



Parkierungskonzept und Grundlagen für ein Parkierungsreglement

*Gemeinde Wohlen
vom Gemeinderat beschlossen am 21. November 2011*

Bearbeitung

Simon Vogt

Peter Hotz

Esther Arnet

Maria Andreou

dipl. Kulturing. ETH

dipl. Ing. ETH

dipl. Betriebsökonomin FH

Sekretärin

Metron Verkehrsplanung AG

Postfach 480

Stahlrain 2

CH 5201 Brugg

T 056 460 91 11

F 056 460 91 00

info@metron.ch

www.metron.ch

Inhaltsverzeichnis

0 Zusammenfassung	5
1 Ausgangslage und Zielsetzungen	7
1.1 Aktuelle Situation	7
1.2 Fragestellungen und Projektziele	7
2 Grundlagen	9
3 Vorgehen und Methodik	10
3.1 Situations- und Problemanalyse	10
3.2 Instrumente der Parkraumbewirtschaftung	10
3.3 Konzepterarbeitung	11
3.4 Abgrenzung	11
4 Situations- und Problemanalyse	13
4.1 Parkplatzangebot	13
4.2 Parkplatznachfrage	14
4.3 Gegenüberstellung von Angebot und Nachfrage	16
4.4 Allgemeine Grundsätze	17
5 Angestrebte gebietsweise Entwicklung	18
5.1 Ortskern	18
5.2 Wohn- und Gewerbegebiete	18
5.3 Industriegebiete	18
5.4 Gebiet Niedermatten / Wilermoos	19
6 Variantenevaluation	20
6.1 Vorgehensweise	20
6.2 Variante 1: Flächendeckende Bewirtschaftung	20
6.3 Variante 2: Zonenspezifische Bewirtschaftung	21
7 Beurteilung der Konzeptvarianten	23
8 Empfehlungen und Realisierungskonzept	25
8.1 Ortskern	25
8.2 Wohn- und Gewerbegebiete	26
8.3 Industriegebiete	26
8.4 Niedermatten/Wilermoos, Schwimmbad, Friedhof, Kunsteisbahn und Schulanlagen	27
8.5 Zusammenfassung	28
8.6 Vorgehen zur Umsetzung	28

9	<i>Spezielle Fragestellungen</i>	30
9.1	<i>Erstellungspflicht von Parkplätzen</i>	30
9.2	<i>Veloparkplätze</i>	30
9.3	<i>Parkkarten</i>	31
9.4	<i>Parkleitsystem / Wegweisung</i>	32
9.5	<i>Warenumsschlag</i>	33
9.6	<i>Parkverbotsfelder</i>	34
9.7	<i>Motorräder</i>	34
9.8	<i>Bewirtschaftung privater (Kunden-) Parkplätze</i>	35
9.9	<i>Konzept für Behinderten-Parkplätze, Parkkarte für Behinderte</i>	35
9.10	<i>Bezahlsysteme</i>	36
9.11	<i>Tarifsystem</i>	37

Anhang

Erhebung öffentlich zugänglicher Parkplätze: Parkplatzangebot

Erhebung öffentlich zugänglicher Parkplätze: Belegung und Umschlag

Realisierungskonzept: Tabelle und Pläne

0 Zusammenfassung

Auf dem Gemeindegebiet von Wohlen stehen rund 2'770 öffentlich zugängliche Parkfelder zur Verfügung, davon gut 1'500 im Zentrum. Die Erhebungen haben ergeben, dass damit insgesamt ausreichend Parkraum zur Verfügung steht. An verschiedenen Orten im Bereich der Bahnhofstrasse, der Alten Bahnhofstrasse und des Casinos ergeben sich allerdings zeitweise Engpässe, für welche angemessene Lösungen zu finden sind. Im Zusammenhang mit der angestrebten Aufwertung des Zentrums ist die Realisierung einer neuen Parkieranlage (z.B. auf dem Jacob Isler-Areal) in Diskussion. Diese soll einerseits den Bedarf der Einkaufsnutzungen und des Casino-Betriebs decken, andererseits die Aufhebung oberirdischer Parkplätze ermöglichen.

Mit dem Parkierungskonzept für die Gemeinde Wohlen sollen folgende Ziele erreicht werden:

Abdeckung des Bedarfs: Mit den verfügbaren Parkplätzen sollen die heutigen und künftigen Bedürfnisse abgedeckt werden.

Verbesserung der Verkehrssituation: Parkleitsysteme, welche weitere Parkierungsmöglichkeiten informieren, reduzieren den Suchverkehr und sind ein nützliches Informationssystem für Parkplatzsuchende.

Bestimmungsgemässe Benützung der Parkflächen: Mit einem geeigneten Bewirtschaftungskonzept können die angestrebten Nutzungen (z.B. Kunden oder Pendler) bevorzugt werden.

Integration ins Ortsbild: Parkplätze im Strassenraum des Zentrums wirken einer sorgfältigen Gestaltung des Ortsbildes entgegen. Darauf wird beim Bewirtschaftungskonzept Rücksicht genommen: Parkplätze im Freien sind daher teurer als solche in den Parkhäusern. Die Aufhebung von Parkplätzen im Freien bei einer allfälligen Erstellung zusätzlicher Parkhäuser unterstützt diesen Aspekt zusätzlich.

Homogenes, leicht verständliches System: Mit möglichst wenigen, gut verständlichen Massnahmen wird die Verständlichkeit sichergestellt.

Wirtschaftlichkeit: Mit der Umsetzung des Parkierungskonzeptes werden einerseits zusätzliche Einnahmen generiert, da weitere Parkplätze gebührenpflichtig werden und das System der Parkkarten ausgedehnt wird. Andererseits fallen mit Beschaffung und Betrieb neuer Parkuhren auch zusätzliche Kosten an. Allerdings sind die bestehenden Parkuhren ohnehin in nächster Zeit zu ersetzen, da der Unterhalt nicht mehr wirtschaftlich möglich ist

Diese Ziele können mit wenigen Massnahmen, welche auf dem heutigen System aufbauen, erreicht werden. Zudem ist eine schrittweise Umsetzung möglich. Die Wirkung der Massnahmen wird überprüft und allfällig nötige Korrekturen werden vorgenommen.

Als Massnahme mit dem grössten Wirkungsgrad gilt die Bewirtschaftung der Parkplätze. Die wichtigsten Elemente der Parkplatzbewirtschaftung sind die Beschränkung der maximalen Parkdauer und die Gebührenerhebung.

