreichbarkeit und einer nachhaltigen Mobilität beitragen. Zur Zielerreichung sind bedarfsgerechte, effiziente und siedlungsverträgliche Lösungen gefragt. Einen zentralen Ansatzpunkt dazu bildet die Erstellung von Parkplätzen bei neuen oder veränderten Nutzungen. Die Elemente und Themen im Bereich Parkierung sowie die Palette an möglichen Massnahmen sind bekannt. Offen ist der Einfluss zukünftiger technologischer Entwicklungen. Kantone und Gemeinden kennen diverse Regelungen im Bereich der Angebotsgestaltung der privaten Parkierung, die oft auf die VSS-Norm 40 281 stützen. In der Zusammenarbeit in verschiedenen Projekten in den Gemeinden wird immer wieder deutlich: Der Wunsch nach Austausch ist gross. Dabei fehlen den Akteuren insbesondere der Überblick über den Handlungsspielraum der Gemeinden sowie die Kenntnis guter Beispiele.

Die Regelung zur Erstellung von Parkplätzen bildet ein wichtiges Puzzleteil in den meisten Verkehrs- und Mobilitätsplänen, Verkehrskonzepten o.ä. In der täglichen Umsetzungsarbeit zeigt sich, dass die Erarbeitung von mehrheitsfähigen Lösungen schwierig ist, viele Projekte steckenbleiben und zum Teil sogar wiederholt Schiffbruch erleiden. Es ist deshalb dringend notwendig, den Wissensaustausch in diesem Bereich anzukurbeln und positive Beispiele bzgl. Flächeneffizienz und Siedlungsverträglichkeit zu kommunizieren. Das Projekt möchte hierzu einen Beitrag leisten.

2 Ziele

Das Projekt hat zum Ziel, den involvierten Akteuren den Spielraum bei der Gestaltung des Angebots der privaten Parkierung aufzuzeigen und sie für ein aktives Handeln zu motivieren. Regelungen zur Gestaltung der privaten Parkierung sollen als effektive Massnahme zur Mobilitätssteuerung erkannt werden. Möglichkeiten zur räumlichen Differenzierung zwischen und innerhalb von Siedlungsräumen sollen genutzt werden. Das Thema wird v.a. aus Sicht der Bewilligungsbehörden beleuchtet. Angeregt werden soll auch der Austausch unter den Akteuren mit dem Zweck, von Erfahrungen anderer zu profitieren.

Mit diesem Projekt wird das Thema der Angebotsgestaltung der privaten Parkierung als zentrales Element der Siedlungsentwicklung neu vertieft und beleuchtet. Es wird ein Überblick über aktuelle Regelungen sowie eine Beispielsammlung erstellt. Dies alles bildet eine wichtige Grundlage für die Erarbeitung von Empfehlungen für Regelungen in den Gemeinden. Das Projekt soll zudem den gewünschten nationalen Austausch anstossen und die Ergebnisse auf einer allgemein bekannten Plattform zugänglich machen.

3 Vorgehen

Die Grundlage des Projekts stellt die Beschreibung des Handlungsspielraums der Gemeinden in Bezug auf die Angebotsgestaltung der privaten Parkierung dar. Auf Basis der Angaben der «Plattform autofrei/autoarm Wohnen» (PAWO) wurden die wichtigsten Elemente zu den Regelungen zur privaten Parkierung in den 26 Kantonen zusammengestellt und der Handlungsspielraum der Gemeinden beschrieben.

Das Projektteam erarbeitete einen Vorschlag für 4 Fokusthemen, welche bei einem ersten Workshop im Juni 2019 mit Vertretern von Gemeinden und Kantonen diskutiert und verifiziert wurden (siehe dazu auch Kapitel 6).



Abbildung 1: Übersicht der 4 Fokusthemen für die Bearbeitung des Projekts

Der Austausch mit den Gemeinden und Kantonen am ersten Workshop wurde ausserdem als Auftakt für die Beispielsuche zu den Fokusthemen genutzt. Es folgte eine erweiterte, schweizweite Recherche nach guten Beispielen zu verschiedenen Gemeindetypen und aus unterschiedlichen Landesteilen. Die Beispiele wurden analysiert und in Abstimmung mit den Gemeinden für das vorliegende Dokument aufgearbeitet.

An einem zweiten Workshop im Januar 2020 wurden die Beispiele dann den Gemeinden, Kantonen und Vertretern aus der Privatwirtschaft vorgestellt und die Synthesen aus der Beispielsammlung diskutiert. Auffallend bei beiden Workshops war das überaus grosse Interesse an der Thematik aus der Westschweiz. Dieses dürfte nicht zuletzt aufgrund der konsequenten zweisprachigen Durchführung der Workshops zurückzuführen sein.

Die Synthesen wurden durch das Projektteam abschliessend bearbeitet. Sie stellen Empfehlungen für unterschiedliche Gemeindetypen bereit, welche zu den verschiedenen Fokusthemen angewendet werden können.

Die Ergebnisse der gesamten Arbeit werden den Interessierten in der vorliegenden Publikation auf der Website von EnergieSchweiz für Gemeinden zur Verfügung gestellt (www.local-energy.swiss/arbeitsbereich/mobilitaet-pro.html).

4 Abgrenzung

Beim vorliegenden Projekt liegt der Fokus auf dem Angebot von Parkplätzen für Autos, welches auf privatem Grund erstellt wird. Dieses Angebot kann allerdings auch öffentlich zugänglich sein, wenn es zum Beispiel von Geschäften für ihre Kunden zur Verfügung gestellt wird. Parkplätze auf öffentlichem Grund (öffentliche Parkierung) und deren Bewirtschaftung sind nicht Teil des Projekts¹. Dennoch ist darauf hinzuweisen, dass in der Umsetzung von Massnahmen im Zusammenhang mit der Parkierung immer öffentliche wie auch private Parkplätze in ihrem Zusammenspiel betrachtet werden müssen.

Die Parkierung von Velos, Motorrädern und anderen Verkehrsmitteln ist ebenso kein Bestandteil der Betrachtung. Auch Thematiken wie die Gestaltung von Parkplätzen, E-Mobilität oder Smart-Parking-Apps werden nicht behandelt.

¹ siehe dazu: «[Werkzeugkoffer öffentliche Parkierung in Gemeinden](#)» (PDF-Download)

Des Weiteren werden im Projekt schwergewichtig die Fälle der Regelbauweise behandelt. Eine Abdeckung von Einzelfällen, welche zum Beispiel über Sondernutzungspläne behandelt werden, kann in diesem Rahmen nicht geleistet werden. In einzelnen Fällen – insbesondere dort, wo zu einzelnen Fokusthemen keine guten Beispiele aus der Regelbauweise aufgefunden werden konnten – werden in der vorliegenden Dokumentation aber auch Beispiele aus Sondernutzungsplanungen dargestellt.

Viele Gemeinden kennen zudem das System der Ersatzabgaben. Ersatzabgaben sind dann zu leisten, wenn die baurechtlich erforderlichen Parkplätze nicht erstellt werden können oder dürfen. Die Ersatzabgaben sind von der öffentlichen Hand zweckgebunden einzusetzen, meist für den Bau von Parkplätzen oder für Infrastrukturen oder Angebote des ÖV, Fuss- oder Veloverkehrs. Der Grundsatz, die Höhe der Ersatzabgabe und die Verwendung werden von den Gemeinden in kommunalen Reglementen oder in der Bau- und Nutzungsordnung definiert.

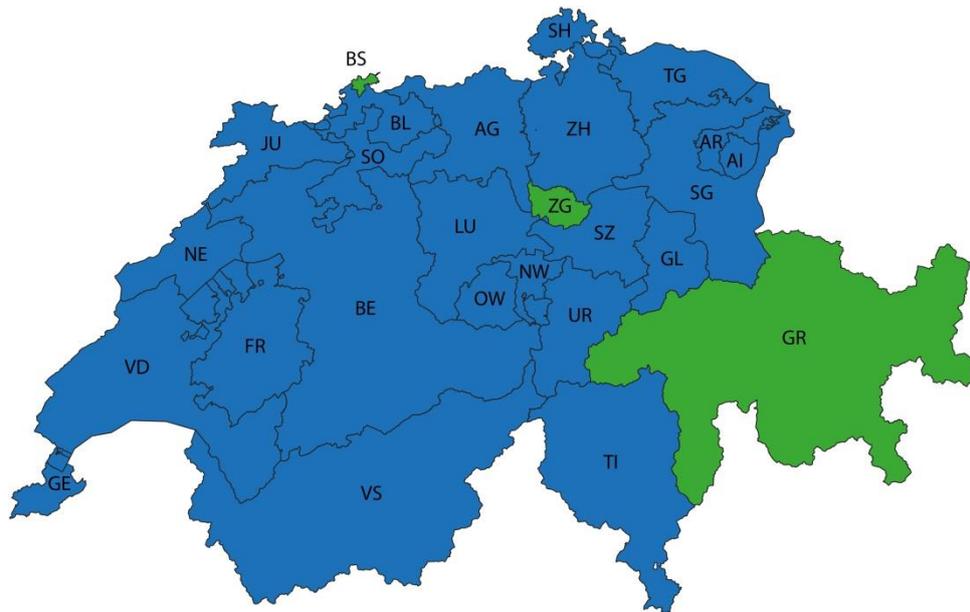
Die Regelungen zu den Ersatzabgaben sind eng mit den Fragen zur Parkplatzerstellungspflicht verknüpft. Bei der Definition der Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht ist beispielsweise zu klären, in welchen Fällen Ersatzabgaben zu leisten sind (z.B. Unterschreitung des Minimums, Umgang mit autofreien / autoarmen Nutzungen). Auf die Abhängigkeiten wird im Kapitel 7 im Zusammenhang mit den weiterführenden Fragestellungen eingegangen, das Thema wird aber in vorliegendem Projekt nicht näher beleuchtet.

5 Handlungsspielraum der Gemeinden

Die Handlungsspielräume der Gemeinden sind abhängig von den kantonalen Vorgaben. Diese sind übersichtlich auf der «Plattform autofrei/autoarm Wohnen» (PAWO) beschrieben und abrufbar (Übersicht wird jährlich aktualisiert). Auf Basis von PAWO wurden die Vorgaben analysiert, um die unterschiedlichen Handlungsspielräume in der Schweiz aufzuzeigen. Zentral waren bei der Analyse für jeden Kanton die folgenden drei Fragen:

- Gibt es eine kantonale Parkplatzerstellungspflicht?
- Macht der Kanton konkrete Vorgaben zum Umfang der Parkplatzerstellung?
- Wenn ja, wie sehen diese aus?

Zur ersten Frage zeigte sich ein recht homogenes Bild, das in Abbildung 2 ersichtlich ist. So besteht in der Mehrzahl der Schweizer Kantone eine Parkplatzerstellungspflicht (blau). Nur in den Kantonen Basel-Stadt, Zug und Graubünden besteht auf kantonaler Ebene keine Parkplatzerstellungspflicht (grün).

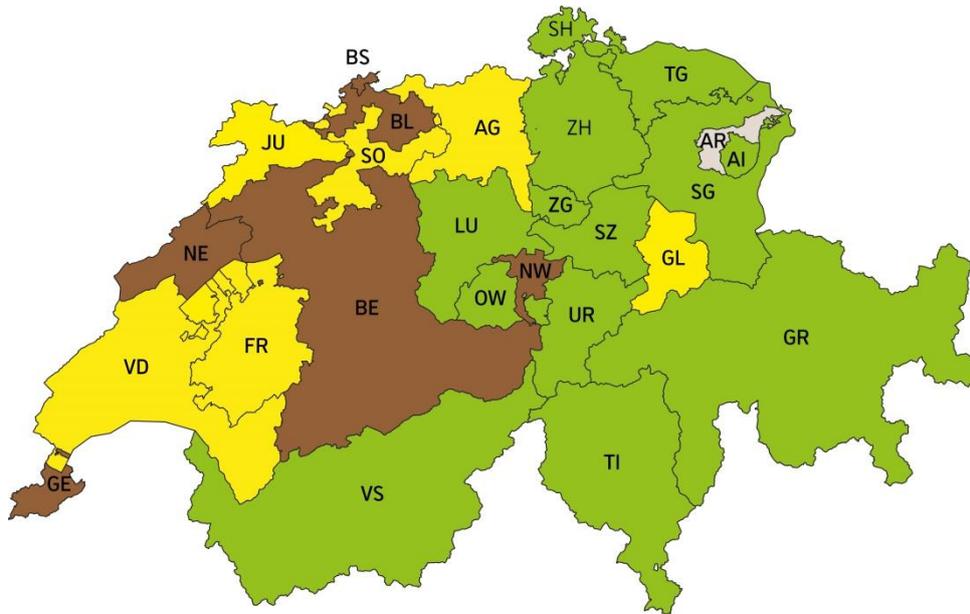


1:1'000'000

Abbildung 2: Übersicht der Kantone in der Schweiz, welche von ihren Gemeinden eine Parkplatzerstellungspflicht fordern (blau) bzw. nicht fordern (grün), eigene Auswertung, Stand 2019

Wo im Kanton Basel-Stadt z.B. für Wohnbauten tatsächlich keine Parkplatzerstellungspflicht besteht, gibt es in den Kantonen Zug und Graubünden keine kantonalen Vorgaben diesbezüglich. In diesen beiden Kantonen ist demnach die Kompetenz für den Erlass allfälliger Parkplatzreglemente mit Erstellungspflicht an die Gemeinden delegiert. Diese haben somit den grösstmöglichen Handlungsspielraum.

In Basel-Stadt gibt es zwar für Wohnbauten keine Pflicht Parkplätze zu erstellen, aber es gibt sehr wohl kantonale Vorgaben. In diesen ist allerdings nur die maximal zulässige Anzahl von Parkfeldern festgesetzt, die erstellt werden darf, aber nicht muss. Dieser Umstand zeigt sich auch in Abbildung 3, welche die konkreten kantonalen Vorgaben aufzeigen soll.



1:1'000'000

- Grün: Kanton lässt den Gemeinden bei der Umsetzung der Parkplatzerstellungspflicht freie Hand oder verlangt keine Parkplatzerstellungspflicht (Zug und Graubünden)
- Gelb: Kanton schreibt die Umsetzung der Parkplatzerstellungspflicht auf Basis der gültigen VSS-Norm vor
- Braun: Kanton macht für alle Gemeinden einheitlich konkrete Vorgaben bezüglich Minima und Maxima bei der Parkplatzerstellungspflicht

Abbildung 3: Übersicht der kantonalen Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht, eigene Auswertung, Stand 2019

Die Kantone Basel-Stadt, Basel-Land, Bern, Nidwalden, Neuchâtel und Genève sind braun dargestellt, weil sie konkrete Minima und/oder Maxima für die Berechnung von Parkplätzen vorschreiben. Die Bandbreite ist dabei relativ gross, wie in Tabelle 1 ersichtlich ist.

Kanton	Vorgabe bzgl. Minima/Maxima zur Parkplatzerstellung (bei Wohnbauten)																		
Basel-Stadt	Maximal 1 Parkfeld pro Wohnung, bei Wohnungen >5 Zimmer oder >140 m ² sind mehr Parkfelder pro Wohnung genehmigungsfähig																		
Basel-Land	Mindestens 1 Parkfeld pro Wohnung, zusätzlich 0.3 Parkfelder pro Wohnung für Besucher																		
Bern	<p>2.2 Wohnnutzung</p> <p>¹ Für das Wohnen beträgt die Bandbreite bis fünf Wohnungen:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Anzahl Wohnungen</th> <th>bis 120 m² BGF</th> <th>über 120 m² BGF</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>1 bis 3 Abstellplätze</td> <td>1 bis 4 Abstellplätze</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>2 bis 4 Abstellplätze</td> <td>2 bis 5 Abstellplätze</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>3 bis 5 Abstellplätze</td> <td>3 bis 7 Abstellplätze</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>4 bis 6 Abstellplätze</td> <td>4 bis 8 Abstellplätze</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>5 bis 7 Abstellplätze</td> <td>5 bis 10 Abstellplätze</td> </tr> </tbody> </table> <p>² Ab sechs Wohnungen beträgt die Bandbreite:</p> <p>je Wohnung bis 120 m² BGF 0,75 bis 1,25 Abstellplätze</p> <p>je Wohnung über 120 m² BGF 1 bis 2 Abstellplätze</p>	Anzahl Wohnungen	bis 120 m ² BGF	über 120 m ² BGF	1	1 bis 3 Abstellplätze	1 bis 4 Abstellplätze	2	2 bis 4 Abstellplätze	2 bis 5 Abstellplätze	3	3 bis 5 Abstellplätze	3 bis 7 Abstellplätze	4	4 bis 6 Abstellplätze	4 bis 8 Abstellplätze	5	5 bis 7 Abstellplätze	5 bis 10 Abstellplätze
Anzahl Wohnungen	bis 120 m ² BGF	über 120 m ² BGF																	
1	1 bis 3 Abstellplätze	1 bis 4 Abstellplätze																	
2	2 bis 4 Abstellplätze	2 bis 5 Abstellplätze																	
3	3 bis 5 Abstellplätze	3 bis 7 Abstellplätze																	
4	4 bis 6 Abstellplätze	4 bis 8 Abstellplätze																	
5	5 bis 7 Abstellplätze	5 bis 10 Abstellplätze																	
Nidwalden	Mindestens 2 Parkfelder pro Einfamilien- oder Reiheneinfamilienhaus Mindestens 3 Parkfelder für je 2 Wohnungen plus 1 Abstellplatz je 3 Wohnungen für Besucher (ab der 21. Wohnung 1 Abstellplatz pro 5 Wohnungen)																		
Neuchâtel	1 Parkfeld pro 80-100 m ² BGF, mindestens 1 Parkfeld pro Wohnung (+10% Besucher) / 2 Parkfelder pro Haus																		
Genève	Die Stadt ist in Zonen aufgeteilt, nach denen sich die Minima unterscheiden																		

Tabelle 1: Übersicht der kantonal vorgeschriebenen Minima und Maxima bei der Parkplatzerstellungspflicht für Wohnbauten (Kantone mit eigenen Vorgaben)

In den grün dargestellten Kantonen haben die Gemeinden selbst die Kompetenz, über Minima und/oder Maxima bei der Parkplatzerstellung zu bestimmen. Die gelb markierten Kantone dagegen schreiben ihren Gemeinden vor, eigene Regelungen im Rahmen der aktuellen VSS-Vorschriften zu entwickeln, wobei Abweichungen mit Begründung zum Teil möglich sind. Gemäss aktueller Fassung der VSS Norm 40 281 sind dabei für Wohnnutzungen im Normalfall jeweils ein Parkfeld pro 100 m² Bruttogeschossfläche oder ein Parkfeld pro Wohnung zu erstellen. Zusätzlich sind 10% der Bewohner-Parkfelder für Besucher zu erstellen.

Auch wenn die in Abbildung 3 grün dargestellten Kantone ihren Gemeinden keine konkreten Vorgaben bezüglich der Minima und Maxima ihrer Parkplatzerstellungspflicht machen, gibt es Kantone, welche ihren Gemeinden sogenannte «Wegleitungen» an die Hand geben. Mit diesen Wegleitungen sollen den Gemeinden Empfehlungen und Anhaltspunkte gegeben werden, wie sie ihre kommunalen Festlegungen zu Parkplätzen treffen können.

