

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	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.
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
- Kommunalen 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