Auf die verschiedenen Gebiete werden angepasste Massnahmen vorgeschlagen (Variante 2 im Konzept):

- Ortskern: nur gebührenpflichtige Parkplätze; abgestimmtes Tarifsysteem für Parkplätze im Freien und in Parkhäusern (höhere Gebühren im Freien)
- Wohn- und Gewerbegebiete: unbewirtschaftete Parkplätze; weisse Markierung zur Vermeidung des übermässigen und ungeordneten Parkierens sowie für verkehrsberuhigende Wirkung; in einem weiteren Schritt fallweise Einführung von Nachtparkverboten in einzelnen Strassenzügen
- Industriegebiete: unbewirtschaftete Parkplätze
- Niedermatten/Wilermoos, Schwimmbad, Friedhof, Kunsteisbahn: Grundsätzlich kostenlose Parkplätze ohne Zeitbeschränkung; Nachtparkverbot mit Parkkarte

1 Ausgangslage und Zielsetzungen

1.1 Aktuelle Situation

Am 28. September 2008 lehnten die Wohler Stimmberechtigten das vom Einwohnerrat beantragte Parkplatzbewirtschaftungsreglement und die damit verbundene Bewilligung eines Kredits von CHF 390'000.-- für die Umsetzung des Reglements mit rund 60% Nein-Stimmenanteil ab.

Die Parkraumplanung ist in Wohlen zwar ein umstrittenes Thema, der Handlungsbedarf ist jedoch weitgehend anerkannt. Es ist daher sinnvoll – koordiniert mit den Arbeiten des kommunalen Gesamtplans Verkehr und des Masterplans Ortszentrum – auch die Frage der Parkraumplanung neu anzugehen und entsprechende Grundsätze festzulegen.

Gemäss den Empfehlungen zur kommunalen Parkraumplanung des Departements Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau benötigen grössere Gemeinden ein Parkierungskonzept. Die Regelungen sind in einem Parkierungsreglement festzuhalten.

Diese Umstände führen dazu, dass eine Neubeurteilung bezüglich Parkierung vorgenommen werden muss.

1.2 Fragestellungen und Projektziele

Gegenstand des Parkierungskonzeptes sind öffentlich zugängliche Parkplätze auf dem Gemeindegebiet (vgl. Kapitel 3.4) sowie Abstellplätze für Zweiräder.

Im Zusammenhang mit der Parkierung auf öffentlichem Grund ergeben sich verschiedene Konflikte. Einerseits ist der Detailhandel im Ortskern auf eine gute Erreichbarkeit für die Kundschaft angewiesen und wünscht sich daher für die Kundschaft möglichst kurze Fusswege vom Parkplatz bis zum Geschäft. Andererseits wird eine attraktive Gestaltung des Strassenraumes durch eine dichte Markierung von Parkplätzen stark erschwert. Ebenso ist eine temporäre Nutzung, beispielsweise für Märkte oder Fest-Anlässe, schwierig und das Ortsbild wird beeinträchtigt.

Zudem kann eine fehlende Bewirtschaftung zur Folge haben, dass Parkplätze nicht bestimmungsgemäss (z.B. durch Langzeitparkierer) genutzt werden und den Kunden (und Anwohnern) nicht mehr zur Verfügung stehen. Dies wiederum führt zu Suchverkehr im Ortskern und in Wohnquartieren. Nicht zuletzt bewirkt eine hohe Parkplatzverfügbarkeit auch einen hohen Anteil des Individualverkehrs mit entsprechenden negativen Folgen in den Bereichen Verkehrsbelastung, Lärm und Luftverschmutzung.

Zielsetzung eines Parkierungskonzeptes ist es, unter Berücksichtigung der verschiedenen Bedürfnisse und Randbedingungen eine möglichst verträgliche Lösung zu finden. Dabei sind insbesondere folgende Fragestellungen von Bedeutung:

- Welche Strassenzüge und Plätze sollen einbezogen werden?
- Wer soll welche Parkplätze benützen (dürfen)?

- Wie soll eine allfällige Bewirtschaftung der Parkplätze erfolgen?
- Wie gross ist der Bedarf an Parkplätzen in den einzelnen Strassenabschnitten/Teilgebieten?
- Wie wird der Bedarf abgedeckt? Ist eine Aufstockung der Kapazitäten erforderlich?
- Welche Fusswege werden in Kauf genommen?
- Wie funktioniert das Zusammenspiel mit der ÖV-Erschliessung?

Aus diesen Fragestellungen wurde das nachstehende Zielsystem abgeleitet. Die darin enthaltenen Ziele widersprechen sich teilweise und sind durch ein Konzept nicht alle vollständig erreichbar. Es geht im Projekt darum, ein Konzept zu finden, welches einen möglichst grossen Teil dieser Ziele abdeckt.

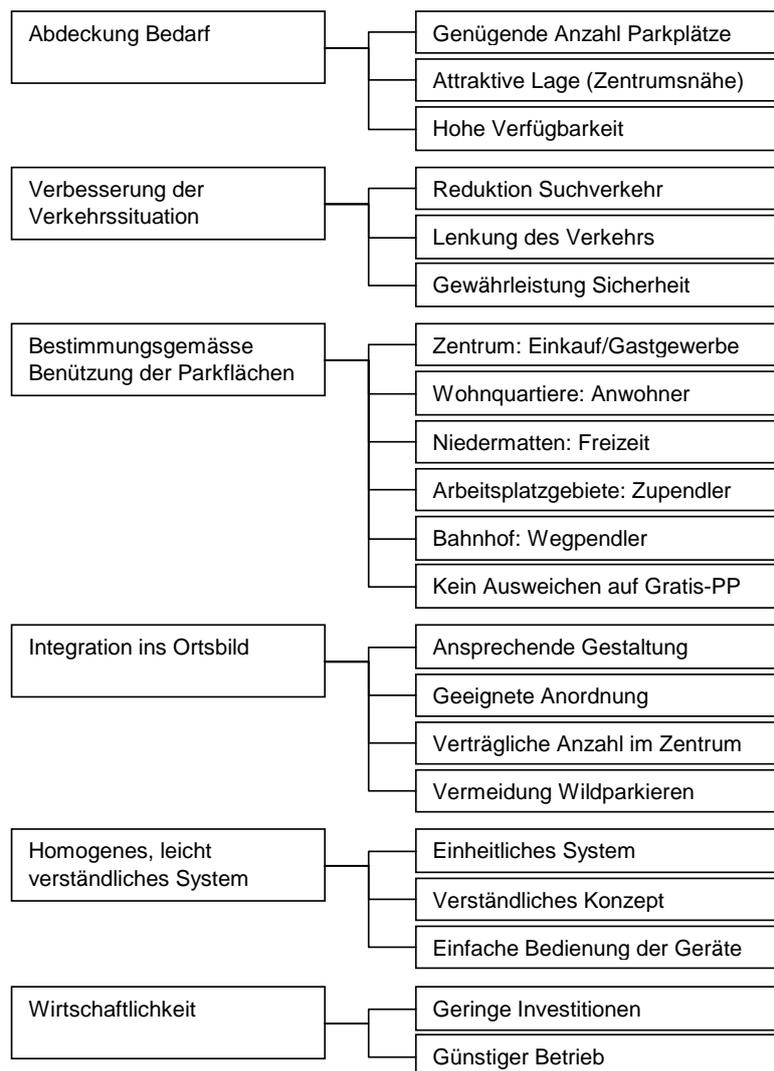


Abbildung 1:
Zielsystem für das Parkierungskonzept

2 Grundlagen

Folgende Grundlagen sind von Bedeutung:

- Kommunalen Gesamtplan Verkehr (laufend) und Masterplan Ortszentrum
- Allgemeine Plangrundlagen
- Erhebungen zu öffentlichen und privaten Parkplätzen (Anordnung der Parkfelder, Bewirtschaftung, Belegung) v.a. im Zentrum und bei den frequentierten Freizeitorten
- VSS-Norm SN 640 281 (Parkieren - Angebot an Parkfeldern für Personenwagen)
- Bisherige Vorstösse im Einwohnerrat und Abstimmungen, Auswertung Fussgänger-Check, Kaffeegespräche und Workshops mit Begleitgruppe zum kommunalen Gesamtplan Verkehr
- Empfehlungen des Departements Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau zur kommunalen Parkraumplanung (August 1999)
- Parkierungsreglemente und -konzepte verschiedener anderer vergleichbarer Gemeinden

3 Vorgehen und Methodik

3.1 Situations- und Problemanalyse

In einem ersten Schritt wurde die aktuelle Situation erfasst und dokumentiert. Zu diesem Zweck wurden neben der Auswertung der Grundlagen eine Erfassung der bestehenden Parkieranlagen und eine stichprobenweise Erhebung der Belegung und Auslastung durchgeführt. Daraus können verschiedene Hinweise zum Bedarf und dessen Abdeckung, Benützung und Auswirkungen der Parkierung in Wohnen abgeleitet werden.

3.2 Instrumente der Parkraumbewirtschaftung

Für eine Bewirtschaftung von Parkplätzen stehen verschiedene Elemente zur Verfügung. Damit können verschiedene Ziele erreicht werden:

- Lenkung der Nutzung von Parkplätzen
- Lenkung des Verkehrsverhaltens (z.B. Verkehrsmittelwahl)
- Kostenwahrheit („Es gibt kein kostenloses Parken, nur verschiedene Arten, dafür zu bezahlen“, Axhausen, K.W. (2006) Parkraum und Zielwahl, Runder Tisch Parkraumbewirtschaftung, Basel, Juni 2006)

Die wichtigsten Elemente der Parkplatzbewirtschaftung sind die Beschränkung der maximalen Parkdauer und die Gebührenerhebung. Beides gibt es in unterschiedlichen Ausprägungen.

- Zeitbeschränkung:
 - blaue Zone (max. 1 Std)¹
 - andere Zeitbeschränkungen gemäss Angabe am Parkplatz
 - Parkverbotsfeld
 - generelle oder auf gewisse Zeiten beschränkte Restriktionen (z.B. Parkieren nur nachts gestattet)

¹ Zulässige Parkdauer in der Blauen Zone:
Fahrzeuge dürfen an Werktagen – und sofern ausdrücklich signalisiert auch an Sonn- und Feiertagen – nur wie folgt abgestellt werden:

Tatsächliche Ankunftszeit A	Einzustellende Ankunftszeit	Abfahrtszeit
08.00 – 08.29	08.30	09.30
08.30 – 08.59	09.00	10.00
usw.		
11.00 – 11.29	11.30	12.30
11.30 – 13.29	auf A folgenden Strich	14.30
13.30 – 13.59	14.00	15.00
usw.		
17.30 – 17.59	18.00	19.00
18.00 – 07.59	auf A folgenden Strich	09.00

Zwischen 19.00 und 07.59 muss die Parkscheibe nicht angebracht werden, sofern das Fahrzeug vor 08.00 wieder in den Verkehr eingefügt wird.

- **Gebührenerhebung**
 - Tarif pro Zeiteinheit (linear, progressiv oder degressiv bzw. plafoniert, mit oder ohne Gratiszeit), Erhebung mittels Parkuhren
 - generelle oder auf gewisse Zeiten beschränkte Gebührenpflicht (z.B. nur tagsüber)
 - pauschale Parkberechtigung, in der Regel ohne Garantie auf einen freien Platz (z.B. Anwohner-Parkkarte, Park+Ride-Karte)
- **Nachtparkgebühren**

Diese Elemente sowie Kombinationen davon können im Parkierungskonzept für die Erreichung der Ziele eingesetzt werden.

3.3 Konzepterarbeitung

Aufgrund der Ergebnisse der Situations- und Problemanalyse wurden zwei Varianten für ein Parkierungskonzept erarbeitet. Darin ist festgelegt, in welchen Gebieten Parkplätze für unterschiedliche Nutzer und zu unterschiedlichen Bedingungen angeboten werden.

Diese Konzeptvarianten wurden bezüglich des Grades der Zielerreichung überprüft und daraus ein Realisierungskonzept abgeleitet.

3.4 Abgrenzung

Räumlich bezieht sich das Parkierungskonzept auf das Siedlungsgebiet von Wohlen gemäss Bauzonenplan. Die Bezeichnungen der für das Parkierungskonzept abgegrenzten Gebiete (Ortskern, Wohn- und Gewerbegebiete, Industriegebiete) beziehen sich jedoch nicht auf jene der Bau- und Nutzungsordnung. Die entsprechenden Teilperimeter umfassen demnach unterschiedliche Zonen gemäss Bauzonenplan.