6 Synthese zu den Fokusthemen

6.1 Parkplatzerstellungspflicht

Kurzbeschreibung Fokusthema

Mit der Parkplatzerstellungspflicht wird sichergestellt, dass der sich aus privaten Bauten ergebende Bedarf für Parkplätze auf privatem Grund bereitgestellt wird. Während früher aufgrund der breiten Motorisierung der Bevölkerung die Festlegung einer Mindestanzahl an Parkplätzen im Vordergrund stand, werden heute aufgrund der oft gegebenen Überlastung des Strassennetzes und als Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung der Mobilität in der Regel zusätzlich auch Maximalwerte festgelegt. Gängig ist die Kopplung der Minimal- und Maximalwerte an die ÖV-Erschliessung (siehe dazu auch die Synthese zum Fokusthema räumliche Differenzierung). Vor allem in urbaneren Gemeinden und Städten werden zunehmend häufig weitere Reduktionsmöglichkeiten geschaffen, z.B. für autofreie / autoarme Nutzungen, bei denen unter Berücksichtigung definierter Regeln das üblicherweise geforderte Minimum an Parkplätzen unterschritten werden darf. Einzig im Kanton Basel-Stadt ist die Erstellung von Parkplätzen keine Pflicht.

Grundsätzliche Überlegungen zur Anwendung

Die Pflicht zur Erstellung von Parkplätzen bei Um- und Neubauten wird in der Schweiz mit wenigen Ausnahmen auf kantonaler Stufe festgeschrieben. Die konkrete Ausgestaltung der Regelung ist dann aber mehrheitlich an die Gemeinden delegiert. Der Spielraum für die Gemeinden bei der Ausgestaltung ist dabei von Kanton zu Kanton sehr unterschiedlich.

Die Vorgehensweise für die Ermittlung der zu erstellenden Parkplätze gleicht sich in den meisten Fällen aber sehr stark und lehnt sich oft an die Methodik der VSS Norm 40 281 an:

1. Ermittlung des Norm- oder Grenzbedarfs anhand von Bezugsgrössen (z.B. 1 PP pro 100m² Fläche, je nach Nutzung auch andere Bezugsgrössen, z.B. Anzahl Sitzplätze bei Restaurants)
2. Ermittlung des tatsächlichen Bedarfs unter Berücksichtigung von z.B. ÖV-Erschliessung, Zentralität, Eignung für den Fuss- und Veloverkehr etc. Meist ist das Ergebnis dieses Schritts ein Minimal- und ein Maximalangebot.
3. Aufzeigen von Möglichkeiten zur Unterschreitung des Minimalbedarfs bei Vorlegen eines plausiblen Mobilitätskonzepts

Während sich gerade kleinere Gemeinden oft auch auf die Festlegung der Bezugsgrössen gemäss Punkt 1 beschränken, schaffen grössere Gemeinden sowie die meisten Städte durch die Festlegung von Minima und Maxima (Punkt 2) und weiteren Reduktionsmöglichkeiten (Punkt 3) für Bauherrschaften teils grosse Spielräume bei der Ausgestaltung ihres Parkplatzangebots. Bei einigen grösseren Gemeinden sowie den meisten Städten bestehen zudem Reduktionspflichten bei grösseren Nutzungen. Mit diesen tragen sie dazu bei, dass die angestrebten Ziele in den Bereichen Verkehr und Nachhaltigkeit erreicht werden können.

Konkrete Ausgestaltungen und Erfahrungen

Bei einer genauen Betrachtung der Reglemente zeigt sich eine grosse Vielfalt an Bezugsgrössen, Richtwerten, Reduktionsfaktoren und Ausnahmeregelungen. Gerade grössere Städte gehen immer öfter sehr restriktiv mit der Erstellung von Parkplätzen

auf privatem Grund um und nehmen so auch aktiv lenkend auf die Verkehrserzeugung Einfluss. Ländliche Gemeinden hingegen legen in einem eher reagierenden Weg noch grösseren Wert darauf, den hier noch höheren Parkplatzbedarf der jeweiligen Nutzungen auf privatem Grund abzudecken. Sie geben daher ein grosszügigeres Angebot vor.

Im Detail fallen folgende Punkte besonders auf:

- **Parkplatzerstellung – Muss oder Kann:** Während in den meisten Kantonen und somit auch in den meisten Gemeinden eine Pflicht zur Erstellung von Parkplätzen besteht, gilt dies in Basel-Stadt nicht. Festgelegt ist hier lediglich ein Maximum. Die Erfahrungen der Stadt Basel zeigen, dass dieses Maximum in der Regel nicht ausgenützt wird. Dies ist aber auch im Zusammenhang mit dem grossen und vergleichsweise günstigen Angebot an öffentlichen Parkplätzen zu sehen. Bei Kosten für eine Anwohnerparkkarte von CHF 284 pro Jahr (bis 31.12.2018: CHF 140 pro Jahr) fällt es vielen Hauseigentümern schwer, von ihnen erstellte Tiefgaragenparkplätze zu vermieten, weshalb sie häufig davon absehen, überhaupt Parkplätze zu erstellen.
Dieses Problem kennt auch die Stadt Fribourg. Dort werden daher Anwohnerparkkarten nur dann ausgegeben, wenn seitens der Grundeigentümer nachgewiesen werden kann, dass auf privatem Grund kein Parkplatz-Angebot verfügbar ist. Seit 2019 gibt es auch in Fribourg eine vergleichbare Regelung wie in Basel: die gegebenen Bandbreiten geben Spielraum für die Behörden, um den Maximalwert von Fall zu Fall spezifisch zu bestimmen. Minimalwerte gibt es aber keine.
- **Bezugsgrössen:** Die Festlegung von Bezugsgrössen für die Bemessung der notwendigen Anzahl Parkplätze hat sich bewährt und gibt der Bauherrschaft die nötige Planungssicherheit und der Bewilligungsbehörde eine Richtlinie für die Prüfung von Baueingaben. Die Bezugsgrössen unterscheiden sich in den Beispielen zum Teil stark (z.B. Flächen, Arbeitsplätze, Sitzplätze). Der Bezug auf Flächen wie in den Beispielen der Stadt Baden und des Kantons Genève hat den Vorteil, dass sie bei einer Baueingabe zweifelsfrei feststehen, während andere Bezugsgrössen wie zum Beispiel die Anzahl Arbeitsplätze, erwartete Besucherzahlen u.ä. aufgrund der oft noch nicht bekannten Nutzerschaft oft nicht ausreichend genau festgelegt werden können. Alternativ werden die Bezugsgrössen auch direkt als % der VSS-Werte festgesetzt (Bsp. Ville de Fribourg).
- **Reduktionsfaktoren:** Auch hier sind grosse Unterschiede festzustellen. Die VSS-Norm 40 281 zeigt für Nicht-Wohnnutzungen eine Möglichkeit auf, wie die ÖV-Erschliessung sowie das Potenzial des Langsamverkehrs in Reduktionsfaktoren einfließt. Das Vorgehen mit dem Einbezug der ÖV-Erschliessung wird in teils abgewandelter Form sehr häufig angewendet (siehe dazu Synthese räumliche Differenzierung). Der Einbezug des Potenzials des Langsamverkehrs erweist sich in der Anwendung hingegen oft als kaum praktikabel. Die Ergebnisse der Anwendung von Reduktionsfaktoren sind meist Minimal- und Maximalwerte. Die Vorgaben des Beispiels aus der Stadt Baden zeigen, dass es Sinn machen kann, nicht nur auf räumliche Unterschiede einzugehen, sondern auch die einzelnen Nutzergruppen betreffend Reduktion zu unterscheiden: Während Parkfelder für Wohnnutzungen nur in geringem Ausmass abgemindert werden dürfen und nicht abgemindert werden müssen, gehen die im Anhang IV der Badener BNO festgehaltenen Abminderungsvorgaben für Parkfelder von Besuchern und insbesondere für Parkfelder von Personal sowohl bezüglich Minima als auch Maxima sehr weit. Damit wird hier die Möglichkeit der Einflussnahme auf das Mobilitätsverhalten der einzelnen Nutzergruppen geschaffen.

– Weitere Möglichkeiten zur Reduktion der Pflichtparkplatzanzahl:

Viele meist urbanere Gemeinden kennen mittlerweile die Möglichkeit zur ganzen oder teilweisen Befreiung von der Parkplatzerstellungspflicht, sofern die Bauherrschaft ein plausibles Mobilitätskonzept vorlegt, welches aufzeigt, wie die Mobilitätsbedürfnisse ohne oder mit wenigen Parkplätzen befriedigt werden können, ohne dass eine Verlagerung des Parkierens auf den öffentlichen Grund erfolgt. Die Anforderungen an solche Mobilitätskonzepte und der Umgang mit denselben sind aber oft nur rudimentär definiert.

Empfehlungen

- Viele kantonale Vorgaben ermöglichen oder fordern eine generelle Regelung oder Konkretisierung auf kommunaler Stufe. Die sich daraus ergebenden Spielräume gilt es auszunutzen.
- Die Festlegung eines Maximalbedarfs wird im Hinblick auf die von der Raumplanung geforderte Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr empfohlen. Ist der öffentliche Parkraum bewirtschaftet und ein Ausweichen dadurch nicht attraktiv, soll auch die Möglichkeit eines Verzichts auf die Festlegung eines Minimalbedarfs geprüft werden.
- Für die häufigsten Nutzungen (z.B. Wohnen) sollten – insbesondere in grösseren Gemeinden – eigene kommunale Werte festgesetzt werden. Für seltenere Nutzungen und in kleineren Gemeinden kann ein Verweis auf die jeweils aktuelle VSS-Norm oder auf kantonale Grundlagen genügen. In grösseren Gemeinden mit komplexeren Mobilitätsproblemen ist eine detaillierte Vorgehensweise angezeigt, welche auf die örtlichen Gegebenheiten Bezug nimmt.
- Es sollten eindeutige Bezugsgrössen gewählt werden: Flächen als Bezugsgrössen haben den Vorteil, dass sie bei einer Baueingabe zweifelsfrei feststehen, während andere Bezugsgrössen wie z.B. die Anzahl Arbeitsplätze, erwartete Besucherzahlen u.ä. aufgrund der oft noch nicht bekannten Nutzerschaft nicht ausreichend genau festgelegt werden können. Es ist daher empfehlenswert, wenn immer möglich Flächen als Bezugsgrössen zu wählen. Die Bezugsgrösse «BGF» ist aufgrund der interkantonalen Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB) nicht mehr anwendbar. Sie soll durch eine in der SIA-Norm 416 eindeutig definierte Flächendefinition (z.B. Hauptnutzfläche «HNF») ersetzt werden.
- Reduktionsfaktoren sollten bezogen auf die örtlichen Gegebenheiten dimensioniert werden. Da nicht nur die räumlichen Faktoren, sondern auch die jeweiligen Besonderheiten einzelner Nutzergruppen (Wohnen, Arbeiten, Kunden, Besucher) einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten haben können, macht eine weitere Differenzierung nach Nutzergruppen unter Umständen Sinn.
- Für besondere Fälle (z.B. zum Ermöglichen von autoarmen/autofreien Nutzungen) sollen – auch in kleineren und/oder ländlichen Gemeinden – konkret definierte Spielräume geschaffen werden. Die «Plattform autofrei/autoarm Wohnen» (<https://wohnbau-mobilitaet.ch>) behandelt das Thema im Detail. Durch eine entsprechende Regelung kann die Rechtssicherheit sowohl für die Bauherrschaften als auch für die Bewilligungsbehörden erhöht werden. Zudem wird es Bauherrschaften so ermöglicht, ihr Parkplatzangebot auf die Mobilität der Zukunft mit einer sinkenden Anzahl Personenwagen in privatem Besitz anzupassen.
- Die Erstellungspflicht soll mit der Bewirtschaftung der Parkfelder auf öffentlichem Grund harmonisiert werden. Es ist für Bauherrschaften nur schwer nach-

vollziehbar, wenn sie gezwungen werden, private Parkfelder zu erstellen, diese dann aber durch günstige Dauerparkierregelungen auf öffentlichem Grund (z.B. Blaue Zone mit Anwohnerparkkarte) konkurrenziert werden. Im Zuge von Neubauten auf Privatgrund kann zudem die parallele Aufhebung von Parkfeldern auf öffentlichem Grund geprüft werden.

Geeignet für

- Kernstädte
- Agglomerationsgemeinden
- Ländliche Gemeinden

6.2 Räumliche Differenzierung der Parkplatzerstellungspflicht

Kurzbeschreibung Fokusthema

Die räumliche Differenzierung der Vorschriften zur Erstellung von privaten Parkplätzen ist für Gemeinden ein wichtiges Instrument, um die Erstellung von privaten Parkplätzen in ihren Gemeindegebieten bedarfsgerecht und auf die Strassenkapazitäten der unterschiedlichen Räume abgestimmt zu beeinflussen. Sie bietet die Möglichkeit, die Anzahl an Parkplätzen, welche privat erstellt werden dürfen bzw. müssen (vgl. Fokusthema «Erstellungspflicht»), mit konkreten örtlichen Begebenheiten und verkehrlichen Voraussetzungen sowie dem Erreichen verkehrlicher Ziele zu verknüpfen.

Die räumliche Differenzierung soll insbesondere der Tatsache Rechnung tragen, dass an gut ÖV-erschlossenen Lagen oder oft auch in Kernzonen in der Regel ein deutlich tieferer Autobesitz (bezüglich Wohnnutzungen) und eine deutlich geringere Autonutzung (bezüglich übriger Nutzungen) als in übrigen Lagen gegeben sind. Die nachstehende Abbildung zeigt diesen Sachverhalt als schweizweites Mittel auf.

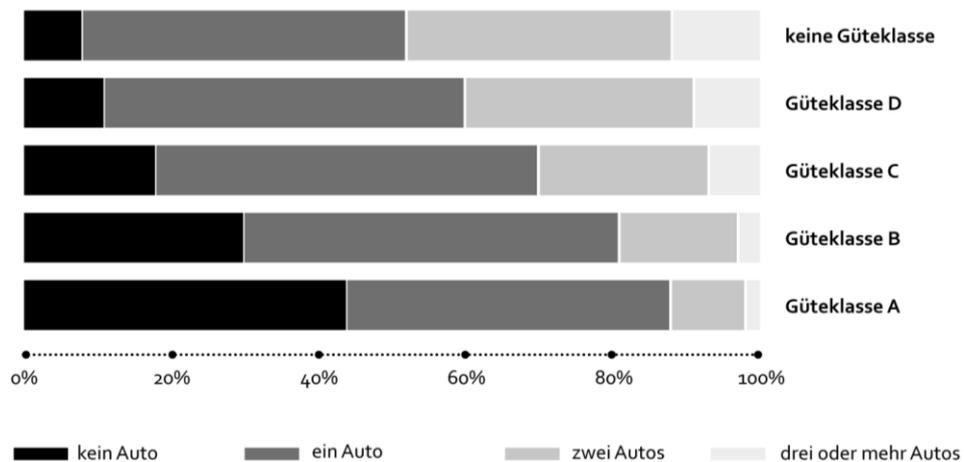


Abbildung 4: Autobesitz nach ÖV-Erschliessung (Quelle eigene Auswertung des Mikrozensus Verkehr und Mobilität 2015)

Grundsätzliche Überlegungen zur Anwendung

Gemeinden, welche die räumliche Differenzierung als Instrument in ihren Parkplatzverordnungen oder -reglementen bereits verwenden, berichten von positiven Erfahrungen. Einmal verabschiedet, bringen Reglemente mit diesem Instrument für die Bauherrschaften Planungssicherheit. Auch für die Gemeindeverwaltung sind die Regelungen leicht anzuwenden. Dies insbesondere dann, wenn die Regelungen zur Differenzierung klar und prägnant ausgestaltet sind und seitens Verwaltung nicht in jedem Einzelfall ein grosser Entscheidungsspielraum geprüft und die konkrete Anwendung

begründet werden muss. Mit der Stadt Fribourg gibt es allerdings auch eine Verwaltung, die gute Erfahrungen mit einem gewissen Entscheidungsspielraum gemacht hat.

Konkrete Ausgestaltungen und Erfahrungen

Die räumliche Differenzierung wird in den untersuchten Gemeinden weitgehend einheitlich gehandhabt. Im Reglement oder in der Verordnung werden die zu erstellenden Parkplätze je nach Nutzung und gestützt auf die festgelegten Bezugsgrössen (zum Beispiel die Wohnungsgrösse oder die Anzahl der Wohnungen) als Norm- oder Grenzbedarf angegeben (vgl. → Fokusthema «Erstellungspflicht»). In einem zweiten Schritt kommt die räumliche Differenzierung zum Tragen. Meist auf **Basis der bestehenden oder zukünftigen ÖV-Erschliessung** werden Gebiete definiert, in denen je nach Qualität der ÖV-Erschliessung die Erstellungspflicht prozentual abgemindert wird. Dabei werden sowohl feste Prozentwerte (→ Beispiel Stadt Opfikon) oder auch Prozentbereiche (→ Beispiele Ville de Fribourg, Stadt Wetzikon und Stadt Baden) angegeben. Alternativ oder ergänzend zur ÖV-Erschliessung werden auch siedlungsplanerische Elemente (z.B. Kernzonen, Industriezonen etc.) oder topographische Elemente (z.B. Täler, Flüsse, Hanglage vs. Standorte in der Ebene) in der räumlichen Differenzierung berücksichtigt.

Manchmal werden im Sinne einer vorausschauenden Planung und Dimensionierung des Parkplatzangebots auch geplante ÖV-Projekte bereits in die räumliche Differenzierung integriert. (→ Beispiel Canton de Genève).

Die ÖV-Güteklassen und der Gebietsplan mit den jeweiligen Abminderungsklassen sind oft **fix in der Verordnung** verankert (→ Beispiel Stadt Opfikon). Es bestehen aber auch Fälle, in denen der entsprechende Plan ausgegliedert ist oder seine periodische Anpassung an die Exekutive (→ Beispiele Ville de Fribourg und Canton de Genève) oder an die Legislative delegiert ist (→ Beispiel Stadt Wetzikon). Für diese angestrebte Flexibilität ist Wetzikon ein gutes Beispiel. Die in Wetzikon auf Basis der ÖV-Güteklassen realisierte räumliche Differenzierung basiert auf einem dynamischen System: Der in der Verordnung enthaltene Situationsplan, welcher rechtsverbindlich Auskunft über die aktuell vorhandenen ÖV-Güteklassen gibt, kann periodisch durch die Legislative der Stadt Wetzikon an veränderte Gegebenheiten angepasst und mit Rechtsmittelhinweis publiziert werden. Eine Neuverabschiedung der gesamten Verordnung nach jeder ÖV-Angebotsverbesserung ist somit nicht nötig.

Neben der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr fliessen auch Kriterien wie Topografie oder die Nähe zum Zentrum in die konkreten Gebietseinteilungen ein.

Empfehlungen

- Auch wenn eine räumliche Differenzierung für die Wohnnutzungen in der VSS-Norm noch nicht vorgesehen ist, macht es heute Sinn, diese Differenzierung in den kommunalen Regelwerken vorzunehmen. Der Motorisierungsgrad (und der entsprechende Parkplatzbedarf) ist bei gut erschlossenen Quartieren geringer. Grundsätzlich soll das Parkplatz-Angebot in Bezug auf die heutige und auch zukünftige Nachfrage geplant werden.
- Neben der ÖV-Erschliessung als wichtigstes Kriterium für eine Reduktion der Pflichtparkplätze sollten weitere Kriterien wie die Topografie, Zentrumsnähe, Versorgung (z.B. Einkaufsmöglichkeiten) auf ihre Eignung zum Einfließen in die Reduktionsgebiete geprüft werden.
- Bei der genauen Abgrenzung der Gebiete empfiehlt es sich, die Zugehörigkeit zu den jeweiligen Gebieten parzellenscharf abzugrenzen. Hier kann entweder strikt «mathematisch» vorgegangen werden (Zuweisung der Parzelle zur Zone mit dem grössten Anteil) oder aber unter Berücksichtigung der Erschliessung resp. des Strassennetzes. Eine Aufteilung einzelner Parzellen in mehrere Reduktions-

gebiete soll nur in Ausnahmefällen erfolgen, da dies für alle Beteiligten zu einem hohen Bearbeitungsaufwand führt.