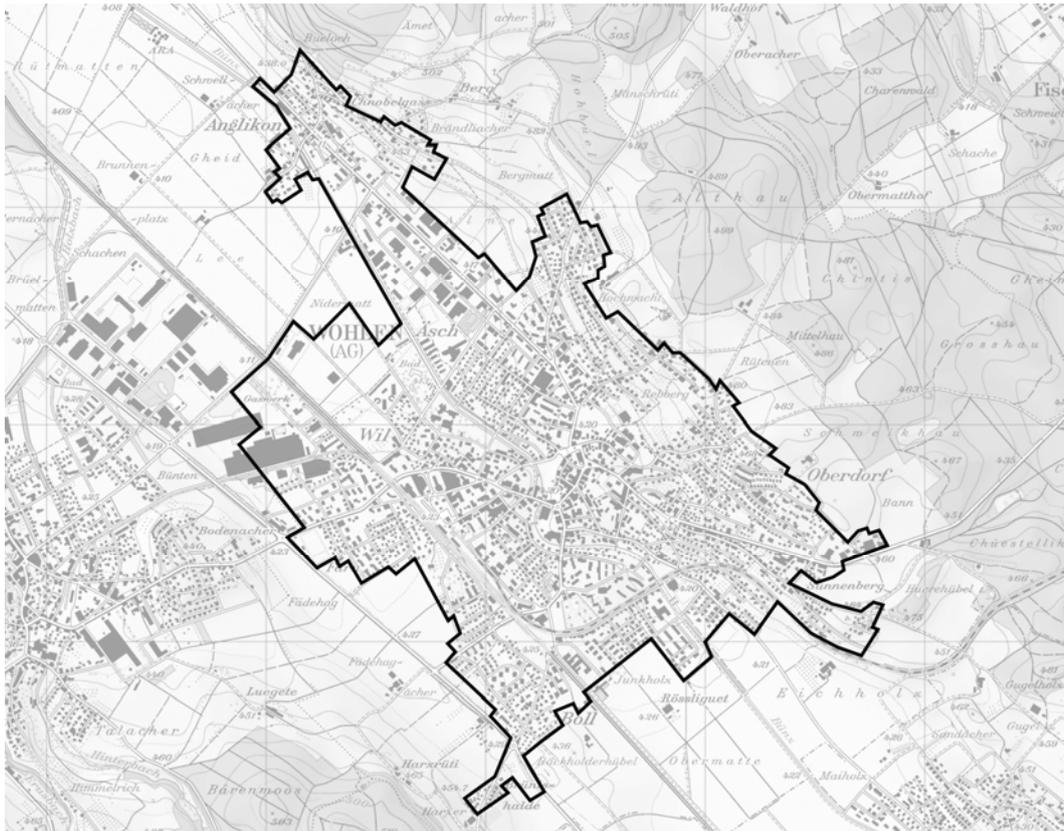


Abbildung 2:
Perimeter für das Parkierungskonzept

Inhaltlich umfasst das Konzept einerseits Parkplätze auf öffentlichem Grund sowie die Strassenzüge innerhalb des Perimeters ohne markierte Parkfelder, wo das Abstellen von Fahrzeugen gestattet ist. Andererseits werden aber auch private, öffentlich zugängliche Parkplätze einbezogen, namentlich Kunden-/Besucherparkplätze von Einkaufs-, Dienstleistungs- und Freizeiteinrichtungen, sofern sie nicht explizit durch ein Verbot einem bestimmten Personenkreis vorbehalten sind. Die Park+Ride-Plätze beim öffentlichen Verkehr sind ebenfalls Gegenstand des Konzepts.

4 Situations- und Problemanalyse

4.1 Parkplatzangebot

Aufgrund einer Erhebung auf dem Gemeindegebiet Wohlen kann das Parkplatzangebot zusammengestellt werden. Die vollständige Tabelle findet sich im Anhang zum vorliegenden Bericht.

Insgesamt wurden rund 2'770 öffentlich zugängliche Parkfelder erhoben. Darunter fallen neben den öffentlichen Parkplätzen auch private Anlagen wie beispielsweise Parkhäuser von Verkaufsgeschäften (vgl. Abgrenzung Kapitel 3.4). 1'510 Parkplätze befinden sich im Zentrumsbereich.

Rund 40% der erhobenen Parkplätze liegen auf öffentlichem Grund. Von diesen 1'140 Parkplätzen werden rund 140 (12%) mit Gebühren bewirtschaftet. Bei den privaten Parkplätzen liegt dieser Anteil bei über 50%. Blaue Parkplätze sind in Wohlen keine markiert.