- Es wird empfohlen, den Plan mit den ÖV-Güteklassen mit den jeweiligen Abminderungsklassen nicht in der Verordnung selber zu verankern, sondern das Recht zu ihrer Festsetzung und periodische Anpassung – je nach bestehenden Spielräumen – an die Exekutive zu delegieren. So kann vermieden werden, dass bei Änderungen des ÖV-Angebots eine Anpassung der Verordnung nötig wird, welche dann erneut den gesamten politischen und genehmigungsrechtlichen Ablauf durchlaufen müsste. Denkbar sind in diesem Zusammenhang auch Verweise auf kantonale Grundlagen, welche periodisch aktualisiert werden.
- Die wichtigsten geplanten ÖV-Projekte, die einen Einfluss auf die Parkplatzbedürfnisse haben und deren Realisierung gesichert ist, sollten in die Reduktionsfaktoren integriert werden, um zu vermeiden, dass langfristig zu viele Parkplätze gebaut werden.

Geeignet für

- Kernstädte
- Agglomerationsgemeinden
- Ländliche Gemeinden

6.3 Mehrfachnutzung von Parkplätzen

Kurzbeschreibung Fokusthema

Wenn benachbarte Nutzungen – allenfalls auch teilweise – einen zeitlich komplementären Parkplatzbedarf aufweisen, kann der Flächenbedarf für die Parkierung durch Mehrfachnutzung von Parkfeldern verringert werden. Dies kann z.B. bei unterschiedlichen Gewerbenutzungen wie Büro und Gastronomie der Fall sein. Wie viele Parkfelder für die Mehrfachnutzung vorgesehen werden können, hängt davon ab, wie stark sich der Bedarf der Nutzung zeitlich überschneidet. Falls nicht der gesamte Parkplatzbedarf, sondern lediglich die Nachfragespitzen zeitlich komplementär sind, kann nur ein kleinerer Teil der Parkfelder für Mehrfachnutzungen vorgesehen werden.

Grundsätzliche Überlegungen zur Anwendung

Die Möglichkeit zur Mehrfachnutzung von Parkplätzen auf privatem Grund wird in der Regel in den kommunalen Parkierungsreglementen oder gemäss entsprechenden Vorgaben in der Bau- und Nutzungsordnung festgeschrieben. Alternativ können solche Konzepte im Rahmen von Gestaltungsplänen / Bebauungsplänen (Sonderbauvorschriften) ermöglicht werden. Wie die untersuchten Beispiele zeigen, können Mehrfachnutzungen verschiedene Zwecke erfüllen: Einerseits kann die Anzahl der zu erstellenden Parkplätze reduziert werden (Beispiele Stadt Zug und Stadt Frauenfeld) oder aber die Verfügbarkeit von Parkplätzen einzelner Nutzungen bei sehr tiefer Pflichtparkplatzanzahl erhöht werden (Beispiele Neu-Oerlikon und Parking de Chauderon, Lausanne).

Konkrete Ausgestaltungen und Erfahrungen

In den untersuchten Beispielen Frauenfeld und Zug wird die Möglichkeit zur Mehrfachnutzung der Parkplätze durch die kommunalen Parkierungsreglemente gegeben, die Umsetzung erfolgt jeweils freiwillig. Auslöser ist meist, dass nicht ausreichend Platz für die Erstellung einer Parkierungsanlage vorhanden ist, die den separat betrachteten Mindestbedarf an Parkfeldern mehrerer Nutzungen abdecken kann. In Frauenfeld finden Mehrfachnutzungen mehrheitlich in Gewerbegebieten statt. Bauherrschaften beantragen die Mehrfachnutzung aktiv. Sie wird in gewissen Fällen aber auch von der Gemeinde als Problemlösung vorgeschlagen. In Zug findet die Mehrfachnutzung insbe-

sondere im Zentrum statt; dort werden Parkplätze typischerweise in zwei Kombinationen geteilt:

- Gewerbe tagsüber und Öffentlichkeit resp. Veranstaltungen abends und am Wochenende
- Verwaltung tagsüber und Besucherparkplätze für Wohnnutzungen am Abend und am Wochenende

Da es sich in allen Fällen um private Parkplätze handelt, erfolgt die Absicherung der Mehrfachnutzung über öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen.

Das Beispiel der Sonderbauvorschrift Neu-Oerlikon zeigt eine etwas andere Ausrichtung des Instruments der Mehrfachnutzung: Da der rechnerische Parkplatzbedarf für die einzelnen Nutzungen aufgrund der guten Erschliessung sehr klein ist, wurde der Stadtteil gesamthaft betrachtet und ein Teil der Parkplätze verschiedenen Nutzungen zur Verfügung gestellt (Mehrfachnutzung). Um das Ziel einer Lenkung der Verkehrsmittelwahl zugunsten einer Emissionsreduktion zu erreichen, wird zusätzlich mit einem Fahrtenmodell die effektive Anzahl Fahrten überwacht und gesteuert.

Lausanne-Chauderon ist ein Beispiel eines privaten Parkhauses im Zentrum einer Stadt, das mit einer Mehrfachnutzung gut funktioniert und das knappe Parkplatzangebot in der Umgebung kompensieren kann: Es gibt verschiedene Abos für Pendler (am Tag) und Anwohner (in der Nacht). Die übrigen Parkplätze können zum Stundentarif von den Parkhaus-Besuchern frei benutzt werden. Eingerechnet wird eine kleine Reserve, sodass Nutzende mit Abos immer einen freien Parkplatz finden.

Im Ecoquartier-Projekt «Les Plaines-du-Loup» ist die Mehrfachnutzung von Parkplätzen ebenfalls vorgesehen. So sollen 15-20% der baurechtlich notwendigen Parkplätze eingespart werden.

Auffallend ist, dass eine Mehrfachnutzung unter Einbezug von Anwohnerparkplätzen in den Beispielen nur selten vorkommt. Da Anwohnerparkplätze je nach Lebensumständen rund um die Uhr benötigt werden, eignen sie sich für eine Mehrfachnutzung nur bedingt. Im Parking Lausanne-Chauderon gibt es für die Anwohner die Möglichkeit, ein «Nacht-Abo» zum vergünstigten Preis zu kaufen (und dann allfällige Tagesparkierung zum Stundenansatz zu zahlen). Dieses Abonnement wird aber kaum gekauft.

Empfehlungen

- Die gesetzliche Grundlage für Mehrfachnutzungen sollte in den entsprechenden Reglementen oder Vorschriften (Parkierungsreglement, BNO, SNV etc.) geschaffen werden. Mehrfachnutzungen sollten mit plausiblen Konzepten zur Umsetzung und zum Controlling ergänzt werden.
- Ein proaktives Vorgehen von Seiten der öffentlichen Hand wird empfohlen – die Erfahrung zeigt, dass private Eigentümer sonst nur dann von der Möglichkeit der Mehrfachnutzung Gebrauch machen, wenn nicht genügend Platz für alle Parkplätze vorhanden ist. Eine effizientere Ausgestaltung des Parkplatzangebots über eine Mehrfachnutzung dürfte sich aber auch in vielen anderen Fällen lohnen.
- Nicht alle Nutzungen eignen sich gleich gut für die Umsetzung von Mehrfachnutzungen. Die Bedürfnisse und Eigenheiten der einzelnen Nutzungen sollten daher genau untersucht und einerseits in die Planung und Dimensionierung einbezogen werden, andererseits aber auch im Bewilligungsprozess jeweils sorgfältig geprüft werden.

- Wird eine Mehrfachnutzung umgesetzt, um die Verfügbarkeit von Parkplätzen für einzelne Nutzungen zu verbessern, erhöht sich dadurch auch die Anzahl der Fahrten pro Parkplatz. Es ist in diesem Fall darauf zu achten, dass keine unerwünschten Nebeneffekte auftreten (z.B. unerwünschter Mehrverkehr, Belastung von sensiblen Siedlungsgebieten). Allenfalls sind flankierende Massnahmen notwendig, beispielsweise in Form der Festsetzung von Fahrtenkontingenten.

Geeignet für

- Kernstädte
- Agglomerationsgemeinden
- Ländliche Gemeinden

6.4 Zentrale Parkieranlagen

Kurzbeschreibung Fokusthema

Durch die zentrale Anordnung von privaten Parkplätzen kann das Parkplatzangebot eines Quartiers oder einer grösseren Siedlung effizient organisiert und öffentlicher Raum für andere Zwecke freigespielt werden. Dies macht insbesondere in städtischen Strukturen, in sensiblen Gebieten wie z.B. Altstädten oder bei grösseren Arealentwicklungen Sinn. Herausfordernd können organisatorische und strukturelle Fragen sein, insbesondere dann, wenn viele Eigentümer beteiligt sind.

Grundsätzliche Überlegungen zur Anwendung

Viele heute rechtskräftige Reglemente und Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht schreiben vor, dass private Parkplätze direkt bei den jeweiligen Nutzungen zu erstellen sind. In einigen grösseren Gemeinden und Städten wird die Schaffung von zentralen Parkieranlagen aber explizit ermöglicht. Alternativ sind auch im Rahmen von Sondernutzungsplänen (Gestaltungspläne, Bebauungspläne) abweichende Regelungen möglich. Zentrale Parkieranlagen haben den Vorteil, dass das Parkplatzangebot effizient und platzsparend organisiert und bei sich ändernden Bedürfnissen flexibler umgenutzt werden kann. Mit der zentralen Anordnung soll auch dazu beigetragen werden, die Zugangszeiten von den Nutzungen zu ÖV und Auto aneinander anzugleichen, um die in der Regel in den kommunalen Zielsetzungen festgehaltenen Verlagerungen auf den ÖV zu unterstützen. Die entsprechenden Regelungen bieten dann den nötigen Spielraum, die Parkierung zentral zu organisieren. Voraussetzung dafür ist natürlich die Bereitschaft der beteiligten Grundeigentümer und / oder die Initiative der öffentlichen Hand.

Konkrete Ausgestaltungen und Erfahrungen

Die Suche nach guten Beispielen zeigt, dass die Grundeigentümer und Investoren bei der Schaffung zentraler Parkieranlagen in der Vergangenheit sehr zurückhaltend waren; auch dort, wo die Möglichkeit per Reglement bereits seit langem besteht. Ein Beispiel dafür ist Basel-Stadt: Obwohl in der Parkplatzverordnung explizit erlaubt, sind in den vergangenen 15 Jahren nur 3 Quartierparkhäuser realisiert worden. Im Fall von Basel-Stadt ist die Regelung allerdings im Kontext mit den übrigen Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht zu sehen: Da die Schaffung von privaten Parkplätzen für Wohnnutzungen nicht zwingend und das Parkieren auf öffentlichem Grund günstig ist, besteht zu wenig Anreiz, privaten Parkraum zu schaffen.

Immer häufiger umgesetzt werden in jüngster Zeit zentrale Parkieranlagen bei grösseren Arealentwicklungen, so zum Beispiel im Ecoquartier Plaines-du-Loup in Lausanne im Rahmen einer Sondernutzungsplanung: In einem etappierten Vorgehen werden in 5 zentralen Parkhäusern eine reduzierte Anzahl Parkplätze geschaffen, die über eine zentrale Trägerschaft und ein Zuordnungssystem verwaltet werden. Durch

die Kombination mit einer Mehrfachnutzung (vgl. Fokusthema «Mehrfachnutzung») wird das bestehende Angebot effizient genutzt. Im Endausbau stehen pro Wohnung rund 0,5 Parkplätze und pro 10 Arbeitsplätze 1 Parkplatz zur Verfügung. Dies ist deutlich weniger als in den Vorgaben der Stadt Lausanne (Plan général d'affectation = allgemeiner Nutzungsplan der Stadt) gefordert wird. Das Beispiel zeigt auch die Vor- und Nachteile zentraler Parkieranlagen auf: Durch die längeren Wege von der Wohnung zum Parkplatz besteht eine grössere Hürde, für Kurzstrecken das Auto zu nehmen. Grosse Teile des öffentlichen Raums können zudem vom MIV freigespielt werden. Dem gegenüber stehen als Nachteil zum Teil langwierige Aushandlungsprozesse der Finanzierung und der Zuordnungssysteme. Hier können mit der Gründung von Betriebsgesellschaften erste Lösungsansätze geschaffen werden.

Empfehlungen

- Die öffentliche Hand kann durch die Ergänzung ihrer Vorgaben und durch ihre Bewilligungspraxis die Möglichkeiten zur Umsetzung zentraler Parkieranlagen schaffen. Bei Sondernutzungsplanungen kann sie eine Umsetzung ggf. sogar einfordern. Allenfalls sind auch ein proaktives Vorgehen und eine aktive Förderung solcher Vorhaben von Seiten der öffentlichen Hand hilfreich.
- Die öffentliche Hand kann selber als Bauherr tätig werden und einen Teil des Parkplatzangebots zentral zur Verfügung stellen – kombiniert mit Vorgaben zur Reduktion des Parkplatzangebots auf privatem Grund.
- Auf Seiten der Bauherrschaften ist es wichtig, Finanzierung, Zuordnungssystem und Controlling möglichst klar zu definieren. Der Bewilligungsbehörde wird empfohlen, die Schaffung einer Trägerschaft für die Organisation und Verwaltung – allenfalls sogar für den Betrieb – der zentralen Parkieranlage einzufordern bzw. vertraglich festzusetzen.
- Eine besondere Herausforderung können Bauvorhaben sein, die etappiert umgesetzt werden. Sie bieten aber auch besondere Chancen: Die einzelnen Etappen sollen in Bezug auf die Erstellung der zentralen Parkieranlage sorgfältig geplant werden. Allenfalls sind Vorinvestitionen oder aber die Schaffung von temporären Angeboten angezeigt, die zu einem späteren Zeitpunkt aus- oder rückgebaut werden können.

Geeignet für

- Kernstädte
- Agglomerationsgemeinden
- Ländliche Gemeinden

7 Fazit und Ausblick

Sowohl die vorgenommene Auslegeordnung der heutigen Regelungen und die nähere Betrachtung der Beispiele (siehe Kapitel 8) als auch die Diskussionen an den Workshops zeigen, dass das Thema Parkplatzerstellungspflicht sowohl grosse Städte wie auch kleine Gemeinden gleichermaßen beschäftigt und herausfordert.

Das vorliegende Projekt liefert auf prozessualer und inhaltlicher Ebene wertvolle Erkenntnisse für die Bearbeitung der Thematik:

Prozess

- Das Interesse an der Thematik ist in der deutsch- und französischsprachigen Schweiz gleichermaßen vorhanden. Spannend ist dabei auch der Blick über den Tellerrand - das heisst, über Sprachgrenzen hinaus. Die Workshops wurden von beiden Landesteilen rege besucht. Die grosse Beteiligung von Vertretern der Romandie dürfte zu einem wesentlichen Teil darauf zurückzuführen sein, dass das Projektteam aus Planenden beider Landesteile zusammengesetzt war, womit die entsprechenden Netzwerke aktiviert und auch die Veranstaltungen bilingual durchgeführt werden konnten. Eine Bereitstellung der Ergebnisse auch auf Französisch wäre somit sehr hilfreich.
- Neben den theoretischen Inputs sind die Teilnehmenden in erster Linie an guten Beispielen interessiert. Als wertvoll wird auch der regelmässige Austausch über Gemeinde- und Kantonsgrenzen erachtet. Dazu braucht es die entsprechenden Gefässe, welche heute gemäss Aussagen der Workshop-Teilnehmenden nicht oder zu wenig vorhanden sind.

Inhalt

- Der Nutzen und die Notwendigkeit von Vorgaben zur Parkplatzerstellungspflicht auf privatem Grund sind bei Gemeinden und Städten mehrheitlich unbestritten. Im Detail unterscheidet sich die Handhabung zwischen Kantonen und unter den Gemeinden aber beträchtlich. Das liegt einerseits an den unterschiedlichen Vorschriften auf Kantonsebene, aber auch an unterschiedlichen Planungskulturen und politischen Haltungen in den Gemeinden und Städten.
- Gerade kleinere und eher ländliche Gemeinden verfügen weder über den Problemdruck noch über die notwendigen Ressourcen, um aufwändige und differenzierte Berechnungsverfahren zur Ermittlung des Parkplatzbedarfs durchzuführen. Einfache Regelungen, auf die in kommunalen Planungsinstrumenten verwiesen werden kann, sind für diese Gemeinden eine grosse Entlastung (z.B. VSS-Norm). Wichtig ist, dass diese Regelungen trotzdem genügend Flexibilität aufweisen, um auf spezielle Situationen reagieren zu können. Gerade die VSS-Norm weist hierzu bei vielen Akteuren oft nicht erkannte Spielräume auf.
- Die bestehenden Spielräume in der kantonalen Gesetzgebung werden heute wenig genutzt. Dies zeigt sich zum Beispiel am Thema «autoarm / autofrei Wohnen»; die Umsetzung solcher Konzepte wäre grundsätzlich in vielen Kantonen möglich, wird aber abgesehen von den städtischen Räumen eher selten umgesetzt. Es ist davon auszugehen, dass diesem Aspekt aufgrund der Mobilität der Zukunft eine steigende Bedeutung zukommen wird. Eine vorsorgliche und möglichst konkrete Regelung ist daher anzustreben.

- Unter der Prämisse, dass Siedlungsentwicklung künftig primär und immer stärker im bereits bebauten Raum stattfindet, ergeben sich neue Herausforderungen in Bezug auf die private Parkierung:
 - Umgang mit den Parkplatzbedürfnissen bei innerer Verdichtung
 - Umgang mit Nutzungsänderungen

Es ist abzusehen, dass starre Regelungen nicht zweckmässig sind, um diesen neuen Herausforderungen zu begegnen. Hier dürften flexiblere Lösungen gefragt sein, welche ein situatives Abwägen der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse erlauben.

- Konzepte wie zentrale Parkierung und Mehrfachnutzung könnten hier eine Antwort geben. Möglichkeiten für die konkrete Ausgestaltung und Umsetzung müssen vertieft untersucht und in der Praxis «getestet» werden. Insbesondere rechtliche und organisatorische Fragestellungen sind vertieft zu untersuchen. Zudem ist zu klären, inwiefern und in welcher Form die öffentliche Hand eine aktive Rolle bei der Entwicklung entsprechender Konzepte einnehmen kann.

Weiterer Forschungsbedarf

Abgeleitet aus den obenstehenden Erkenntnissen sehen wir in folgenden Bereichen einen weiteren Vertiefungs- und Forschungsbedarf:

Ersatzabgaben

- Welche Wirkungszusammenhänge bestehen mit den Vorgaben zur:
 - Parkplatzerstellung?
 - Welche Effekte werden erzielt?
 - Wie werden die Ersatzabgaben eingesetzt?

Zusammenhang öffentliche / private Parkplatzpolitik

- Welche Zusammenhänge und Abhängigkeiten bestehen?
- Wie wirken sich Massnahmen in den beiden Bereichen auf den jeweils anderen aus?
- Wie können die beiden Bereiche optimal koordiniert werden?

Effekte der Automatisierung

- Welchen Einfluss hat die Automatisierung auf den Parkplatzbedarf / auf die Parkplatznachfrage?
- Welche veränderten Ansprüche resultieren daraus und was heisst dies für die Dimensionierung und Gestaltung des Parkplatzangebots?
- Welche positiven Effekte können unterstützt werden, welche negativen Effekte gilt es zu vermeiden?