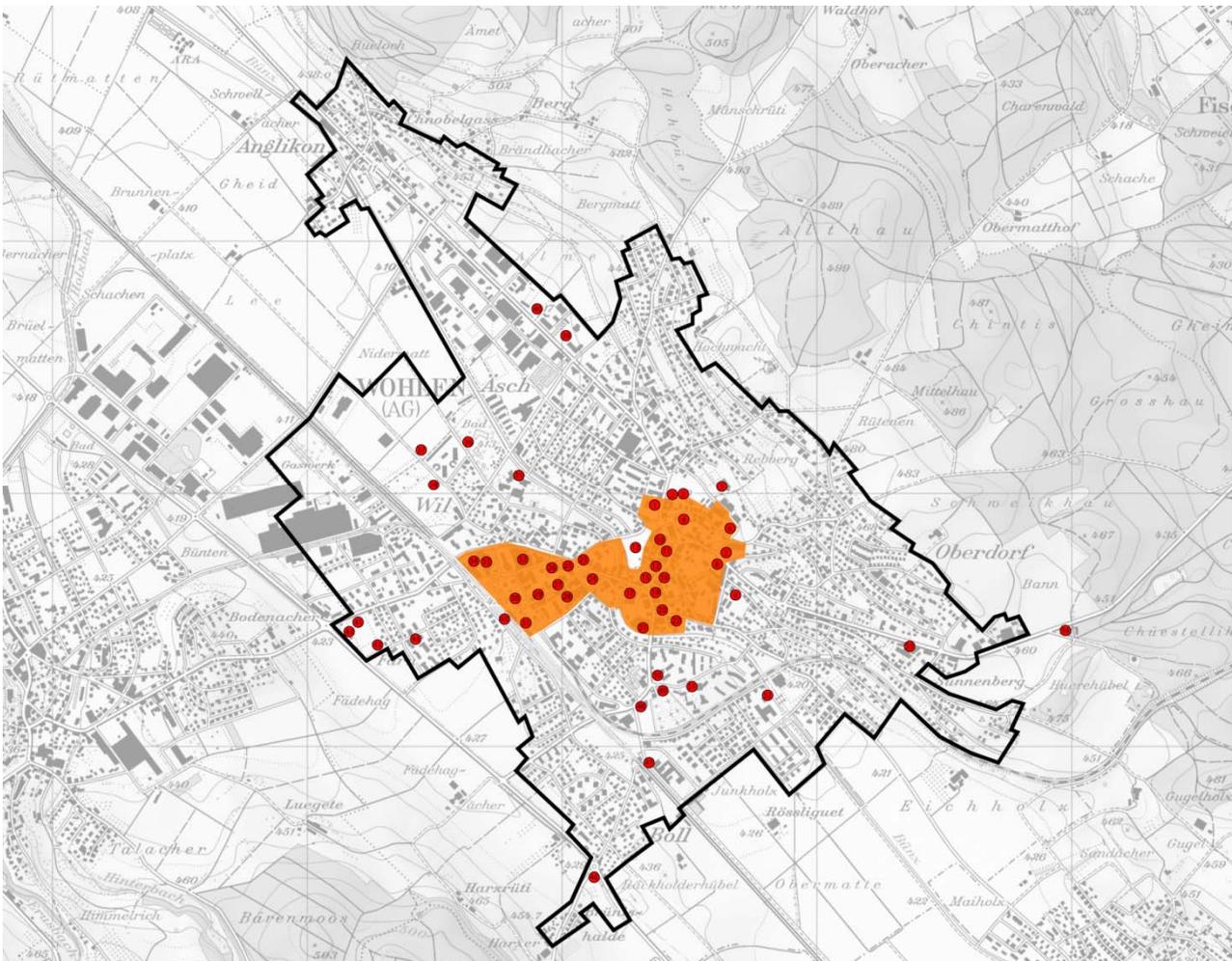


Abbildung 3:
Lage der erhobenen Parkplätze (vgl. Anhang)

4.2 Parkplatznachfrage

Ende Juni 2009 wurde eine stichprobenweise Erhebung der Parkplatzbelegung durchgeführt. In neun Anlagen wurde jeweils an mehreren Tagen zu verschiedenen Zeiten die Auslastung erfasst. Zusätzlich wurde im Januar 2010 im Parkhaus der Aargauer Kantonalbank ebenfalls die Belegung erhoben. Berücksichtigt wurden folgende Anlagen:

- Parkhaus Vögele
- Parkhaus Migros
- Parkhaus Coop
- Parkhaus Hofmatten
- Parkhaus Aargauer Kantonalbank (nur öffentlich zugängliche Parkplätze)
- Parkplätze in der Bahnhofstrasse
- Parkplätze auf dem Bahnhofareal
- Parkplätze in der Zentralstrasse
- Parkplätze in den Niedermatten
- Parkplätze beim Gemeindehaus

Die Erhebungen ergaben von Anlage zu Anlage stark unterschiedliche Auslastungen. Erwartungsgemäss sind grundsätzlich die näher am Zentrum liegenden Anlagen stärker belegt als weiter entfernte. Mit Abstand die höchste Auslastung wies das Parkhaus Migros auf, wo zeitweise 100%, im Durchschnitt ca. 80-90% der Parkplätze belegt waren. In den Parkhäusern von Kantonalbank, Coop und Vögele betrug die Auslastung zwischen 30 und 70%. Deutlich schlechter belegt ist das Parkhaus Hofmatten mit Durchschnittswerten von 10-15% und Spitzenbelegungen von lediglich gegen 30%.

Die oberirdischen (gebührenpflichtigen) Parkplätze vor allem entlang der Bahnhofstrasse und der Zentralstrasse weisen erwartungsgemäss ebenfalls recht hohe Belegungen zwischen 80 und 100% auf. Grössere Schwankungen in der Belegung sind beim Gemeindehaus zu verzeichnen.

In Abhängigkeit der hauptsächlichen Nutzungen wurden auch tageszeitliche Schwankungen registriert. Dies gilt insbesondere für das Sportzentrum, wo tagsüber die Parkplätze nur schlecht belegt sind (ca. 5%), abends die Auslastung bis auf rund 25% stieg. Hier dürfte die Belegung zudem stark vom Wochentag sowie von der Witterung und von Anlässen (Wettkämpfe) abhängen.

Aus den Bewegungen lassen sich Schlüsse ziehen auf die (nutzungsabhängige) Aufenthaltsdauer in den Parkieranlagen. Nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die Auslastungen und die durchschnittlichen Aufenthaltszeiten gemäss den durchgeführten Erhebungen (detaillierte Daten im Anhang):

Parkierungsanlage	Auslastung	Aufenthaltsdauer
Parkhaus Vögele	30-40%	1-2 Std.
Parkhaus Migros	80-100%	60-90 Min.
Parkhaus Coop	40-60%	30-60 Min.
Parkhaus Hofmatten (während Schulferien geschlossen)	10-15%	k.A.
Parkhaus Aargauer Kantonalbank	60-70%	2-3 Std.
Parkplätze in der Bahnhofstrasse	80-100%	20-30 Min.
Parkplätze auf dem Bahnhofareal	20-30%	mehrere Stunden
Parkplätze in der Zentralstrasse	60-90%	30-50 Min.
Parkplätze Sportzentrum	5-25%	2-4 Std.
Parkplätze beim Gemeindehaus	30-100%	40-60 Min.

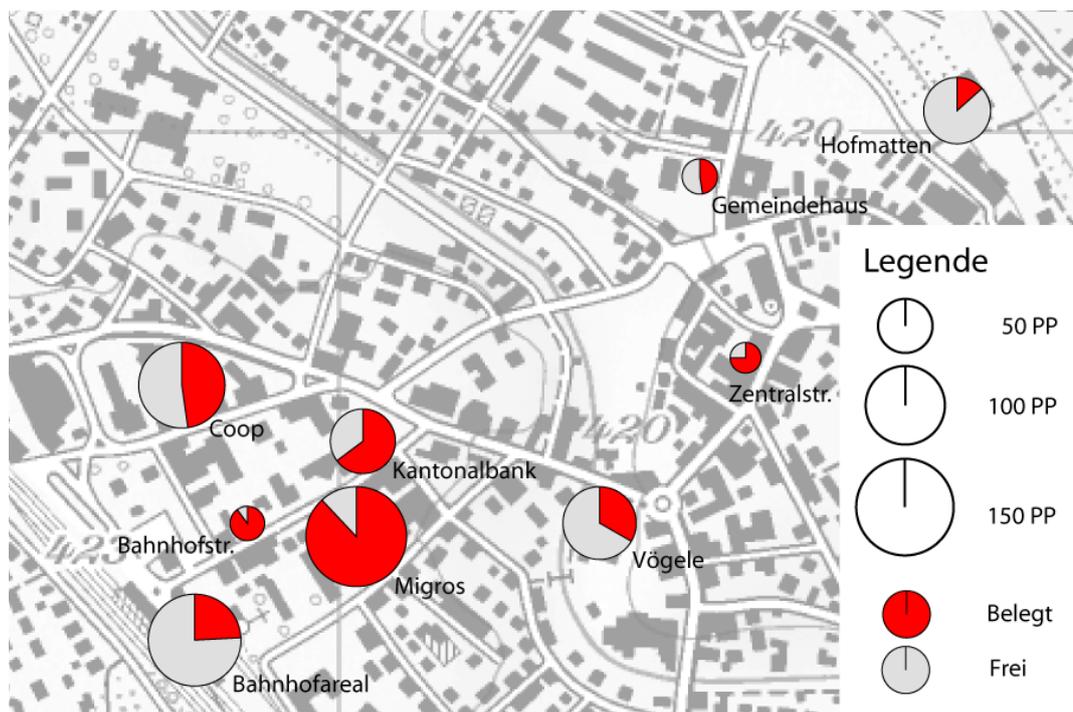


Abbildung 4:
Belegung der Parkierungsanlagen im Zentrum

4.3 Gegenüberstellung von Angebot und Nachfrage

Die stichprobenweise erhobenen Auslastungen der Parkieranlagen in Wohlen zeigen mit Ausnahme des Parkhauses der Migros und der oberirdischen Parkplätze in der Bahnhofstrasse hohe freie Kapazitäten. Gemäss Aussagen der Regionalpolizei bestehen zusätzlich auch in der Alten Bahnhofstrasse (Coop, Denner) sowie im Bereich des Casinos Probleme. Bei Anlässen im Casino steht nicht genügend Parkraum zur Verfügung, woraus sich Suchverkehr und wild parkierte Autos ergeben. Versuche, mit Parkhausbetreibern in der nahen Umgebung Möglichkeiten der Zusammenarbeit zu finden, zeigten bisher keinen Erfolg. In der Alten Bahnhofstrasse fällt die schlechte Akzeptanz des Parkhauses Coop auf, während die oberirdischen Parkplätze überlastet sind.

Seit einiger Zeit wird über die Realisierung einer neuen öffentlichen Parkieranlage auf dem Jacob Isler-Areal nachgedacht. Dieses soll in unmittelbarer Nähe zum Zentrum ausreichend Kapazitäten zur Verfügung stellen und damit neben der Behebung oben genannter Probleme auch die Attraktivität der Zentralstrasse stärken.

Eine solche Massnahme ist mit einem detaillierten Nutzungskonzept für den Ortskern zu verifizieren und zu dimensionieren. Gegenstand einer solchen Studie müssen die Untersuchung der Erreichbarkeiten wie auch die Wirtschaftlichkeit sein. Ebenso zu berücksichtigen ist, dass allenfalls oberirdische Parkplätze aufgehoben werden können. Dies ist jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden Studie.

Aus dieser Erhebung kann gefolgert werden, dass in Wohlen insgesamt eine ausreichende Zahl Parkplätze zur Verfügung steht. Im Zentrum besteht zu gewissen Zeiten ein Mangel an Parkraum (Bahnhofstrasse, Alte Bahnhofstrasse, Casino), während in peripheren Lagen ein Überangebot besteht.

Für eine gleichmässige Auslastung und die Vermeidung von Suchverkehr ist eine gute Wegweisung von Bedeutung, damit diese Alternativen bekannt sind und genutzt werden (Kapitel 9). Ebenso ist die Attraktivität des Fusswegnetzes wichtig (z.B. Gestaltung Zentralstrasse, Verbindung von einem allfälligen neuen Parking zu potenziellen Zielen), damit auch kürzere Fussdistanzen akzeptiert und Autofahrten von Geschäft zu Geschäft im Zentrum vermieden werden.

4.4 Allgemeine Grundsätze

Die Lage der Parkplätze bestimmt wesentlich die Nachfrage und damit die Auslastung. Erwartungsgemäss sind Parkplätze im Zentrum viel stärker belegt als solche an peripheren Lagen. Diese Unterschiede sollen in der Bewirtschaftung ihren Niederschlag finden, indem zentral gelegene Parkplätze höhere Gebühren aufweisen als weniger stark nachgefragte. Auf diese Weise kann einerseits die Auslastung der Parkplätze ausgeglichen werden, andererseits werden im Zentrum die Aufenthaltsdauer verkürzt und die Verfügbarkeit der Parkplätze verbessert.

Die Parkplätze bei Verkaufseinrichtungen sollen grundsätzlich gebührenpflichtig sein. Dies gilt auch für Einrichtungen, welche sich an der Peripherie des Siedlungsgebietes befinden, um ungleiche Wettbewerbs-Voraussetzungen zu vermeiden. Mit dem Grundsatz der Gebührenpflicht sollen die Kunden zu einem Umsteigen auf andere Verkehrsmittel, insbesondere auf den Fuss- und Veloverkehr angeregt werden. Bei bestehenden Einrichtungen ist dies ohne freiwillige Kooperation der Betreiber rechtlich nicht umsetzbar. Für künftig zu realisierende Nutzungen dieser Art ist eine solche Verpflichtung ins Auge zu fassen (evtl. Abstimmung mit dem Kanton nötig).

Neben dem motorisierten Individualverkehr sollen auch für den Veloverkehr gute Voraussetzungen geschaffen werden. Dazu gehören insbesondere auch attraktive Abstellmöglichkeiten. Massnahmen in diesem Bereich können auch dazu beitragen, dass ein Teil der sehr kurzen Autofahrten künftig mit dem Velo ausgeführt werden und infolgedessen die Belastung der Strassen und der Parkieranlagen reduziert wird.

5 Angestrebte gebietsweise Entwicklung

5.1 Ortskern

Abgrenzung: Der Ortskern umfasst die Gebiete entlang der Zentralstrasse, im westlichen Abschnitt bis zum Bahnhofweg, im östlichen Abschnitt zwischen Bünzstrasse und Bünz, sowie ein Teil des Gebiets südlich des Bahnhofs.

Situation: In dieser Zone befinden sich die meisten grösseren Einkaufseinrichtungen, Banken usw. sowie der Bahnhof. Die Zentralstrasse ist stark belastet und verschiedene weitere Strassenzüge sind ebenfalls wichtige Verkehrsachsen. Entlang mehrerer Strassen befinden sich öffentliche Parkplätze, und verschiedene Geschäfte betreiben Parkhäuser für die Kundschaft. Das Merkur-Areal und das Jacob Isler-Areal, als eine grössere unüberbaute Fläche, befinden sich in dieser Zone.