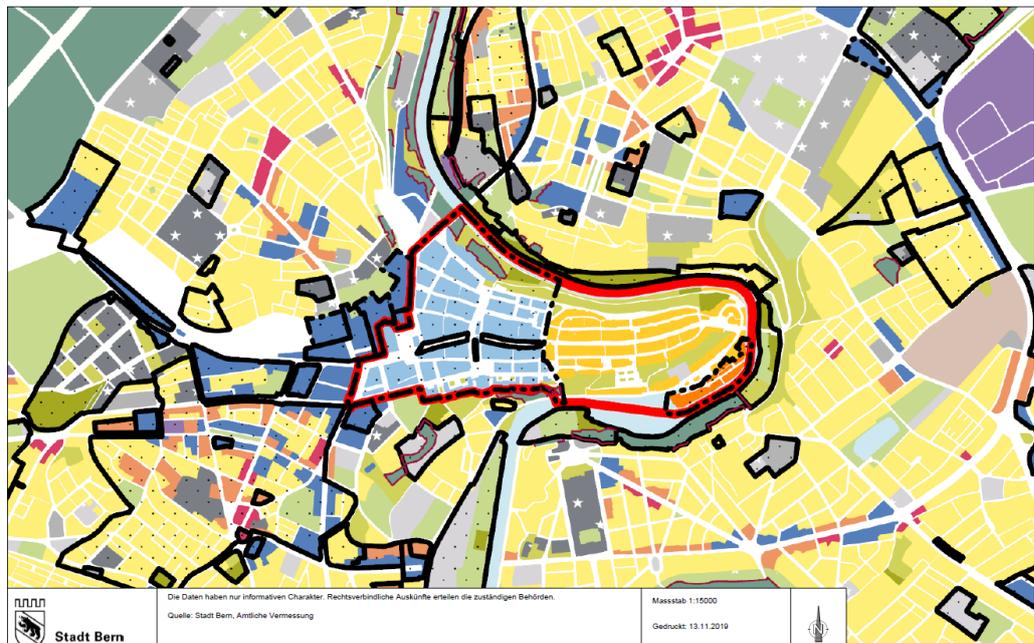
8 Beispiele zu den Fokusthemen

Folgend sind die aufgearbeiteten Beispiele zu den vier Fokusthemen zusammengestellt. Sie verdeutlichen den Umgang mit verschiedenen Fragestellungen bei der Thematik privater Parkplätze.

8.1 Parkplatzerstellungspflicht

8.1.1 Stadt Bern

<i>Fokusthema</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Parkplatzerstellungspflicht <input checked="" type="checkbox"/> Räumliche Differenzierung <input type="checkbox"/> Mehrfachnutzung <input type="checkbox"/> Zentrale Parkierungsanlagen
<i>Gemeinde</i>	Stadt Bern, Kanton Bern
<i>Kontext</i>	<p>Bern ist die Bundeshauptstadt der Schweiz. Mit 128'000 Einwohnenden (2018) und 188'000 Beschäftigten ist Bern eine Agglomerationskerngemeinde (Hauptkern). Die Stadt besitzt ein dichtes Tram- sowie Busnetz und ist durch zahlreiche Bahnverbindungen eng mit den umliegenden Regionen und den anderen Zentren der Schweiz verbunden. Für den motorisierten Individualverkehr ist die Stadt über die Autobahnen A1, A6 und A12 bestens erreichbar. In der Stadt Bern waren 2015 57% der Haushalte autofrei, Tendenz steigend.</p>
<i>Beschreibung</i>	<p>Im Baugesetz des Kantons Bern (BauG, Art. 17) wird spezifisch darauf hingewiesen, dass die Bemessung der Parkfläche über ihren Zweck hinaus dimensioniert werden soll und die Nähe zum ÖV sowie mögliche Mehrfachnutzung bei der Dimensionierung zu berücksichtigen sind. Die Konkretisierung dieses Gesetzes erfolgt im Abschnitt 8 der kantonalen Bauverordnung (BauV) – Abstellplätze für Fahrzeuge:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die Parkplatzerstellungspflicht wird im Kanton Bern durch eine bestimmte Bandbreite begrenzt (BauV Art. 50) – Die Berechnung ist nicht direkt vergleichbar mit der Berechnung gemäss Norm VSS 40 281 und kann in gewissen Fällen zu ganz anderen Ergebnissen führen. <p>Für die Wohnnutzung beträgt die Bandbreite (BauV Art. 51):</p> <ul style="list-style-type: none"> – bei einer Wohnung ein bis vier Abstellplätze, – bei zwei Wohnungen ein bis fünf Abstellplätze, – bei drei Wohnungen zwei bis sieben Abstellplätze, – ab vier Wohnungen 0,5 bis 2 Abstellplätze pro Wohnung <p>Das Minimum liegt also bei Projekten mit vier oder mehr Wohnungen bei 0.5 PP/Wohnung, was halb so viel ist wie der Richtwert von VSS 40 281 (1 PP/Wohnung). Umgekehrt liegt das Maximum zwei Mal höher.</p> <p>Zur Parkplatzerstellung für übrige Nutzungen gibt es gemäss BauV eine räumliche Differenzierung. Es wird zwischen «Städten und Agglomerationen» und dem «übrigen Kanton» (mehr Parkplätze für Gemeinden im «übrigen Kanton») unterschieden (kantonale BauV, Art. 52). Für die Wohnnutzung gibt es aber keine räumliche Differenzierung.</p> <p>Der Abschnitt 8 der Bauverordnung – Abstellplätze für Fahrzeuge – wurde 2014 revidiert, um motorfahrzeugarmes oder -freies Bauen zu vereinfachen. Die Bandbreite kann unterschritten werden (BauV Art. 54a), wenn es sich um eine Wohnüberbauung mit mindestens 10 Wohnungen handelt, die Bewohnenden nur sehr wenige bis keine Motorfahrzeuge besitzen und der Bauherr den reduzierten Bedarf durch ein Mobilitätskonzept nachweisen kann.</p> <p>Ausserdem ist es für die Gemeinden möglich, die minimal kantonal vorgeschriebene Anzahl Parkplätze auf der Grundlage von Art. 18 BauG weiter zu reduzieren (Überbauungsordnung).</p> <p>In der Stadt Bern ist die Erstellung neuer, zusätzlicher öffentlicher und privater Parkierungsmöglichkeiten in der Berner Altstadt explizit verboten (BO Art. 65). Werden oberirdische Parkfelder aufgehoben, dürfen diese durch unterirdische Parkplätze ersetzt werden. Selbständige Parkierungsanlagen (also Parkhäuser, die keiner Nutzung zugeordnet sind) dürfen nur an Autobahnein- und -ausfahrten oder am Rand des Siedlungsgebiets erstellt werden. Die entsprechenden Standorte müssen durch öffentliche Verkehrsmittel erschlossen sein. Voraussetzung zur Erstellung solcher Parkierungsanlagen ist der Nachweis der Aufhebung einer entsprechenden Anzahl von Parkplätzen im Stadtgebiet. (BO Art. 64).</p> <p>Der Gemeinderat hat in einem Positionspapier vom 27.05.2019 beschlossen, die Anzahl Privatparkplätze bei laufenden und neuen Planungen von Neubauten, bei ausreichender ÖV-Erschliessung, auf 0.2 PP/Wohnung zu begrenzen. Der Grundsatz ist in Kraft, die Angaben zur «ausreichenden ÖV-Erschliessung» sind zurzeit noch in Konkretisierung. Ausserdem ist das Parkierungskonzept für den MIV (Stand 2018) in der Vernehmlassung. Die Stadt möchte den MIV in den nächsten Jahren gegenüber dem Jahr 2018 um 20% senken. Das Parkierungskonzept sieht eine Revision der Bauordnung zur Einschränkung der Parkplatzerstellung vor. Eine räumliche Differenzierung wäre so zum Beispiel für Wohnzonen (W) denkbar. Ausserdem sollen die Preise für Parkplätze unter anderem mit zunehmender Stadtzentrum-Nähe teurer werden. Des Weiteren könnten durch Neubauten entstehende Privatparkplätze durch die Aufhebung von öffentlichen Parkplätzen in der umliegenden Gegend kompensiert werden.</p>



Wohnzone (W) in Gelb, Stadt Bern

Erfahrungen

Die Bauverordnung des Kantons Bern gibt für die Parkplatzerstellungspflicht feste Bandbreiten vor, die den Spielraum der Gemeinden begrenzen und in gewissen Fällen negative Konsequenzen verursachen können:

- Überangebot an privaten Parkplätzen
- Vermietung an Dritte und mögliche Erhöhung des Pendler-MIV

Es gibt aber grundsätzlich zwei Möglichkeiten, die tiefsten Werte der Bandbreiten zu unterschreiten. Die Erfahrung der Stadt Bern zeigt, dass diese Möglichkeiten meistens gut umsetzbar sind:

- Für Wohnnutzungen darf mit einem Mobilitätskonzept die Bandbreite unterschritten werden (BauV Art. 54a). Dafür muss das Projekt aber mindestens 10 Wohnungen umfassen. Die Stadt Bern empfiehlt also den Wohnungseigentümern sich zusammenzuschliessen, um gemeinsam ein Mobilitätskonzept zu erstellen.
- Mittels Überbauungsordnung kann auch die minimal kantonal vorgeschriebene Anzahl Parkplätze auf der Grundlage von Art. 18 BauG weiter reduziert werden.

Die Erfahrung der Stadt Bern zeigt aber auch, dass eine Anpassung der Dimensionierung der privaten Parkplätze nur im Rahmen eines umfassenden Parkierungs- und Verkehrskonzeptes mit gut überlegten Zielen und Stossrichtungen Sinn macht.

Referenzen

Kantonales Baugesetz

- <https://www.belex.sites.be.ch/frontend/versions/1821>

Bauverordnung Kanton Bern (BauV) Abschnitt 8

- <https://www.belex.sites.be.ch/frontend/versions/1807>

Bauordnung der Stadt Bern (BO):

- https://stadtrecht.bern.ch/lexoverview-home/lex-721_1

Positionspapier des Gemeinderats zur Klimadebatte in Bern vom 27.05.2019:

- https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/5-vor-12-fuer-den-klimaschutz-bern-schreitet-zuegig-voran/dokumente-1/positionspapier-des-gemeinderats-zur-klimadebatte.pdf/view

Energie- und Klimastrategie 2025 Stadt Bern – Energie- und klimapolitische Leitlinie 2015-2025

- https://www.bern.ch/themen/umwelt-natur-und-energie/energie/energie-und-klimastrategie/ftw-simplelayout-filelistingblock/Energie_und_Klimastrategie_2025_Juni2019.pdf

Parkierungskonzept MIV (Stand Juni 2018)

- <https://www.bern.ch/themen/mobilitat-und-verkehr/gesamtverkehr/strategien-und-konzepte/parkierungskonzept-miv>

8.1.2 Stadt Baden

Fokusthema	<input checked="" type="checkbox"/> Parkplatzerstellungspflicht <input checked="" type="checkbox"/> Räumliche Differenzierung <input type="checkbox"/> Mehrfachnutzung <input type="checkbox"/> Zentrale Parkieranlagen
Gemeinde	Stadt Baden, Kanton Aargau
Kontext	Die Stadt Baden liegt im Limmattal im Kanton Aargau. 2018 zählte sie knapp 19'000 Einwohnende. Im Jahr 2016 waren 29'000 Personen in Baden beschäftigt. Die Agglomerationskerngemeinde (Hauptkern) Baden ist gut an das Eisenbahnnetz angeschlossen, mit Direktverbindung nach Zürich, Bern und Basel. Die Stadt besitzt ein Busnetz, das durch ein Postautonetz in die umliegenden Regionen erweitert wird. Im Südwesten und Süden wird sie durch die Autobahn A1/A3 mit dem Strassennetz gut verbunden.

Beschreibung Wie von Baugesetz und Bauverordnung des Kantons Aargau vorgegeben, richtet sich die Berechnung der notwendigen Parkfelder in der Stadt Baden nach der VSS-Norm 640 281 «Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen». Im vereinfachten Verfahren, d.h. für sämtliche Wohnnutzungen und für übrige Nutzungen mit weniger als 300 Parkfeldern bzw. weniger als 1'500 MIV-Fahrten pro Tag, sind demnach folgende Richtwerte anzuwenden (nur gängigste Nutzungen):

Art der Nutzung	Bezugseinheit: pro...	Anzahl Autoabstellplätze für	
		Bewohner/innen bzw. Beschäftigte	Besucher/innen bzw. Kundschaft
Wohnen	100 m ² BGF oder 1 Wohnung	1.0	0.1
Industrie / Gewerbe	100 m ² BGF	1.0	0.2
Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe (z.B. Bank, Arztpraxis, Colffeur)	100 m ² BGF	2.0	1.0
Übrige Dienstleistungsbetriebe (z.B. Architekturbüro, Anwaltskanzlei, Versicherung)	100 m ² BGF	2.0	0.5
Nicht kundenintensive Verkaufsgeschäfte (z.B. Lebensmittel, Warenhaus, Apotheke, Kiosk)	100 m ² VF	2.0	8.0
Übrige Verkaufsgeschäfte (z.B. Buchhandlung, Uhren und Schmuck, Möbel, Fachmarkt)	100 m ² VF	1.5	3.5
Gastronomiebetriebe (z.B. Restaurant, Café, Bar)	1 Sitzplatz	0.2	

BGF = Bruttogeschossfläche

VF = die den Kund/innen zugängliche Fläche, inkl. Flächen für Gestelle, Auslagen usw., aber ohne Flächen für die Verkehrserschliessung, Sanitärräume usw.

Der Bezug auf Flächen hat den Vorteil, dass sie bei einer Baueingabe zweifelsfrei feststehen, während andere Bezugsgrössen wie Anzahl Arbeitsplätze, erwartete Besucherzahlen u.ä. aufgrund der oft noch nicht bekannten Nutzerschaft nicht ausreichend genau festgelegt werden können.

Die gemäss obiger Tabelle ermittelten Richtwerte stellen einen Grenzbedarf dar, d.h. sie entsprechen dem erwarteten Parkplatzbedarf bei nicht vorhandener ÖV-Erschliessung. Die aufgrund dieser Richtwerte für ein Bauprojekt resultierende Anzahl Parkfelder muss je nach Güte der ÖV-Erschliessung des Areals verschieden stark abgemindert werden, wofür die Stadt Baden nicht das von der VSS-Norm vorgegebene System, sondern eine selbst entwickelte räumliche Differenzierung vorgibt (vgl. Beispiel Baden im Kapitel «räumliche Differenzierung»). Während Parkfelder für Wohnnutzungen nur in geringem Ausmass abgemindert werden können und nicht abgemindert werden müssen, sind die im Anhang IV der Badener BNO festgehaltenen Abminderungsvorgaben für Parkfelder von Besuchern und insbesondere Personal sowohl bezüglich Minima als auch Maxima weitgehend.

Tabelle: Parkfelder-Angebot in % der Richtwerte gemäss VSS-Norm SN 640 281

Standort-Typ	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%

Ausserdem gibt § 61 Abs. 4 der Badener BNO vor, dass bei der Erstellung von grösseren Arbeitsnutzungen ein Mobilitätskonzept einzureichen ist, um den MIV-Anteil im Modal Split möglichst tief zu halten:

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 IV reduziert werden kann. Dabei ist eine monetäre Parkplatzbewirtschaftung vorzusehen.

Auch für autofreie oder autoreduzierte Wohnnutzungen sind gemäss § 62 der Badener BNO weitergehende Abminderungen möglich, sofern ein Mobilitätskonzept erstellt und mittels Grundbucheintrag gesichert wird.

Erfahrungen

Die Parkplatzerstellungsvorgaben haben sich aus Sicht der verantwortlichen Mitarbeitenden der Stadt Baden bewährt. Die für die Berechnung der Pflichtparkfelder relevanten Flächenbezugsgrössen können gut angewendet werden und führen zu eindeutigen Vorgaben für jedes Bauprojekt.

Der Spielraum, der durch die Vorgabe minimaler bis maximaler Abminderungsvorgaben entsteht, wird von den Bauprojektverantwortlichen genutzt: Die eingereichten Projekte decken sowohl bei Arbeits- wie auch bei Wohnnutzungen die ganze Bandbreite zwischen Minimum und Maximum ab, wobei der Durchschnitt eher in der oberen Hälfte liegen dürfte.

Die Pflicht zur Erstellung eines Mobilitätskonzepts für Arbeitsnutzungen mit mehr als 50 Arbeitsplätzen kam seit der BNO-Revision im Jahr 2013 bisher nur einmal zur Anwendung, da der Neubau entsprechend grosser Arbeitsnutzungen in Baden selten vorkommt. Auch die Möglichkeit zur Unterschreitung des Parkfelder-Minimums mit Mobilitätskonzept bei Wohnnutzungen wurde bisher nur gelegentlich in Anspruch genommen. Aus Sicht der Verantwortlichen ist es dennoch sinnvoll, diese Regelung in der BNO festgehalten zu haben, da diese Art von Liegenschaften so einem definierten Verfahren unterliegt und nicht über eine unspezifische Ausnahmeregelung bewilligt werden muss. Damit kann eine höhere Rechtssicherheit erreicht werden.

Referenzen

- Bauverordnung (BauV) des Kantons Aargau vom 25. Mai 2011 (Stand 1. Januar 2018), § 43 Abs. 1-2
 - Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (BauG) des Kantons Aargau vom 19. Januar 1993 (Stand 1. Mai 2017), § 55 Abs. 4
 - VSS-Norm 640 281 «Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» vom 1. Februar 2006
 - Bau- und Nutzungsordnung der Stadt Baden vom 10. Dezember 2013 (Stand 2. September 2014), § 61, Abs. 1-3
-

8.1.3 Stadt Basel

<i>Fokusthema</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Parkplatzerstellungspflicht <input type="checkbox"/> Räumliche Differenzierung <input type="checkbox"/> Mehrfachnutzung <input type="checkbox"/> Zentrale Parkierungsanlagen
<i>Gemeinde</i>	Stadt Basel, Kanton Basel-Stadt
<i>Kontext</i>	<p>Die Stadt Basel im Dreiländereck Deutschland-Frankreich-Schweiz zählte per Ende Jahr 2018 200'200 Einwohner. Im Jahr 2016 waren in Basel 190'700 Personen beschäftigt. Somit ist Basel ein wichtiger Arbeitsplatzstandort in der trinationalen Region.</p> <p>Basel ist über mehrere Autobahnen mit der restlichen Schweiz und den beiden Nachbarländern angebunden. Dasselbe Bild zeigt sich bei den Eisenbahnverbindungen.</p> <p>In der Stadt Basel ist die Erschliessung durch den ÖV überwiegend gut bis sehr gut, verkehrt doch eine Vielzahl von Tram- und Buslinien innerhalb des Stadtgebiets und aus diesem heraus. Das ÖV-Angebot in Richtung Deutschland und Frankreich ist allerdings nicht so dicht ausgebaut wie jenes in den Kanton Basel-Landschaft.</p>
<i>Beschreibung</i>	<p>Der Kanton Basel-Stadt stellt in der Schweiz in Bezug auf die private Parkierung eine einzigartige Besonderheit dar: es besteht keine Parkplatzerstellungspflicht. Die Parkplatzverordnung des Kantons Basel-Stadt legt fest, wie viele Parkplätze erstellt werden dürfen (Maximalbedarf). Z.B. kann für jede Wohnung ein Parkplatz erstellt werden. Bei Wohnungen mit mehr als fünf Zimmern oder denjenigen, die grösser sind als 140m² Bruttogeschossfläche, sind weitere Parkplätze bewilligungsfähig.</p> <p>Dies bedeutet für Bauherren, dass sie Parkplätze erstellen dürfen, dies aber nicht müssen.</p>
<i>Erfahrungen</i>	<p>Die Erfahrungen der Stadt Basel zeigen, dass bei Wohnprojekten in der Regel weniger Parkplätze erstellt werden, als gemäss der Parkplatzverordnung möglich wären. Bei dem günstigen Preis für eine Anwohnerparkkarte von CHF 284 pro Jahr (bis 31.12.2018: CHF 140 pro Jahr) fällt es den Hauseigentümern schwer, von ihnen erstellte Tiefgaragenparkplätze zu vermieten. Daher sehen diese häufig davon ab, Parkplätze zu erstellen.</p> <p>Somit nutzen vor allem Bewohnende Basels die öffentlichen Parkplätze im Strassenraum. Dafür steht ein umfangreiches Angebot zur Verfügung, wie sich auch im «Städtevergleich Mobilität 2015» zeigt: 25% aller verfügbaren Parkplätze in Basel sind öffentliche Parkplätze, was einen Spitzenwert in der Schweiz darstellt.</p> <p>Es bestehen dennoch keine Bestrebungen, das Reglement dahingehend zu ändern, dass bei Wohnbebauungen ebenfalls Parkplätze erstellt werden müssen.</p> <p>Bei Büro-, Gewerbe- oder Einkaufsprojekten wird dagegen die maximal mögliche Anzahl Parkplätze von den Bauherren gerne ausgeschöpft, da diese bei den genannten Nutzungen weniger Probleme haben, die Parkplätze zu vermieten bzw. die Parkplätze oft kostenlos für die Kunden bzw. Beschäftigten zur Verfügung gestellt werden. Auch hier wird ein Zusammenhang mit den Gebühren für die Parkierung im öffentlichen Raum unterstellt: Eine Pendlerparkkarte ist mit CHF 860 pro Jahr zwar 3 mal so teuer wie die Anwohnerparkkarte, aber immer noch deutlich billiger als die Miete eines privaten Parkplatzes ausfallen würde. Pendlerparkkarten sind allerdings nur in sehr beschränktem Umfang und nur für Personen mit einem langen ÖV-Arbeitsweg erhältlich.</p>
<i>Referenz</i>	Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen, Paragraph 8

8.1.4 Canton de Genève

Thèmes traités

- Dimensionnement du stationnement privé
- Différenciation spatiale
- Mutualisation du stationnement
- Stationnement centralisé

Commune

Canton de Genève (45 communes)

Contexte

Le canton de Genève compte près de 500'000 habitants (2017) et 346'000 employés (2016). Les services de transport public desservent l'ensemble du canton, avec une forte concentration dans la partie urbaine, où un réseau dense de lignes de tram et de bus est exploité. Le canton et les régions voisines, dont la France, sont en outre reliés par un réseau de RER transfrontalier depuis fin 2019. Le canton de Genève est également connecté au canton de Vaud et à la France par le réseau routier et l'autoroute A1.