Entwicklung: Innerhalb des Ortskerns sind in den kommenden Jahren vor allem auf dem Jacob Isler-Areal grössere Entwicklungen zu erwarten. Auf dieser relativ grossen Fläche sind verschiedene Nutzungen denkbar. Angestrebt wird eine Mischung aus Wohn- und Dienstleistungsnutzungen (teilw. publikumsorientiert), evtl. auch mit Erholungsfunktion. Das Zentrum soll generell aufgewertet und für die Ansiedlung weiterer publikumsorientierter Nutzungen attraktiver werden

5.2 Wohn- und Gewerbegebiete

Abgrenzung: Die „Wohn- und Gewerbegebiete“ umfassen grundsätzlich die Siedlungsgebiete innerhalb des Perimeters ohne Industriezonen. Ausgeklammert sind der Friedhof und teilweise die Zone für öffentliche Bauten und Anlagen um das Sportzentrum Niedermatten.

Situation: Das Gebiet wird primär durch Wohnnutzungen und Gewerbe charakterisiert. Es befinden sich jedoch auch sämtliche Schul- und Turnanlagen innerhalb dieser Zone. Knapp ausserhalb liegt die Einkaufseinrichtung von Aldi (Wohlen).

Entwicklung: Verschiedene Flächen sind als künftig einzuzonende Gebiete im Bauzonenplan vermerkt. Auf diesen Flächen ist noch ein grösseres Entwicklungspotenzial vorhanden. Angestrebt werden gemäss Masterplan Ortszentrum gemischte, teilweise publikumsorientierte Nutzungen.

5.3 Industriegebiete

Abgrenzung: Zu den Industriegebieten gehören in der Regel die gemäss Bauzonenplan als Industrie- und reine Gewerbebezonen ausgeschiedenen Gebiete an der Peripherie des Siedlungsgebietes.

Situation: In diesen Gebieten sind vor allem Arbeitsplätze angesiedelt. Der Verkehr ist hauptsächlich durch Pendler und Warentransporte bestimmt.

Entwicklung: Künftig dürften in den noch nicht genutzten Gebieten weitere gewerbliche Nutzungen angesiedelt werden. Eine weitere Entwicklung im Bereich Verkauf wird nicht erwartet.

5.4 Gebiet Niedermatten / Wilermoos

Abgrenzung: Das Gebiet Niedermatten / Wilermoos umfasst neben dem eigentlichen Sportzentrum auch weitere artverwandte Anlagen (Tenniscenter Rigacker, Schwimmbad, Eisbahn, Minigolfanlage) sowie Gebiete, die in der Industrie- und Gewerbezone liegen.

Situation: Das Gebiet ist durch unterschiedliche Nutzungen und entsprechendes Verkehrsaufkommen geprägt. Den Freizeitanlagen gemeinsam ist, dass das Verkehrsaufkommen starke Schwankungen aufweist in Abhängigkeit der Witterung und von Anlässen (Fussballspiele).

Entwicklung: Entlang der Bahnlinie sind noch einige Freiflächen vorhanden. In diesen Flächen ist noch eine Entwicklung zu erwarten. Es wird davon ausgegangen, dass sich Gewerbe ansiedeln wird. Verkehrsintensive Nutzungen werden nicht erwartet.

6 Variantenevaluation

6.1 Vorgehensweise

Zwei Varianten für ein Grobkonzept werden erarbeitet, deren Vor- und Nachteile beurteilt und einander gegenübergestellt. Aufgrund dieser Beurteilung erfolgt ein Entscheid für eine Variante und anschliessend die Ausarbeitung des konkreten Parkierungskonzeptes.

6.2 Variante 1: Flächendeckende Bewirtschaftung

Die Variante 1 geht von einer flächendeckenden Bewirtschaftung der Parkplätze auf dem gesamten Gemeindegebiet aus (Gebührenpflicht und/oder Zeitbeschränkung). Damit sollen die Benützung öffentlicher Parkplätze insbesondere für Langzeitparkierung kostenpflichtig und der gesteigerte Gemeindegebrauch von öffentlichem Grund generell abgegolten werden. Zudem wird mit der Maximalvariante eine Gleichbehandlung aller Nutzer erreicht.

Nachstehender Plan zeigt die verschiedenen Zonen im Bewirtschaftungskonzept, welche in den folgenden Kapiteln beschrieben werden:

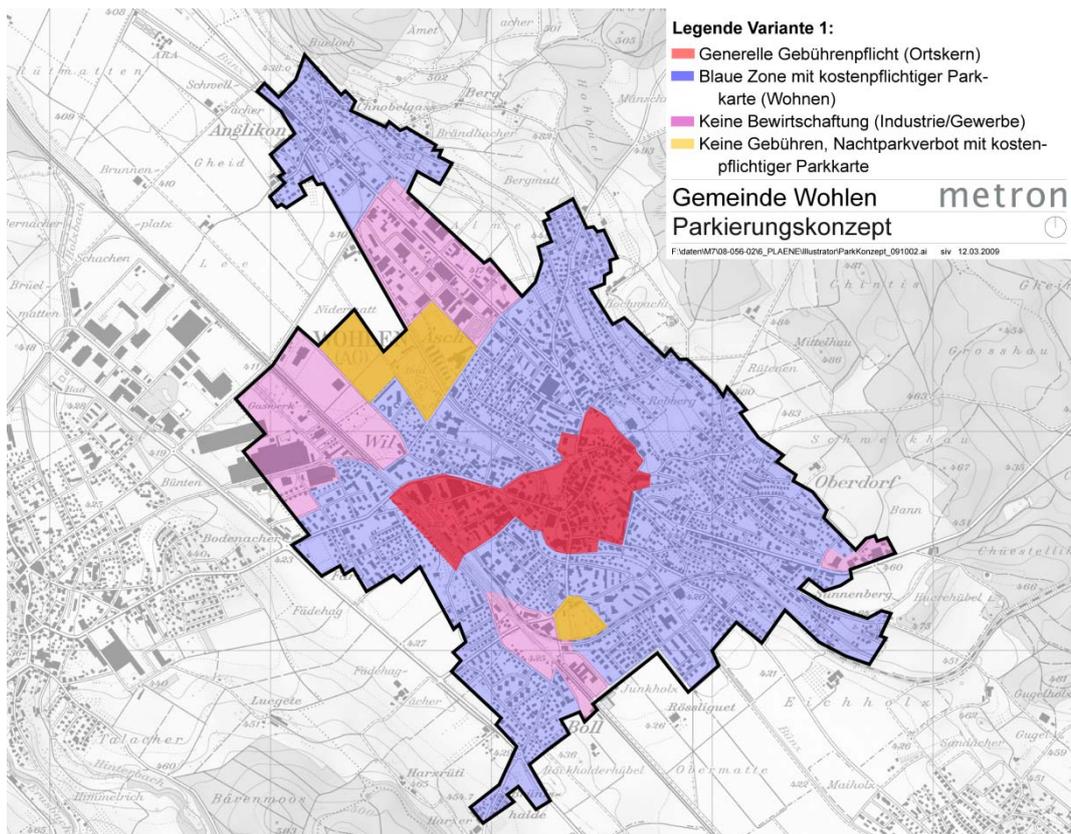


Abbildung 5:
Zonen im Bewirtschaftungskonzept und wichtige Einrichtungen

Im **Ortskern** sollen öffentlich zugängliche Parkplätze primär für Kurzzeitparkierung zur Verfügung stehen. Das Langzeitparkieren (mehr als 3-4 Std.) soll nicht möglich bzw. nicht