Description

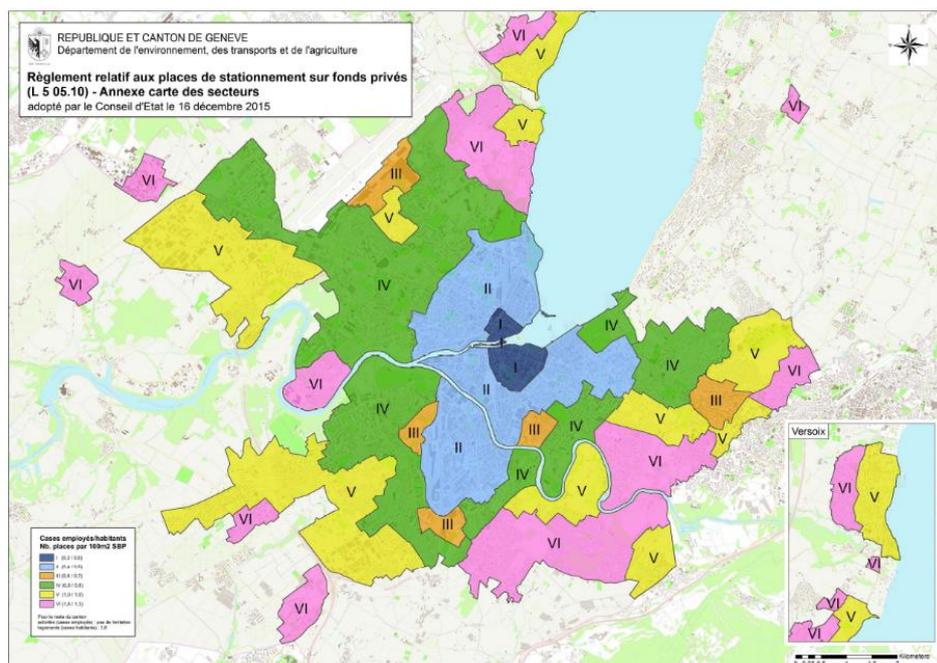
En 2008 l'Etat de Genève a mis en œuvre un règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (L 5 05.10, RPSFP), ayant fait l'objet d'une révision en 2015. Ce document définit le nombre de places de stationnement à créer lors d'une nouvelle construction ou de la modification d'une construction existante. Il a été élaboré dans le but de diminuer les flux de TIM pendulaires et de privilégier le stationnement des résidents.

Le RPSFP établit une différenciation spatiale en 7 périmètres. La délimitation des secteurs figure sur une carte annexe au règlement régulièrement mise à jour (Art. 4 al. 3 et 5). La définition des secteurs est effectuée sur la base des critères suivants (Art.4 al. 4):

- a) l'offre en transports publics intégrée dans les planifications directrices du département chargé des transports;
- b) la densité d'équipements et de services accessibles sur une courte distance, notamment commerciaux, scolaires, sportifs et culturels;
- c) les objectifs de répartition modale relative aux déplacements «domicile – travail».

RPSFP Art.5 : Ratios de stationnement pour le logement

Périmètres	Cases habitants Nombre de places minimum pour 100 m ² de SBP	Cases visiteurs Nombre de places minimum pour 100 m ² de SBP
Secteur I	0	0
Secteur II	0.5	0
Secteur III	0.7	0
Secteur IV	0.8	0.1
Secteur V	1	0.1
Secteur VI	1.3	0.125
Reste du canton	1.6	0.125



La détermination des ratios à appliquer est inspirée de la norme VSS 40 281. Un tableau similaire existe pour les activités (Art. 6 al. 2), dont le dimensionnement s'effectue en partie sur la base des ratios de la norme VSS 40 281, moyennant l'application d'un facteur de réduction.

Le RPSFP définit un nombre de places minimal par 100 m² SBP pour les logements tandis qu'un nombre maximal est prescrit pour les activités.

Le règlement permet de prendre en compte une offre vacante à disposition dans des parkings situés dans un rayon de 300 mètres, moyennant la conclusion d'une convention entre le propriétaire du parking et le requérant (Art. 7 al. 3). Une mutualisation des places peut également être prise en compte dans la détermination du nombre de places de stationnement, la faisabilité devant être établie par le requérant et les conditions d'attribution des abonnements ou accès devant être expressément mentionnées dans le dossier d'autorisation de construire (Art. 7 al. 4).

En outre, des dérogations quant au nombre de places à attribuer peuvent être accordées notamment sur la base (Art. 8) :

- des exigences tirées de la protection de l'environnement;
- de coûts disproportionnés, notamment en raison de contraintes géotechniques ou morphologiques;
- d'engagements ou conventions particulières lorsque ceux-ci comportent des clauses permettant de justifier objectivement la réduction du nombre de places de stationnement et qui lient les usagers futurs et figurent au registre foncier;
- d'améliorations notables en matière d'offre en transports publics;
- des exigences en matière de gestion et de fonctionnement du réseau routier structurant.

Expériences

Le règlement a été élaboré en partenariat entre les services de l'Etat et des développeurs de l'immobilier, ce qui a facilité son acceptation. Dans l'ensemble, les réactions au nouveau règlement de 2015 étaient positives. Une meilleure promotion du nouveau règlement aurait pu d'avantage réduire les quelques réactions négatives. La majorité des critiques sont dues à un manque de compréhension des changements effectués.

Concernant les autorisations de construire et planifications datant d'avant le nouveau règlement, la "mise à niveau" se passe à un rythme relativement lent.

La carte des différents secteurs sur le plan annexe au RPSFP est approuvée directement par le Conseil d'Etat (exécutif), ce qui autorise si nécessaire une mise à jour facilitée. En outre, le règlement de 2015 prend déjà en compte le réseau TP projeté (horizon 2025), ce qui permet d'anticiper la diminution attendue de la demande en stationnement.

Le canton observe un phénomène de sous-location des places de stationnement privé au centre-ville. Les riverains achètent un macaron de stationnement (200 CHF/an) afin de pouvoir sous-louer leur propre place de parc aux pendulaires (prix du macaron pour ces derniers: 400 CHF/an) à un prix élevé. Afin de combattre ce phénomène, le canton a mis en place un système d'octroi plus strict pour les macarons. Les requérants doivent fournir une attestation de leur régi qui confirme qu'ils ne possèdent pas de place de stationnement dans l'immeuble. Dans un deuxième temps, un système encore plus strict dans lequel la régie doit attester qu'il n'y a pas de places libres dans l'immeuble est envisagé.

Références

Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP)

– https://www.ge.ch/legislation/rsg/f/s/rsg_l5_05p10.html

Tarifs macarons

– <https://www.geneve-parking.ch/fr/macarons-annuels>

8.2 Räumliche Differenzierung

8.2.1 Stadt Baden

Fokusthema	<input checked="" type="checkbox"/> Parkplatzerstellungspflicht <input checked="" type="checkbox"/> Räumliche Differenzierung <input type="checkbox"/> Mehrfachnutzung <input type="checkbox"/> Zentrale Parkierungsanlagen
Gemeinde	Stadt Baden, Kanton Aargau
Kontext	<p>Die Stadt Baden liegt im Limmattal im Kanton Aargau. 2018 zählt sie knapp 19'000 Einwohnende. Im Jahr 2016 waren 29'000 Personen in Baden beschäftigt. Die Agglomerationskerngemeinde (Hauptkern) Baden ist gut an das Eisenbahnnetz angeschlossen, mit Direktverbindung nach Zürich, Bern und Basel. Die Stadt besitzt ein Busnetz, das durch ein Postautonetz in die umliegenden Regionen erweitert wird. Im Südwesten und Süden wird sie durch die Autobahn A1/A3 mit dem Strassennetz gut verbunden.</p>
Beschreibung	<p>Wie von Baugesetz und Bauverordnung des Kantons Aargau vorgegeben, richtet sich die Berechnung der notwendigen Parkfelder in der Stadt Baden nach der VSS-Norm 640 281 «Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen». Dabei übernimmt die BNO der Stadt Baden allerdings nur die Richtwerte aus der VSS-Norm. Im Hinblick auf die räumliche Differenzierung wurde dagegen gestützt auf einen Passus im kantonalen Baugesetz (Schutz der Zentren grösserer Gemeinden vor Verkehr) sowie auf den städtischen Kommunalen Gesamtplan Verkehr ein eigener Gebietsplan mit gegenüber der VSS-Norm weitergehenden Abminderungsvorgaben entwickelt:</p> <p>Die in einem ersten Schritt herzuleitenden Richtwerte stellen in der VSS-Norm (ausser bei Wohnnutzungen) einen <i>Grenzbedarf</i> dar, der in Anhängigkeit vom individuellen Einzugsgebiet des Objekts und der daraus resultierenden Erschliessung für den Fuss-, Velo- und den Öffentlichen Verkehr verschieden stark abgemindert werden kann bzw. muss. Die in der VSS-Norm vorgegebenen Standorttypen eignen sich allerdings vielerorts nicht optimal für die gemeindespezifische räumliche Differenzierung: Einerseits fehlen wie erwähnt Abminderungsmöglichkeiten für Wohnnutzungen. Andererseits bemisst die Norm die Erschliessungsqualität von Standorten, an denen Arbeitsnutzungen erstellt werden, relativ stark an der Erreichbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr. D.h., selbst bei hervorragender ÖV-Erschliessung kann eine Nutzung bestenfalls den drittbesten Standorttyp mit einer mittleren Abminderung der Richtwerte erreichen, wenn gleichzeitig weniger als 25% Fuss- und Veloverkehr im Modal Split zu erwarten sind. Damit ist die in der VSS-Norm vorgesehene räumliche Differenzierung geeignet, um z.B. den geringeren Abstellplatzbedarf von Nutzungen in Ortskernen mit vielen Fuss-Passanten in abgeminderte Erstellungsvorgaben umzusetzen. Nicht geeignet ist sie aber beispielsweise für Arbeitsnutzungen mit sehr guter ÖV-Erschliessung, deren Beschäftigte nur in geringem Ausmass zu Fuss oder per Velo, aber ganz überwiegend mit dem ÖV zur Arbeit kommen.</p> <p>Die Stadt Baden hat deshalb in ihrer BNO das räumliche Differenzierungssystem der VSS-Norm folgendermassen weiterentwickelt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Anstatt den Standorttyp individuell aus dem Einzugsgebiet des Bauobjekts abzuleiten, wurde das Stadtgebiet fest in die drei Standorttypen-Gebiete A, B und C eingeteilt. Hauptkriterium für diese Einteilung war die ÖV-Erschliessung. 2. Abminderungsmöglichkeiten und -pflichten werden nach den drei Nutzergruppen Bewohner, Personal und Besucher/Kunden unterschieden. 3. Während die Abminderungsvorgaben für Besucher-Parkfelder denjenigen der drei besterschlossenen VSS-Standorttypen entsprechen, werden für Personal-Parkfelder sehr viel stärkere Abminderungen vorgegeben: Beispielsweise dürfen für diese Nutzergruppe in der Innenstadt minimal nur 5% und dürfen höchstens 25% des Grenzbedarfs an Parkfeldern erstellt werden. 4. Auch für Bewohner-Parkfelder bestehen räumlich differenzierte Abminderungsmöglichkeiten, aber keine Abminderungspflichten. <p>Daraus ergibt sich folgende, im Anhang IV der BNO der Stadt Baden festgehaltene räumliche Differenzierung:</p>

Plan: Zuordnung der Standort-Typen gemäss VSS-Norm SN 640 281



Tabelle: Parkfelder-Angebot in % der Richtwerte gemäss VSS-Norm SN 640 281

Standort-Typ	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%

Erfahrungen

Der Gebietsplan und die Abminderungsvorgaben haben sich aus Sicht der verantwortlichen Mitarbeitenden der Stadt Baden bewährt. Eine Abstufung in drei verschiedene Gebiete erscheint für eine Gemeinde dieser Grösse optimal. Da weite Teile der Stadt bereits bei der Revision der BNO im Jahr 2013 gut bis sehr gut mit dem ÖV erschlossen waren, besteht nur ein geringes langfristiges Risiko eines «Veraltens» des Gebietsplans durch Veränderungen im ÖV-Angebot. Gleichzeitig entfällt im Gegensatz zur VSS-Norm für die Bauherrschaften der Aufwand, die Güte der ÖV-Erschliessung ihres Areals selbst herleiten zu müssen. Die festgelegten Gebietsgrenzen bewähren sich in ihrer parzellenscharfen Festlegung.

Die starken Abminderungsvorgaben für Personal-Parkfelder entsprachen dem damaligen Legislaturziel des Badener Stadtrats, wonach Mehrverkehr während der Spitzenstunden über den ÖV sowie mittels Fuss- und Veloverkehr zu bewältigen sei. Da von Personal-Parkfeldern hauptsächlich während der Spitzenstunden Verkehr ausgeht, konnte mit dieser Regelung ein Anwachsen des durch Badener Betriebe entstehenden MIV-Pendlerverkehrs wirksam begrenzt werden.

Referenzen

- Bauverordnung (BauV) des Kantons Aargau vom 25. Mai 2011 (Stand 1. Januar 2018), § 43 Abs. 1-2
- Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (BauG) des Kantons Aargau vom 19. Januar 1993 (Stand 1. Mai 2017), § 55 Abs. 4
- VSS-Norm 640 281 «Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» vom 1. Februar 2006
- Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) Stadt Baden vom 3. Dezember 2012, Abschnitt 5.3.4 «Parkfelder-Angebot».
- Bau- und Nutzungsordnung der Stadt Baden vom 10. Dezember 2013 (Stand 2. September 2014), § 61, Abs. 1-3

8.2.2 Stadt Opfikon

Fokusthema	<input checked="" type="checkbox"/> Parkplatzerstellungspflicht <input checked="" type="checkbox"/> Räumliche Differenzierung <input type="checkbox"/> Mehrfachnutzung <input type="checkbox"/> Zentrale Parkierungsanlagen
Gemeinde	Stadt Opfikon, Kanton Zürich
Kontext	<p>Die Stadt Opfikon ist als Nachbargemeinde der Stadt Zürich Bestandteil der Agglomeration Zürich und ebenso wie Zürich eine Agglomerationskerngemeinde (Hauptkern). Sie zählte 2018 über 20'000 Einwohner und 19'200 Beschäftigte.</p> <p>Die Autobahnen A1 und A51 verlaufen über das Stadtgebiet und stellen regionale und nationale Verbindungen für den MIV her. Die Erschliessung Opfikons durch den öffentlichen Verkehr ist mit den Bahnlinien Zürich – Zürich-Flughafen – Kloten und Zürich – Bülach sowie durch die Glattalbahn und verschiedene Buslinien sichergestellt.</p>

Beschreibung

In der Parkplatz-Verordnung der Stadt Opfikon wird eine räumliche Differenzierung der Parkplatzerstellungspflicht vorgenommen. In Artikel 2 der Verordnung sind die zu erstellenden Parkfelder je nach Nutzung in Bezug auf die massgebliche Geschossfläche festgesetzt (Grenzbedarf). In den darauffolgenden Artikeln wird davon ausgehend eine prozentuale Abminderung auf Basis der ÖV-Erschliessung bestimmt, welche den Mindestbedarf (unterer Grenzwert) und die zulässige Gesamtzahl (oberer Grenzwert) vorgeben.

Einerseits erfolgt diese Reduktion über die ÖV-Güteklasse (Artikel 3) und andererseits in den Gewerbegebieten basierend auf den Leistungsreserven der Strassen (Strassenkapazitäten) und der Umweltsituation (Artikel 4). Das Gebiet im Perimeter Glattpark hat die Parkplatzzahl über Sonderbauvorschriften geregelt. Für die Güteklasse A wurden keine Reduktionsfaktoren festgesetzt, da zum Zeitpunkt der Reglementseinführung in keinem Teil des Stadtgebietes ÖV-Güteklasse A erreicht wurde.

	Bewohner * (%)	Beschäftigte (%)	Besucher, Kunden (%)
Güteklasse A	--	--	--
Güteklasse B	55%	35% - 45%	40% - 60%
Güteklasse C	70%	45% - 65%	50% - 80%
Güteklasse D	85%	60% - 90%	70% - 100%
keine Güteklasse	100%	90% - 110%	90% - 110%

* ohne oberen Grenzwert

Auszug Parkplatz-Verordnung Stadt Opfikon, Beispiel Reduktion nach ÖV-Güteklasse

Erfahrungen

Die Parkplatz-Verordnung und der Plan der Reduktionsgebiete wurden im Jahr 2000 vom Regierungsrat genehmigt. Seitdem hat das gesamte Glattal, in dem sich auch die Stadt Opfikon befindet, eine rasante Entwicklung genommen. Der städtebaulichen Entwicklung folgend hat sich auch das Verkehrsangebot weiterentwickelt. Dabei ist vor allem die Glattalbahn als wichtiges Element zu nennen. Durch diese, aber auch durch Taktverdichtung auf Bahn und Bus, hat mittlerweile die Mehrheit der Siedlungsfläche der Stadt Opfikon ÖV-Güteklasse A oder B. Hingegen ist die Parkplatz-Verordnung und insbesondere auch der Plan der Reduktionsgebiete statisch geblieben und hat sich seit der Genehmigung im Jahr 2000 nicht mehr verändert. So stimmt der Plan der Reduktionsgebiete insbesondere im Teil ÖV-Güteklassen nicht mehr mit der Realität überein und die Reduktionsfaktoren werden einer ÖV-Güteklasse A in keinem Gebiet gerecht.

Auch die Strassenkapazitäten sind noch stärker ausgelastet und in den Stosszeiten überlastet, was auch in den anderen Reduktionsgebieten nicht entsprechend berücksichtigt ist. Eine Umsetzung des Artikels 5, welcher eine Reduktion oder Erhöhung aufgrund veränderten ÖV-Angebotes erlaubt, zeigt sich als schwierig.

Die Erfahrungen zeigen, dass die Parkplatz-Verordnung als Teil der Nutzungsplanung einen mittel- bis langfristigen Planungshorizont hat und nur alle 10-20 Jahre revidiert wird. Entsprechend sollte bei der Festsetzung einer räumlichen Differenzierung in der Parkplatz-Verordnung die teilweise rasante Stadtentwicklung berücksichtigt werden und eher mit Verweisen auf dynamische Instrumente anstatt mit fixen Reduktionsfaktoren und Plänen gearbeitet werden. Der Ansatz einer räumlichen Differenzierung bei der Erstellungspflicht ist gut und führt auch zu einer besseren Akzeptanz. Zu Diskussionen führen viel öfter die Höhe der Grenzwerte anstatt der unterschiedlichen Grenzwerte in Folge der räumlichen Differenzierung. In Opfikon wurde in den letzten 19 Jahren mehrfach in der Politik über die Parkplatz-Verordnung diskutiert. Da in der Thematik Parkierung aber stets unterschiedlichste Meinungen vorherrschen und auch über Details wie die effektiven %-Zahlen lange diskutiert werden kann, sind die letzten Anpassungsversuche stets ins Leere verlaufen und haben keine politischen Mehrheiten gefunden. Somit konnten wichtige Anpassungen z.B. im Bereich der ÖV-Güteklassen noch immer nicht vorgenommen werden. Und entsprechend schwierig verlaufen auch Einzelfallregelungen im Zusammenhang mit Artikel 5, da jedes Mal einzeln beurteilt werden muss, wie stark nun von der Verordnung abgewichen werden darf / soll.

Aus Sicht der Verwaltung der Stadt Opfikon ist eine Revision des Reglements dringend angesagt. Der Grundsatz der räumlichen Differenzierung würde in der Überarbeitung weiterhin Anwendung finden, allerdings dürfte zum Beispiel im Fall der ÖV-Güteklassen auf die kantonalen oder nationalen Grundlagen verwiesen werden.

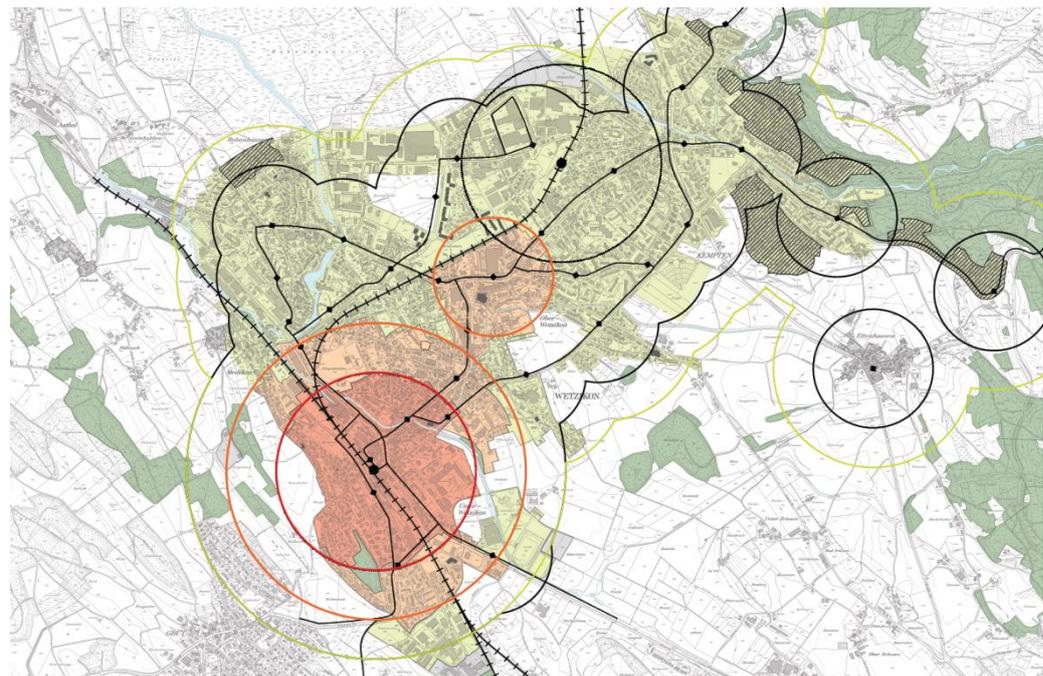
Referenz

- Bau- und planungsrechtliche Vorschriften, Teil C Parkplatz-Verordnung,
 - Art. 3 «Reduktion aufgrund der Güteklasse der ÖV-Erschliessung»
 - Art. 4 «Reduktion aufgrund Leistungsreserven auf Strasse und Umweltsituation»
-

8.2.3 Stadt Wetzikon

<i>Fokusthema</i>	<input type="checkbox"/> Parkplatzerstellungspflicht <input checked="" type="checkbox"/> Räumliche Differenzierung <input type="checkbox"/> Mehrfachnutzung <input type="checkbox"/> Zentrale Parkierungsanlagen
<i>Gemeinde</i>	Stadt Wetzikon, Kanton Zürich
<i>Kontext</i>	<p>Die Stadt Wetzikon liegt im Zürcher Oberland und zählt 24'000 Bewohnende (2018) und 14'000 Beschäftigte (2016). Wetzikon ist eine Agglomerationskerngemeinde (Neben kern) und liegt an der Bahnlinie Rapperswil-Zürich. Dadurch bestehen S-Bahn-Verbindungen in beide Städte. Ergänzt wird das ÖV-Angebot durch Buslinien, welche das Stadtgebiet und die umliegenden Gemeinden erschliessen.</p> <p>Wetzikon hat keine direkte Anbindung an die Autobahn, ist jedoch durch mehrere Hauptstrassen erschlossen.</p>
<i>Beschreibung</i>	<p>Die Parkplatzverordnung der Stadt Wetzikon gibt für die räumliche Differenzierung der Parkplatzerstellungsvorgaben ein dynamisches System vor, in dem die Vorgaben sowohl von Bauherrschaften wie auch von der Stadt selbst jederzeit auf die aktuelle ÖV-Erschliessungssituation ausgerichtet werden können:</p> <p>Die Parkplatzerstellungsvorgaben pro Nutzung sind als Grenzbedarf definiert, d.h. sie entsprechen dem erwarteten Parkplatzbedarf bei nicht vorhandener ÖV-Erschliessung.</p> <p>Sowohl für Bewohner-, Beschäftigten- wie auch Besucher-Parkplätze werden – in unterschiedlichem Ausmass – minimale bis maximale Reduktionsfaktoren vorgegeben. Diese variieren je nach ÖV-Güteklasse, wobei in die vier Stufen «Klasse A» – «Klasse B» – «Klasse C/D» – «keine Klasse» eingeteilt wird.</p> <p>Bauherrschaften haben die Möglichkeit, die ÖV-Güteklasse für ihr Areal zum Zeitpunkt des Baubewilligungsverfahrens nach einer Wegleitung des Kantons Zürich selbst zu berechnen. Wahlweise können sie aber auch auf ein «vereinfachtes Verfahren» zurückgreifen, d.h. sie können die Güteklasse für ihr Areal aus einem Situationsplan im Anhang der Parkplatzverordnung entnehmen.</p> <p>In der Parkplatzverordnung ist explizit festgehalten, dass der Situationsplan durch die Legislative der Stadt Wetzikon periodisch an veränderte Gegebenheiten der ÖV-Erschliessung angepasst und mit Rechtsmittelinweis publiziert werden kann.</p>

Abbildung: Situationsplan mit ÖV-Güteklassen und darauf basierenden Reduktionsfaktoren im Anhang der Parkplatzverordnung der Stadt Wetzikon, S. 12.



- ÖV- Erschliessung**
- S-Bahn-Bahnhof
 - ◆ Haltestellen der VZO
 - + + + Liniennetz S-Bahn
 - Liniennetz VZO
 - Einzugsgebiet Bahnhof 500 m
 - ⊕ Einzugsgebiet Bushaltestelle 300 m
- ÖV- Güteklassen Kanton**
- Güteklasse A
 - Güteklasse B
 - Güteklasse C/D

Güteklasse / Reduktion des Grenzbedarfs

	Bauzone	Bewohner	Beschäftigte	Besucher / Kunden
Güteklasse A		min. 40 % max. 80 %	min. 20 % max. 60 %	min. 30 % max. 70 %
Güteklasse B		min. 55 % max. 100 %	min. 30 % max. 80 %	min. 45 % max. 90 %
Güteklasse C / D		min. 70 % max. 110 %	min. 45 % max. 90 %	min. 50 % max. 100 %
		Keine Reduktion, unbeschränkt (W1.3A / W1.3B)		
Keine Güteklasse		min. 100 % max. 120 %	min. 90 % max. 110 %	min. 90 % max. 110 %

Erfahrungen

Gemäss der kantonalen «Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen» erfolgt die gebietsweise Ermittlung der Qualität der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr aufgrund der Bedienungsqualität der Haltestelle (Haltestellenkategorie) und der Erreichbarkeit der Haltestelle (Fusswegdistanz zur Haltestelle). Dabei gilt als Kursintervall der durchschnittliche Abstand zwischen den Ankünften bzw. Abfahrten (pro Linie jeweils in der Hauptlastrichtung) aller Verkehrsmittel einer Qualitätsgruppe.

In der Wetziker Parkplatzverordnung wurden zur Vereinfachung die ÖV-Güteklassen und Reduktionsgebiete im Sinne der kantonalen Wegleitung in einem Situationsplan dargestellt. Für einzelne Nutzungen mit spezifischen Hauptlastrichtungen ergeben sich jedoch vom Situationsplan abweichende Resultate. Mit der in der Parkplatzverordnung vorgesehenen Möglichkeit, die ÖV-Erschliessungsqualität für ein Bauprojekt selbst zu berechnen, gibt die Stadt Wetzikon Bauherrschaften die Möglichkeit, ihren Parkplatzbestand auf den tatsächlichen Bedarf solcher Nutzungen abzustimmen, ohne sich dafür auf Ausnahmeregelungen o.ä. berufen zu müssen.

Bei der grossen Mehrheit der Bauprojekte besteht allerdings seitens der Bauherrschaften kein Bedürfnis nach einer areal- bzw. nutzungsspezifischen Herleitung der ÖV-Erschliessungsqualität. Entsprechend wurde in den zwei Jahren seit Einführung der Parkplatzverordnung Wetzikon in sämtlichen Baugesuchen das vereinfachte Verfahren angewendet.

Referenz

Parkplatzverordnung der Stadt Wetzikon vom 28. September 2017, Art. 5

8.2.4 Ville de Fribourg

Thèmes traités

- Dimensionnement du stationnement privé
- Différenciation spatiale
- Mutualisation du stationnement
- Stationnement centralisé

Commune

Ville de Fribourg, Canton de Fribourg

Contexte

La ville de Fribourg est située le long de la Sarine, capitale du canton du même nom. Près de 37'000 personnes y vivent (2018) et environ 33'000 y travaillent (2016). Il existe un réseau de bus urbain bien développé dans la ville, qui est complété par des lignes régionales. Fribourg est située sur la ligne ferroviaire Berne-Lausanne et dispose donc de liaisons directes avec Zurich, Berne, Lausanne et Genève, entre autres.

Fribourg est accessible par le réseau routier et l'autoroute A12 depuis Berne et Vevey.

Description

En 2012 déjà, le Service de la mobilité de la Ville de Fribourg décide d'une application volontariste de la politique communale de stationnement en vigueur. Les valeurs basses des fourchettes utilisées par le règlement de 1993 (révisé en 2005) étaient dorénavant favorisées.

Dans le cadre de l'élaboration de son plan d'aménagement local (PAL), la Ville de Fribourg a réalisé en 2018 un concept de stationnement. Ces éléments ont été intégrés dans le règlement communal d'urbanisme (RCU, chapitre 43, mis à l'enquête en décembre 2018). Les modifications sont en vigueur depuis janvier 2019.

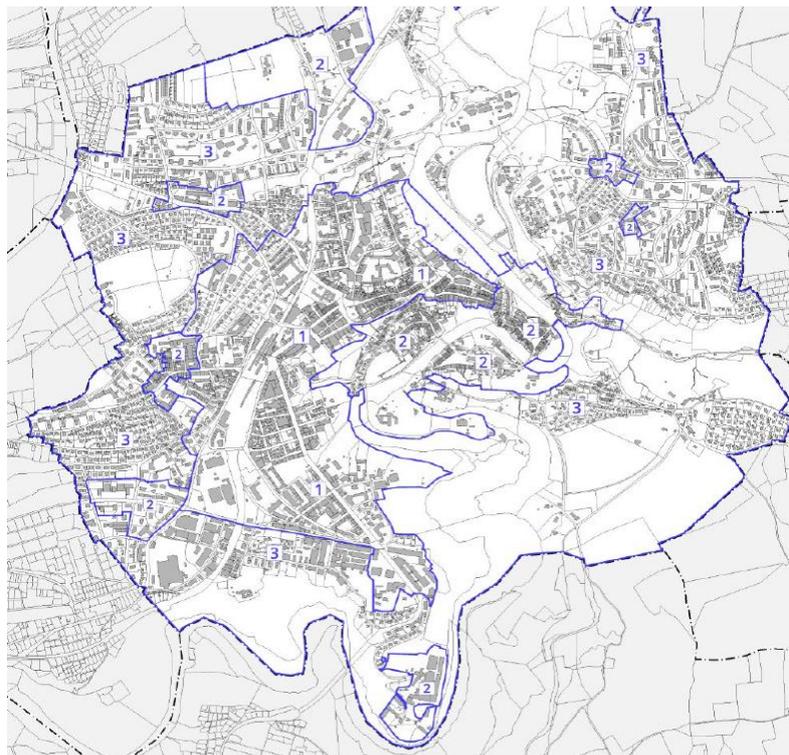
Le calcul du besoin brut en stationnement reste basé sur la norme VSS 40 281. La ville distingue trois secteurs et trois catégories d'usagers pour lesquels est fixée une fourchette pour le nombre maximal de places autorisées en % des valeurs indicatives proposées par la norme. Il n'existe plus de nombre minimal obligatoire de places à aménager (RCU Art. 250 al. 2&5):

Art. 250

2 La pondération des besoins bruts maximum est déterminée par secteur, désignés sur le plan des secteurs de stationnement, et par types (habitants, employés et visiteurs-clients).

5 Aucun minimum de place à aménager n'est imposé. L'aménagement de places de stationnement pour véhicules individuels motorisés n'est pas obligatoire.

Types de secteur	Habitants	Employés	Visiteurs- Clients
Secteur 1 Centre-Ville	40% - 55%	10% - 30%	0% - 15%
Secteur 2 Centralités de quartiers et secteurs stratégiques	40% - 60%	15% - 40%	0% - 15%
Secteur 3 Quartiers résidentiels et périphériques	45% - 70%	20% - 40%	5% - 35%



Zones de stationnement 2018, Concept de stationnement – Rapport complémentaire

En outre la ville de Fribourg possède un cadastre qui recense tout type de stationnement présents dans la ville (public et privé).

Expériences

Les observations réalisées entre 2012 et 2018 ont mis en évidence que la norme VSS 40 281 n'est plus en adéquation avec les besoins en stationnement pour les logements à Fribourg (taux de motorisation actuel de 370 voitures / 1'000 habitants). La volonté de s'éloigner de la norme est cependant souvent difficilement acceptable pour les citoyens – la norme VSS constitue en ce sens un frein à la mise en place de politiques plus restrictives en milieu urbain, même si elles se justifient pleinement du point de vue de la demande observée.

L'application volontariste du règlement en vigueur entre 2012 et 2018 a permis une maîtrise préalable de l'offre en stationnement, les valeurs basses de jadis correspondant au maximum des fourchettes du RCU actuelles. L'implémentation de la nouvelle politique de stationnement n'a donc pas provoqué de changement brusque, elle facilite cependant une baisse encore plus poussée du dimensionnement du stationnement.

Les nouveaux ratios de réduction du nombre de places de stationnement sont de manière générale bien acceptés. Depuis la mise à l'enquête du RCU, plusieurs oppositions ont porté sur les adaptations du nombre de places de parc lors de modifications de bâtiments existants (Art.249 al.1). Des explications complémentaires ont été ajoutées dans le rapport explicatif pour mieux comprendre la façon dont la Ville procède pour faire ses choix. Par exemple, si une simple réfection d'une façade ne nécessite pas l'application de la politique communale de stationnement, un projet plus complexe qui transforme significativement un bâtiment nécessitera un assainissement du stationnement. Dans ce cas, le contexte propre à chaque situation sera pris en compte afin que les mesures demandées au requérant restent proportionnelles à son projet et n'entraînent pas de coûts et de contraintes exagérés.

Le Service de la mobilité entretient un contact proactif avec les architectes, ces derniers sont ainsi systématiquement informés sur les règles en vigueur et leur application et sont invités à prendre contact avec le Service en amont aux projets.

La Ville constate une tendance à la hausse du nombre de vignettes pour riverains, les coûts pour le stationnement étant moins élevés (396 CHF/année) en comparaison aux places de stationnement privées en location (environ 100-150 CHF/mois). L'absence de place de parc libre à l'adresse du requérant fait cependant partie des conditions pour l'obtention d'une vignette. Un rapport d'examen du règlement sur le parcage prolongé est en cours d'élaboration en vue d'une mise à jour future dudit règlement.

Le RCU est lié à l'aménagement du territoire, qui est une compétence du pouvoir exécutif. Les vignettes de stationnement constituant une taxe, il s'agit d'une compétence du pouvoir législatif. La politique sur l'octroi de vignettes ne peut donc malheureusement pas être intégrée au RCU.

Références

- Concept de stationnement – Rapport complémentaire 2018
- Plan d'aménagement local – Règlement communal d'urbanisme (RCU), chapitre 43
- Tarif et conditions vignette de stationnement:
<https://www.ville-fribourg.ch/transport-mobilitestationnement/vignette>

8.3 Mehrfachnutzung

8.3.1 Neu-Oerlikon

Fokusthema	<input type="checkbox"/> Parkplatzstellungspflicht <input type="checkbox"/> Räumliche Differenzierung <input checked="" type="checkbox"/> Mehrfachnutzung <input type="checkbox"/> Zentrale Parkierungsanlagen
Gemeinde	Stadt Zürich, Kanton Zürich
Kontext	<p>Zürich ist die bevölkerungsreichste Stadt der Schweiz und eines ihrer wirtschaftlichen Zentren. In der Stadt leben 400'000 Menschen (2018) und 472'000 gehen dort ihrer Arbeit nach (2016). Entsprechend ist Zürich eine der Agglomerationskerngemeinden (Hauptkern).</p> <p>Ihre Rolle wird auch in der Verkehrsinfrastruktur sichtbar. Innerhalb der Stadt und teils auch in den angrenzenden Regionen besteht ein dichtes Tram- und Busnetz. Hinzu kommt das grösste S-Bahn-Netz des Landes, welches zahlreiche Verbindungen ins Umland herstellt. Auch überregional stehen zahlreiche Bahnverbindungen zur Verfügung.</p> <p>Über die A1, A3, A4 und A51 ist sie auch sehr gut mit dem Strassennetz erschlossen.</p>

Beschreibung Der neu entstandene Stadtteil Neu-Oerlikon ist ein Gebiet mit hoher Nutzungsdichte und intensiver Mischung der unterschiedlichsten Nutzungen. Neben Verkaufsf lächen sind auch Praxen, Büros und weitere Dienstleistungen sowie Wohnnutzungen mit verschiedenen Ausprägungen (u.a. Altersheim) vorhanden.



Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist sehr gut, denn der Stadtteil grenzt im Süden an den Bahnhof Oerlikon. Aus diesem Grund ist der rechnerische Parkplatzbedarf gemäss Parkplatzverordnung (PPV) der Stadt Zürich minimal. Demnach hätten für das Einkaufszentrum «Center Eleven», welches im Baufeld/ Teilgebiet D4 und D5 liegt, nur sehr wenig Stellplätze erstellt werden können. Durch die Gesamthafte Betrachtung des Stadtteils und die Nutzung der Sonderbauvorschriften konnte für die Nutzung der Parkplätze eine Flexibilisierung erreicht werden, indem der grösste Teil der angebotenen Parkfelder für verschiedene Nutzungen zur Verfügung steht (Mehrfachnutzung). Um das Ziel der PPV – eine Lenkung der Verkehrsmittelwahl zugunsten einer Emissionsreduktion – dennoch zu erreichen, wird mit einem Fahrtenmodell die effektive Anzahl Fahrten überwacht, welche im Gebiet entstehen oder enden. Zu diesem Zweck werden die Ein- und Ausfahrten der sieben Parkhäuser im Perimeter lückenlos erfasst und dokumentiert. Mittels Immissionsberechnungen wurden die maximal zulässigen Fahrtenzahlen festgelegt, sodass eine Grenzwertüberschreitung vermieden wird. Werden die definierten Plafonds überschritten, sind Sanktionsmassnahmen zu treffen (Preisanpassungen etc.).

Mit dem Modell haben die Nutzer eine höhere Parkplatzverfügbarkeit, während gleichzeitig ein besseres Controlling der Verkehrs- und Umweltbelastungen möglich ist, als bloss über die Beschränkung der Parkplätze.

Erfahrungen

Eine erste Einführung des Fahrtenmodells im Perimeter Neu-Oerlikon erfolgte im Jahr 2003. Nach einem Baurekurs folgte eine Überarbeitungsphase mit intensiven Verhandlungen zwischen den verschiedenen Beteiligten. 2018 wurde das Modell rechtlich verankert.

Das System ist sehr komplex, da eine Vielzahl von Grundeigentümern und Nutzern betroffen ist. Daher wurde seitens der Stadt Zürich die Bedingung gestellt, nur einen Ansprechpartner bezüglich Parkierung in dem Gebiet zu haben. Die Grundeigentümer schlossen sich zu diesem Zwecke zu der Gesellschaft «Parking Neu-Oerlikon AG» zusammen.

Die ersten Erfahrungen zeigten, dass trotz der relativ hohen Komplexität der Betrieb organisatorisch und technisch möglich ist. Bisher mussten keine Sanktionsmassnahmen umgesetzt werden, da die Plafonds nicht erreicht wurden.

Referenz

– Sonderbauvorschriften für das Gebiet Neu-Oerlikon, AS Nr. 700.220, Art. 27 – 27i

8.3.2 Stadt Zug

<i>Fokusthema</i>	<input type="checkbox"/> Parkplatzerstellungspflicht <input type="checkbox"/> Räumliche Differenzierung <input checked="" type="checkbox"/> Mehrfachnutzung <input type="checkbox"/> Zentrale Parkieranlagen
<i>Gemeinde</i>	Stadt Zug, Kanton Zug
<i>Kontext</i>	<p>Zug liegt am nördlichen Ufer des Zugersees. In der Stadt leben knapp 30'000 Menschen (2018) während fast 41'000 Menschen dort arbeiten (2016). Dementsprechend ist Zug eine Agglomerationskerngemeinde (Hauptkern).</p> <p>Die Stadt ist gut von Zürich, Luzern und Arth-Goldau her mit dem Eisenbahnnetz verbunden und besitzt ein regionales Bus- und Stadtbusnetz. Durch die A4a ist sie mit dem Strassennetz gut erschlossen.</p>
<i>Beschreibung</i>	<p>Wenn benachbarte Nutzungen einen zeitlich komplementären Parkplatzbedarf aufweisen, kann der Flächenbedarf für Parkierung durch Mehrfachnutzung von Parkfeldern verringert werden. Dies kann z.B. bei unterschiedlichen Gewerbenutzungen wie Büro und Gastronomie der Fall sein. Je weniger sich der Parkplatzbedarf der beiden Nutzungen zeitlich überschneidet, um so ein grösserer Anteil an Parkfeldern kann für die Mehrfachnutzung vorgesehen werden. Falls nicht der gesamte Parkplatzbedarf, sondern lediglich die Nachfragespitzen zeitlich komplementär sind, kann ein kleinerer Teil der Parkfelder für Mehrfachnutzungen vorgesehen werden. Dies ist zum Beispiel bei gemeinsamen Parkieranlagen von Gewerbe- und Wohnnutzungen der Fall: Hier ist die Nachfrage nach Besucherparkplätzen bei der Wohnnutzung tendenziell abends und am Wochenende höher, während das Gewerbe Besucherparkplätze häufig nur tagsüber benötigt.</p> <p>Das Fahrzeugabstellplatz-Reglement der Stadt Zug ermöglicht eine solche Mehrfachnutzung von Parkplätzen durch folgende Klausel:</p> <p><i>«Bei Bauten und Anlagen mit mehrfacher Zweckbestimmung wird der Grenzbedarf an Abstellplätzen für jede Nutzungsart separat berechnet. Dienen Abstellplätze zeitlich auseinanderliegenden Parkbedürfnissen, kann der Stadtrat den Grenzbedarf entsprechend reduzieren.»</i></p>
<i>Erfahrungen</i>	<p>Die Regelung zur Mehrfachnutzung von Parkfeldern kam bisher vor allem bei grösseren Bauprojekten in der Zentrumszone der Stadt Zug zum Tragen und wurde dafür auch in Bebauungspläne (in anderen Kantonen Gestaltungspläne genannt) übernommen. Rechtlich werden die Mehrfachnutzungen durch öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen abgesichert.</p> <p>Beispielsweise verfügt die privatwirtschaftliche Überbauung «Foyer» über 200 Parkfelder für Dienstleistungsnutzungen, die ausserhalb der Bürozeiten per Dienstbarkeitsvertrag mit der Stadt Zug der Öffentlichkeit zu Verfügung gestellt werden: Genutzt werden diese Parkfelder insbesondere durch Besucherinnen und Besuchern von Sport- und sonstigen Grossveranstaltungen, die abends und am Wochenende in der Nähe stattfinden, z.B. Eishockeyspiele des EVZ. Ein bedeutsamer Teil der Veranstaltungsparkierung kann somit mit einer Parkieranlage abgedeckt werden, die ansonsten zu dieser Zeit leer stehen würde.</p> <p>Auch die oberirdischen Parkfelder des Zuger Stadthauses unterliegen einer Mehrfachnutzung: Abends und am Wochenende, wenn die Stadtverwaltung geschlossen ist, dienen sie als Besucherparkplätze für ein benachbartes Wohnhochhaus.</p>
<i>Referenz</i>	Parkplatzreglement der Stadt Zug, Stadt Zug, 26. Juni 2001, § 6, Abs. 3

8.3.3 Stadt Frauenfeld

<i>Fokusthema</i>	<input type="checkbox"/> Parkplatzerstellungspflicht <input type="checkbox"/> Räumliche Differenzierung <input checked="" type="checkbox"/> Mehrfachnutzung <input type="checkbox"/> Zentrale Parkieranlagen
<i>Gemeinde</i>	Stadt Frauenfeld, Kanton Thurgau
<i>Kontext</i>	<p>Die Stadt Frauenfeld ist der Hauptort des Kantons Thurgau und liegt im Westen des Kantons. 2018 zählte Frauenfeld knapp 25'000 Bewohnende und nahezu 20'000 Beschäftigte (2016). Seiner Bedeutung für den Kanton Thurgau entsprechend ist Frauenfeld eine Agglomerationskerngemeinde (Hauptkern).</p> <p>Dem entspricht die Erreichbarkeit durch den ÖV: Die Stadt ist mit dem Zug von Winterthur, Kreuzlingen und Amriswil gut erreichbar und besitzt ein Stadtbusnetz. Dieses wird durch ein regionales Postautonetz in die umliegenden Gemeinden erweitert. Frauenfeld ist durch die Autobahn A7 mit zwei Autobahn-Ausfahrten im Norden gut an das Schweizer Strassennetz angeschlossen.</p>
<i>Beschreibung</i>	<p>Wenn benachbarte Nutzungen einen zeitlich komplementären Parkplatzbedarf aufweisen, kann der Flächenbedarf für Parkierung durch Mehrfachnutzung von Parkfeldern verringert werden. Dies kann z.B. bei unterschiedlichen Gewerbenutzungen wie Büro und Gastronomie der Fall sein. Je weniger sich der Parkplatzbedarf der beiden Nutzungen zeitlich überschneidet, um so ein grösserer Anteil an Parkfeldern kann für die Mehrfachnutzung vorgesehen werden. Falls nicht der gesamte Parkplatzbedarf, sondern lediglich die Nachfragespitzen zeitlich komplementär sind, kann ein kleinerer Teil der Parkfelder für Mehrfachnutzungen vorgesehen werden. Dies ist zum Beispiel bei gemeinsamen Parkieranlagen von Gewerbe- und Wohnnutzungen der Fall: Hier ist die Nachfrage nach Besucherparkplätzen bei der Wohnnutzung tendenziell abends und am Wochenende höher, während das Gewerbe primär tagsüber Besucherparkplätze benötigt.</p> <p>Das Fahrzeugabstellplatz-Reglement der Stadt Frauenfeld ermöglicht eine solche Mehrfachnutzung von Parkfeldern durch folgende Klausel:</p> <p><i>«Bei Bauten und Anlagen mit zeitlich abweichenden Mehrfachnutzungen ist auf den Bedarf für die intensivste Nutzung abzustellen.»</i></p>
<i>Erfahrungen</i>	<p>Die Klausel zur möglichen Mehrfachnutzung wurde mit dem ersten Frauenfelder Reglement über Fahrzeug-Abstellplätze im Jahr 1991 eingeführt. Sie kommt vorwiegend bei Fällen benachbarter Gewerbenutzungen zum Einsatz, wenn deren Hauptlast einerseits werktags tagsüber (z.B. Büro) und andererseits abends bzw. am Wochenende (z.B. Fitnesscenter oder Hotel) zu erwarten ist. Meist wird nur ein Teil der Parkfelder für Mehrfachnutzung vorgesehen, beispielsweise nutzen zwei Nutzungen mit einem Mindestbedarf von ca. 50 bzw. ca. 40 Parkfeldern 10 Felder gemeinsam.</p> <p>Bauherrschaften beantragen die Mehrfachnutzung aktiv, sie wird in gewissen Fällen aber auch von der Gemeinde als Problemlösung vorgeschlagen. Auslöser in beiden Fällen ist meist, dass nicht ausreichend Platz für die Erstellung einer Parkieranlage vorhanden ist, die den separat betrachteten Mindestbedarf an Parkfeldern mehrerer Nutzungen abdecken kann. Kann belegt werden, dass die Nutzungen einen zumindest teilweise zeitlich komplementären Parkplatzbedarf haben und deshalb Parkfelder teilen können, ermöglicht die Regelung, die gemeinsame Parkieranlage mit einer geringeren Anzahl Parkfelder zu erstellen und somit Ersatzabgaben zu vermeiden.</p> <p>Aus Sicht der Stadt Frauenfeld könnte die Regelung bei zeitlich komplementären Nutzungen jederzeit angewandt werden, unter Berücksichtigung allfälliger Maximalbedarfsgrenzen besteht aber keine Verpflichtung dazu. Die Erfahrung zeigt allerdings, dass Bauherrschaften überwiegend auf Mehrfachnutzung verzichten, wenn genügend Platz für die Erstellung des Mindestbedarfs an Parkfeldern jeder einzelnen Nutzung vorhanden ist.</p> <p>In der Betriebspraxis der bisher bewilligten Projekte funktioniert die Mehrfachnutzung der Parkfelder ohne bekannt gewordene Probleme, was sicher auch auf die zurückhaltende Anwendung und die Beurteilung jedes Einzelfalls zurückzuführen ist.</p>
<i>Referenz</i>	– «Reglement über Fahrzeug-Abstellplätze und Einstellräume auf privatem Grund und Entrichtung von Ersatzabgaben» der Stadt Frauenfeld, Stand 19. August 2009, Art. 10, Abs. 3

8.3.4 Parking de Chauderon, Lausanne

<i>Thèmes traités</i>	<input type="checkbox"/> Dimensionnement du stationnement privé <input type="checkbox"/> Différenciation spatiale <input checked="" type="checkbox"/> Mutualisation du stationnement <input checked="" type="checkbox"/> Stationnement centralisé																				
<i>Commune</i>	Ville de Lausanne, Canton de Vaud																				
<i>Contexte</i>	<p>La ville de Lausanne, située au bord du lac Léman, est une Commune-centre d'agglomération (centre principal) et constitue avec ses 135'000 habitants (2018) et 120'000 employés (2016) un pôle d'attraction important.</p> <p>Lausanne dispose de deux lignes de métro et d'un réseau dense de bus. La ville constitue également un nœud ferroviaire et routier (autoroutes A1 et A9) sur les axes en direction de Genève, Yverdon-les-Bains-Neuchâtel, Montreux-Valais et Fribourg-Bern-Zurich.</p>																				
<i>Description</i>	<p>Le parking de Chauderon est situé au cœur de la ville, à proximité de nombreux centres commerciaux et services. Il comprend 301 places de stationnement, dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> – 19 places sont réservées pour des utilisations déterminées, soit 10 places d'une entreprise d'autopartage, 7 places pour des voitures de service de la Ville et 2 places pour personnes à mobilité réduite – 82 places sont mises à disposition des visiteurs au tarif horaire (3 CHF/h, 24h/24 et 7j/7) – 200 places sont destinées aux abonnés, mais également ouvertes aux visiteurs au tarif horaire. <p>Trois modèles d'abonnement existent :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Type d'abonnement</th> <th>Validité</th> <th>Prix [CHF/mois]</th> <th>Nombre d'abonnements</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>«permanent»</td> <td>365 jours/an</td> <td>250</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>«pendulaire»</td> <td>lu-ve 6h-20h (week-end et jours fériés exclus)</td> <td>200</td> <td>130</td> </tr> <tr> <td>«résident»</td> <td>lu-ve 18h-8h, week-end et jours fériés 24h/24</td> <td>100</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td></td> <td></td> <td>202</td> </tr> </tbody> </table> <p>Les abonnements ne sont pas liés à une place spécifique. Les abonnés de jour et ceux de nuit peuvent arriver en dehors de leur plage horaire, la différence est à payer au tarif horaire.</p> <p>Pour optimiser le rendement du parking, les places d'abonnés libres sont mises à disposition des visiteurs au tarif horaire. Une marge de 10 places libres est cependant conservée (le parking est noté «complet» pour les non-abonnés), afin d'assurer la disponibilité permanente d'une place pour les abonnés, qui peuvent quant à eux toujours accéder au parking.</p>	Type d'abonnement	Validité	Prix [CHF/mois]	Nombre d'abonnements	«permanent»	365 jours/an	250	60	«pendulaire»	lu-ve 6h-20h (week-end et jours fériés exclus)	200	130	«résident»	lu-ve 18h-8h, week-end et jours fériés 24h/24	100	12	Total			202
Type d'abonnement	Validité	Prix [CHF/mois]	Nombre d'abonnements																		
«permanent»	365 jours/an	250	60																		
«pendulaire»	lu-ve 6h-20h (week-end et jours fériés exclus)	200	130																		
«résident»	lu-ve 18h-8h, week-end et jours fériés 24h/24	100	12																		
Total			202																		
<i>Expériences</i>	<p>Avant l'an 2000, deux étages du parking étaient réservés aux abonnés (avec un seul abonnement 24h/24) et un seul niveau était ouvert aux visiteurs avec un paiement par horodateur. L'exploitant du parking a constaté que ce système engendrait une sous-utilisation de la capacité du parking et donc pénalisait sa rentabilité. Lors des pics d'affluence, des places d'abonnés vides ne pouvaient être mis à disposition d'autres clients pour une durée limitée (les places occupées au tarif horaire étant les plus lucratives).</p> <p>En 2000 le système tel qu'il est décrit ci-dessus a été mis en place avec une marge de sécurité de 40 places pour les abonnés. Durant les premiers mois, cette marge a été progressivement diminuée jusqu'à 5 places. La marge optimale déterminée est de 10 places, soit 5% de la capacité du parking.</p> <p>L'occupation des 301 places du parking se présente comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> – De jour 2/3 d'abonnés (pendulaires), avec des pics d'occupation au tarif horaire en fin de matinée et en fin d'après-midi – De nuit 1/4 des places occupées par les abonnés <p>Le système est avantageux pour l'exploitant, car il permet une optimisation de l'utilisation des places de stationnement. Les frais d'investissement et d'exploitation augmentent légèrement, en raison de l'infrastructure spécifique à mettre en place (bornes d'entrée/sortie, comptage des entrées/sorties par exemple), qui n'était pas nécessaire à la base. Le système permet donc une meilleure utilisation des ressources.</p> <p>Il faut également tenir compte du fait que la génération de trafic par place augmente. Il s'agit donc d'intégrer dès le stade de la planification des projets les effets de mutualisation des places de stationnement.</p>																				
<i>Références</i>	Recherches mandataires, échanges avec la ville de Lausanne et le propriétaire du parking																				

8.4 Zentrale Parkierungsanlagen

8.4.1 Basel Stadt

<i>Fokusthema</i>	<input type="checkbox"/> Parkplatzerstellungspflicht <input type="checkbox"/> Räumliche Differenzierung <input type="checkbox"/> Mehrfachnutzung <input checked="" type="checkbox"/> Zentrale Parkierungsanlagen
<i>Gemeinde</i>	Stadt Basel, Kanton Basel-Stadt
<i>Kontext</i>	<p>Die Stadt Basel im Dreiländereck Deutschland-Frankreich-Schweiz zählte auf Ende des Jahres 2018 200'200 Einwohner. Im Jahr 2016 waren in Basel 190'700 Personen beschäftigt. Somit ist Basel ein wichtiger Anziehungspunkt als Arbeitsplatzstandort in der trinationalen Region.</p> <p>Basel ist über mehrere Autobahnen mit der restlichen Schweiz und den beiden Nachbarländern verbunden. Dasselbe Bild zeigt sich bei den Eisenbahnverbindungen.</p> <p>In der Stadt Basel ist die Erschliessung durch den ÖV überwiegend gut bis sehr gut, verkehren doch eine Vielzahl von Tram- und Buslinien innerhalb des Stadtgebiets und aus diesem heraus. Das ÖV-Angebot in Richtung Deutschland und Frankreich ist allerdings nicht so dicht ausgebaut wie jenes in den Kanton Basel-Landschaft.</p>
<i>Beschreibung</i>	<p>Der Kanton Basel-Stadt stellt in der Schweiz in Bezug auf die private Parkierung eine einzigartige Besonderheit dar: So besteht für alle Bauten keine Parkplatzerstellungspflicht. In der Parkplatzverordnung des Kantons Basel-Stadt ist festgehalten, dass für jede Wohnung ein Parkplatz erstellt werden kann. Bei Wohnungen mit mehr als fünf Zimmern oder denjenigen die grösser sind als 140m² Bruttogeschossfläche sind weitere Parkplätze bewilligungsfähig.</p> <p>Dies bedeutet für Bauherren, dass sie Parkplätze für Wohnbauten erstellen dürfen, dies aber nicht müssen.</p> <p>In der Parkplatzverordnung (PPV) ist des Weiteren geregelt, dass Parkplätze auch auf anderen Grundstücken erstellt werden können (§11 in der PPV). In diesem Paragraf sind ausserdem ausdrücklich «unterirdische Quartierparkgaragen» erwähnt, welche bewilligungsfähig sind «sofern eine angemessene Anzahl oberirdischer Parkplätze zu Gunsten eindeutiger stadtgestalterischer Verbesserungen (Grünraumgestaltung, Spiel- und Grünflächen anstatt Parkplätze, neue Fussgängerzonen usw.) aufgehoben wird». Diese Regelung ist seit dem Jahr 1999 in Kraft und ermöglicht somit die Erstellung von zentralen Parkierungsanlagen.</p> <p>Dadurch hat der Kanton Basel-Stadt eine Grundlage geschaffen, die Verlagerung von ruhendem Autoverkehr weg von öffentlichen Flächen hin zu privaten Flächen ermöglicht.</p>
<i>Referenz</i>	Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen, Paragraf 11

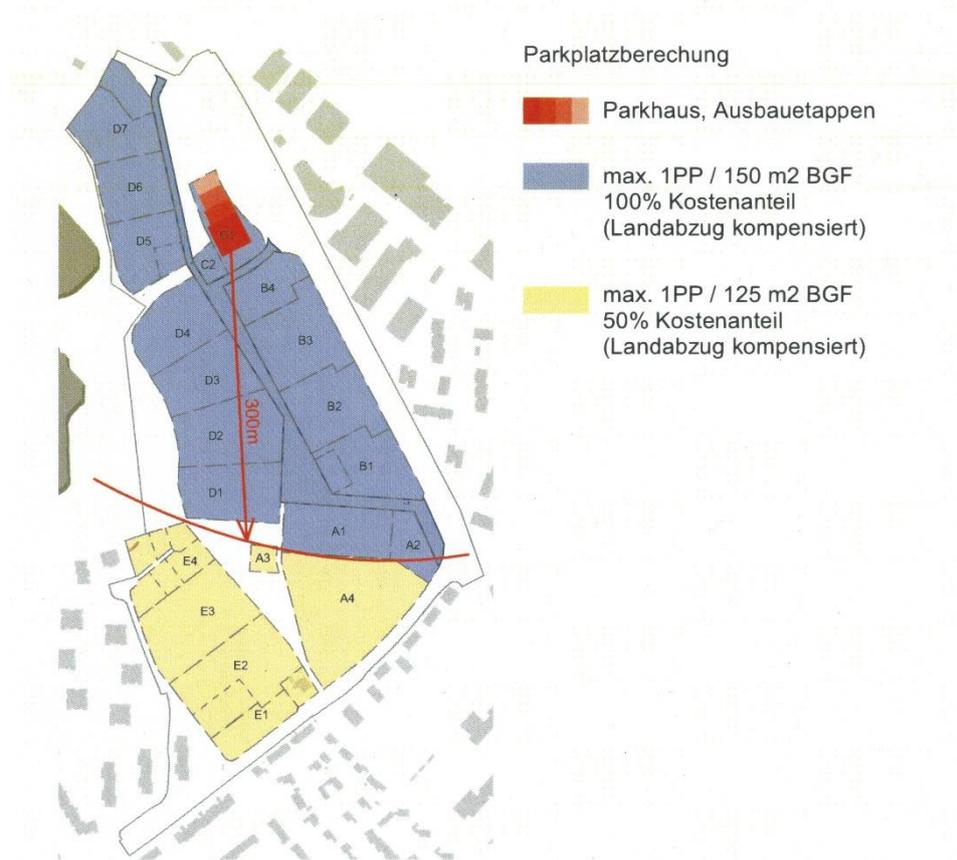
8.4.2 Stadt Uster

<i>Fokusthema</i>	<input type="checkbox"/> Parkplatzerstellungspflicht <input type="checkbox"/> Räumliche Differenzierung <input type="checkbox"/> Mehrfachnutzung <input checked="" type="checkbox"/> Zentrale Parkierungsanlagen
<i>Gemeinde</i>	Stadt Uster, Kanton Zürich
<i>Kontext</i>	<p>Die Stadt Uster liegt im Zürcher Oberland und zählt 35'000 Bewohnende (2017) und 16'000 Beschäftigte (2016). Uster ist eine Agglomerationskerngemeinde (Hauptkern) und liegt an der Bahnlinie Rapperswil-Zürich. Dadurch bestehen vielfältige S-Bahn-Verbindungen in beide Städte. Ergänzt wird das ÖV-Angebot durch Buslinien, welche das Stadtgebiet und die umliegenden Gemeinden erschliessen.</p> <p>Im Osten, Norden und Westen wird Uster durch die Autobahn A53 mit dem Strassennetz gut verbunden</p>
<i>Beschreibung</i>	<p>2000-Watt-taugliche Arealentwicklung</p> <p>Die Stadt Uster plant an zentraler Lage das 2000-Watt-taugliche Quartier Eschenbüel. Damit wird eine der letzten grossen Baulandreserven sehr sorgfältig beplant. Im Anschluss an den Studienauftrag im Jahr 2009 wurde bis ins Jahr 2012 der Entwurf interdisziplinär vertieft und durch alle Verfahrensschritte des Quartier- und Gestaltungsplanes weiterentwickelt. Die Kulturlandinitiative stoppte die Planung bis 2017. Nun werden einzelne Themenbereiche überarbeitet und vertieft. Insbesondere wurden das städtebauliche Konzept mit einer höheren baulichen Dichte optimiert, Schutzmassnahmen für angrenzende Moore und ein Vitalisierungsprojekt für den Werrikerbach erarbeitet.</p> <p>Differenziertes Parkierungskonzept mit Quartier-Parkhaus</p> <p>Der Gemeinderat Uster fordert u.a. eine ressourcen- und umweltschonende Überbauung und Erschliessung im Sinne der "2000-Watt-Gesellschaft" resp. der "Vision 2050" des Kantons Zürich. Dementsprechend fordert auch das Programm zum Studienauftrag Eschenbüel, dass "ein Zuwachs des motorisierten Individualverkehrs mit einem Mobilitätskonzept möglichst zu vermeiden ist".</p> <p>Das der Gebietsentwicklung zugrunde liegende Erschliessungs- und Parkierungskonzept sieht eine Beschränkung der dezentral auf den Baufeldern zulässigen Parkplätze und die Erstellung eines Quartier-Parkhauses zur Deckung des zyklisch schwankenden, zusätzlichen Bedarfes an Abstellplätzen vor. Damit kann eine auf die Nachfrage ausgerichtete Zahl an Parkplätzen angeboten werden und es können Leerstände in teuren Tiefgaragen vermieden werden.</p> <p>Während den verschiedenen Belegungszyklen einer Familienwohnung treten oft stark wechselnde Mobilitätsbedürfnisse auf: Von kinderlosen Zweipersonenhaushalten oder Senioren ohne Auto bis Familien mit erwachsenen Kindern mit mehreren Fahrzeugen pro Haushalt. Während ein minimaler Grundbedarf dezentral auf den Baufeldern erstellt werden darf, kann der durch wechselnde Mobilitätsbedürfnisse schwankende Zusatzbedarf an Abstellplätzen bedarfsabhängig im Quartier-Parkhaus kostendeckend zugemietet werden. Ein direkt kostenwirksames Parkplatzangebot zusammen mit guten Angeboten des Öffentlichen Verkehrs und Mobility wirkt sich dämpfend auf den Bestand an Motorfahrzeugen und damit auf die Verkehrserzeugung aus.</p> <p>Im öffentlichen Strassenraum sind Abstellplätze für Besucher und Kunden vorgesehen. Diese sind einheitlich als Kurzzeitparkplätze zu bewirtschaften (Parkuhren oder mindestens als blaue Zone).</p> <p>Auswirkungen</p> <p>Weniger Immissionen:</p> <p>Dank der Anordnung einer Sammelparkierung am Eingang zum Quartier können der Ziel- und Quellverkehr sowie dessen Emissionen innerhalb des Quartiers reduziert werden. Zudem wirkt das Quartier-Parkhaus als Lärmschutzriegel gegenüber der Zürichstrasse.</p> <p>Ökologische Vorteile:</p> <p>Die Zusammenlegung von Abstellplätzen in einem oberirdischen Quartier-Parkhaus ist wesentlich weniger material- und energieintensiv als Parkplätze in Tiefgaragen. Durch ein zentrales, oberirdisches Quartier-Parkhaus wird weniger Bodenfläche versiegelt sowie der Energieaufwand für Aushub, graue Energie, Belichtung und Belüftung wird reduziert. Zudem sind dank der Beschränkung der dezentralen Parkplatzzahl auf den einzelnen Baufeldern nur kleinflächige Sammelgaragen erforderlich. Dadurch verringert sich der Eingriff in den Boden und den Grundwasseraquifer.</p> <p>Wirtschaftliche Vorteile:</p> <p>Auch wirtschaftliche Gründe sprechen für die Schaffung eines flexiblen Parkraumangebotes in einem Quartier-Parkhaus:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Die mehrgeschossige, konzentrierte Bauweise ermöglicht ein kostengünstiges Angebot an Abstellplätzen. Die 1. Etappe des Quartier-Parkhauses kann nachfrageorientiert schrittweise erweitert werden. – Fehlinvestitionen für möglicherweise nicht benötigte Parkplätze in kostenintensive Tiefgaragen werden damit vermieden. Ein allfälliger temporärer Zusatzbedarf kann in zumutbarer Distanz zugemietet werden. Dadurch können Wohnungen auch günstiger angeboten werden.

Organisation und Betrieb

Das Quartier-Parkhaus gilt als Teil der Quartier-Verkehrerschliessung. Somit kann das erforderliche Land von 3'980 m² als Erschliessungsfläche (resp. Fläche für die Quartierinfrastruktur) von der Quartierplanmasse (private Baulandansprüche) abgezogen werden und kommt in den Besitz der Stadt Uster. Für das Quartier-Parkhaus wird ein Baurecht zugunsten der Miteigentümergeinschaft errichtet. Alle beteiligten Grundeigentümer können somit gemeinsam über den Betrieb, die Vermietung der Parkplätze, die erforderlichen Rückstellungen sowie allfällige Erweiterungen bestimmen.

Vorgesehene Regelung



Erfahrungen

Da sich diese Arealentwicklung noch in der Planungsphase befindet, liegen bezüglich Umsetzung noch keine Erfahrungen vor. Jedoch konnte bei allen Beteiligten eine relativ hohe Zustimmung festgestellt werden.

Eine Überprüfung des Parkierungskonzeptes hat ergeben, dass sich dieses auch für eine Zertifizierung als 2000-Watt-Areal eignet.

Referenz

Faktenblatt Planar vom 16.12.2019

8.4.3 Ecoquartier Plaines-du-Loup, Lausanne

Thèmes traités

- Dimensionnement du stationnement privé
- Différenciation spatiale
- Mutualisation du stationnement
- Stationnement centralisé

Commune

Ville de Lausanne, Canton de Vaud

Contexte

La ville de Lausanne, située au bord du lac Léman, est une Commune-centre d'agglomération (centre principal) et constitue avec ses 135'000 habitants (2018) et 120'000 employés (2016) un pôle d'attraction important.

Lausanne dispose de deux lignes de métro et d'un réseau dense de bus. La ville constitue également un nœud ferroviaire et routier (autoroutes A1 et A9) sur les axes en direction de Genève, Yverdon-les-Bains-Neuchâtel, Montreux-Valais et Fribourg-Bern-Zurich.

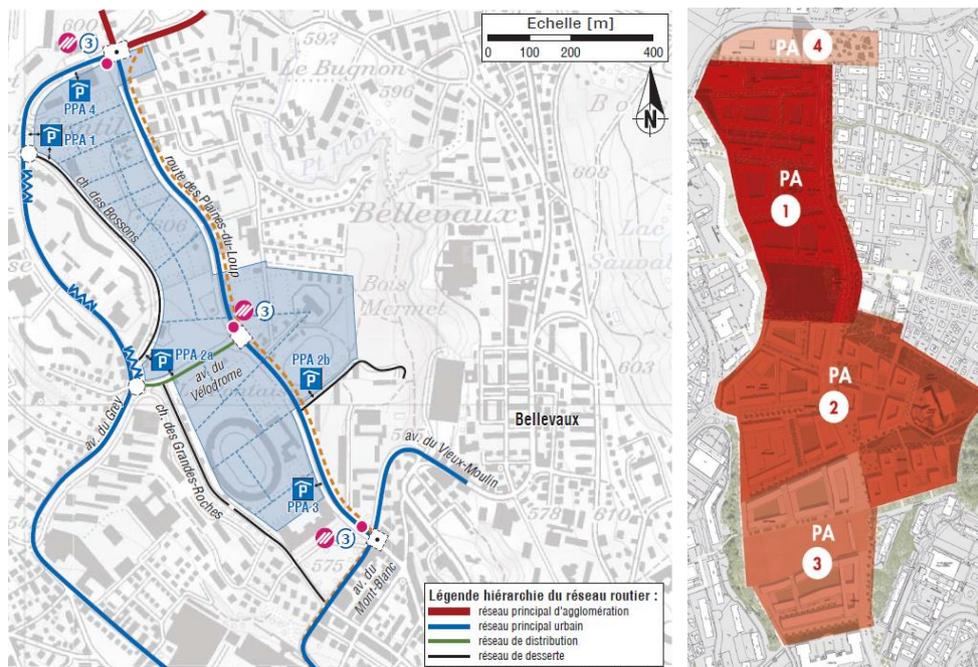
Description

L'écoquartier des Plaines-du-Loup, situé sur les hauts de Lausanne et desservi par la future ligne de métro m3, fait partie du projet «Métamorphose», qui a l'ambition de respecter les exigences «Société à 2000 watts» à l'horizon 2050 en ce qui concerne la mobilité.

Le plan directeur localisé (PDL) des Plaines-du-Loup a été adopté par le Conseil d'Etat en 2014.

L'écoquartier accueillera environ 8000 habitants et 3000 emplois à l'horizon 2030. Les premiers habitants sont prévus pour 2021 (plan partiel d'affectation 1 – PA1).

L'écoquartier occupera une surface de 30 ha, logements, emplois et centres sportifs y compris. Cinq parkings centralisés sont prévus, tous accessibles directement depuis le réseau routier principal structurant et correspondant aux quatre étapes de réalisation du Plan de quartier (un parking pour les PA1, 3 et 4, deux parkings pour le PA2)



Gauche: Emprise du projet – Transitec, Plans d'affectation (PA) de l'écoquartier des «Plaines-du-Loup» – Etude de mobilité globale 2016

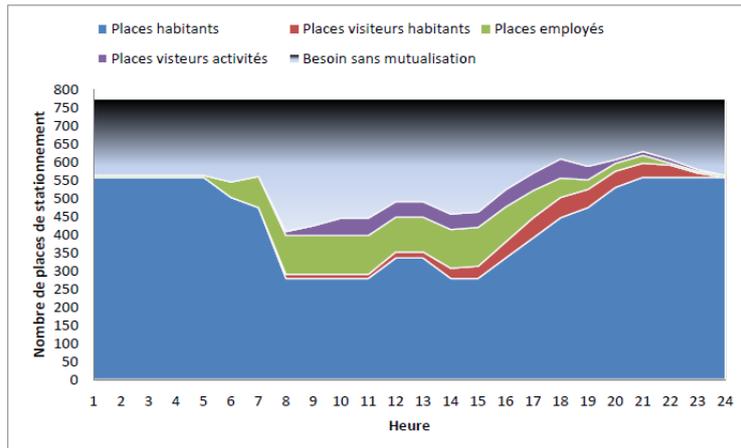
Droite: Etapes du projet, ville de Lausanne

Le canton de Vaud prescrit l'évaluation des besoins en places de stationnement conformément à la norme VSS 40 281. La bonne desserte actuelle en transport public (lignes de bus 1 et 21) ainsi que la ligne de métro planifiée et l'adaptation générale de l'accessibilité en transports publics dans le cadre de la mise en œuvre du projet, justifient un besoin réduit en stationnement. Au total, environ 2990 places pour voitures et 440 places pour deux-roues motorisés sont prévues, ce qui correspond à 0.5 place/appartement au maximum (soit un taux de possession d'environ 250 véhicules /1000 habitants) et environ 1 place / 10 emplois.

L'obtention d'un macaron de stationnement sur voirie est exclue pour les futurs habitants.

De nombreuses mesures doivent contribuer à une faible possession et une faible utilisation de la voiture particulière. Les modes doux sont notamment favorisés à l'intérieur du quartier par un concept d'accessibilité motorisée limitée : rues traversantes en zones piétonnes avec/sans circulation des ayants droit, zones 30 km/h et zones de rencontre ainsi que trois sites de stationnement public couverts pour vélo à proximité des arrêts de métro. Des espaces de dépose-minute sont en outre planifiés aux extrémités des rues piétonnes traversantes. Des places d'autopartage (de type Mobility) seront aménagées dans les parkings ainsi qu'à proximité des logements les plus éloignés. En outre, places pour les habitants à mobilité réduite sont prévus à proximité des entrées de bâtiments, avec des espaces permettant l'aménagement ultérieur de places supplémentaires en fonction de la demande.

Dans une analyse pour la première étape de construction (PA1), la possibilité de mutualisation du stationnement entre les places de parc pour les habitants (occupation surtout la nuit) et les places pour employés et visiteurs est mise en évidence. Cette pratique permettrait d'économiser davantage de place : l'addition individuelle des pics maximums nécessiterait environ 770 places de parc, alors que la mutualisation permet de réduire ce pic à environ 640 places (en début de soirée, alors que les besoins des habitants sont maximums et ceux des autres usagers déjà réduits, mais encore non nuls), soit une économie d'environ 15-20% des besoins totaux.



Potentiel de mutualisation de places de stationnement – Transitec, Plan partiel d'affectation 1 de l'écoquartier, RIE volet mobilité et circulation 2016

Expériences

La création d'un stationnement centralisé excentré présente les avantages suivants :

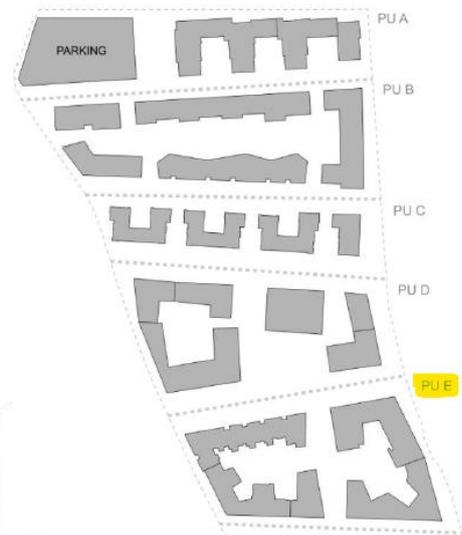
- une réduction des trajets motorisés de courte distance
- un quartier calme libéré du trafic automobile

Les inconvénients et défis suivants sont à noter :

- la centralisation nécessite une bonne coordination entre tous les acteurs (commerces, logements etc.)
- une inégalité de traitement peut être ressentie entre les habitants proches du parking excentré et ceux qui en sont le plus éloigné
- des mesures spécifiques doivent être entreprises pour assurer l'accessibilité des logements et des commerces aux personnes à mobilité réduite

La convention de réalisation documente le nombre de places de parc attribué aux différents investisseurs. Chaque investisseur décide ensuite du mode d'attribution.

Plan de détail du PA1, Ville de Lausanne – Rapport-préavis Plaines-du-Loup premier plan partiel d'affectation – pièce urbaine E



Références

- Règlement vaudois d'application de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (RLATC) Art. 40a, §1 et 2
- Plan des étapes de projet:
<https://www.lausanne.ch/de/officiel/grands-projets/metamorphose/plaines-du-loup.html#les-quatre-secteurs-et-les-projets-connexes-01>



Mit Unterstützung von



metron

rundum
mobil