attraktiv sein. Es werden deshalb nur gebührenpflichtige Parkplätze angeboten. Für die Parkplätze im Freien und in Parkhäusern kommt ein abgestimmtes Tarifsystern zur Anwendung, wobei für die Plätze im Freien wegen ihrer grösseren Attraktivität höhere Gebühren gelten.

Auf einzelnen gebührenpflichtigen Anlagen werden für regelmässige Nutzer (Zupendler) Abonnemente angeboten.

In den **Wohn- und Gewerbegebieten** sollen die öffentlichen Parkplätze den Anwohnern und allenfalls Zupendlern zur Verfügung stehen. Die regelmässige und dauernde Benutzung der öffentlichen Parkplätze soll allerdings kostenpflichtig sein. Um dies zu erreichen, wird eine blaue Zone eingeführt. Den Anwohnern und ortsansässigen Betrieben wird die Möglichkeit angeboten, eine Parkkarte zu erwerben, die zum zeitlich unbeschränkten Parkieren in der blauen Zone berechtigt.

Die Zupendler in den **Industriegebieten** sollen, soweit keine Parkplätze durch die Betriebe zur Verfügung gestellt werden, kostenlos auf den verfügbaren öffentlichen Parkplätzen parkieren dürfen. Die verfügbaren Parkplätze werden der weissen Zone zugeschlagen und nicht der Gebührenpflicht unterworfen.

Die Parkplätze beim **Sportzentrum Niedermatten** und beim **Friedhof** sollen den Nutzern dieser Anlagen zur Verfügung stehen. Langzeitparkierung durch Pendler oder Anwohner ist unerwünscht und soll vermieden werden. Für die Parkplätze wird ein Nachtparkverbot verfügt mit der Möglichkeit, eine Parkkarte zu kaufen, wie dies bereits entlang des Sorenbühlweges der Fall ist.

6.3 Variante 2: Zonenspezifische Bewirtschaftung

Die Variante 2 verfolgt das Ziel, nur dort eine Bewirtschaftung von Parkplätzen einzuführen, wo Probleme mit nicht bestimmungsgemässer Nutzung oder Überlastung usw. bestehen. Ferner ist diese Variante so ausgelegt, dass zu einem späteren Zeitpunkt Ergänzungen möglich sind. In einem ersten Schritt bleibt der grösste Teil des Gemeindegebietes unbewirtschaftet.

Die zu bewirtschaftenden Gebiete sind in nachstehendem Plan dargestellt.

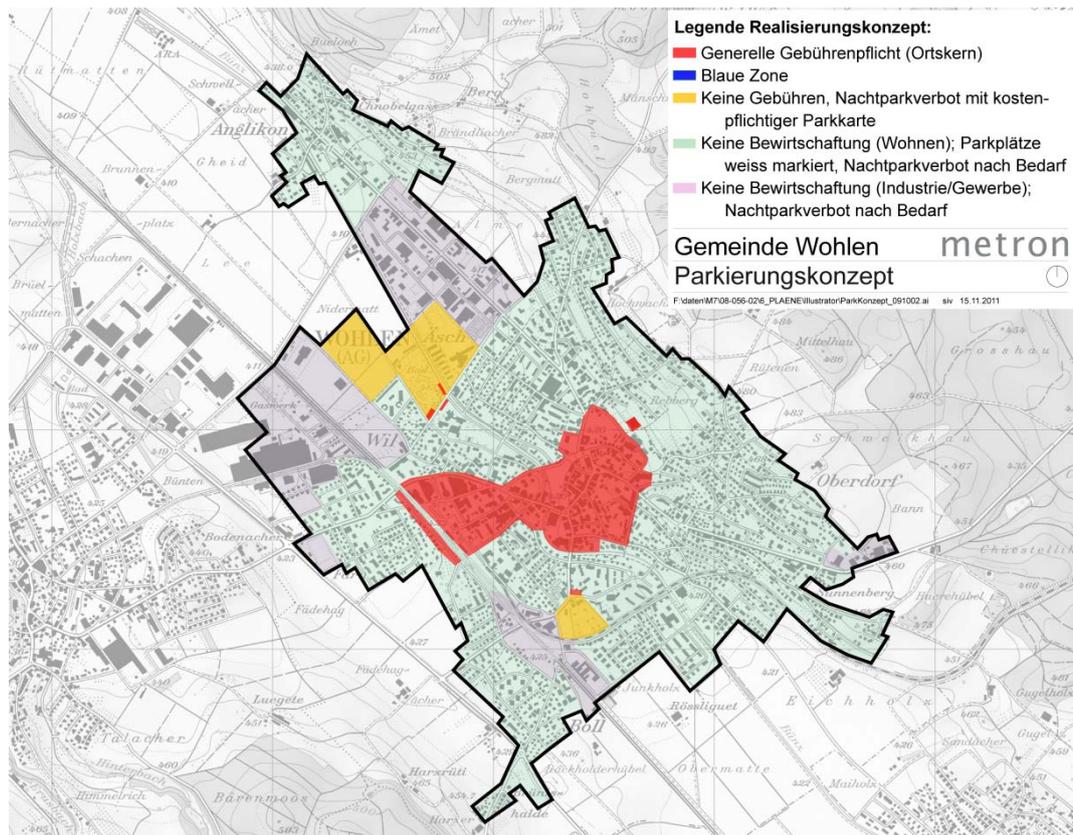


Abbildung 6:
Zonen im Bewirtschaftungskonzept
und wichtige Einrichtungen

Im **Ortskern** entspricht Variante 2 vollständig der Variante 1. Es sind nur gebührenpflichtige Parkplätze mit einem abgestimmten Tarifsystem verfügbar. Auf gewissen Anlagen werden für regelmässige Nutzer Abonnemente angeboten.

In den **Wohn- und Gewerbegebieten** sollen die öffentlichen Parkplätze den Anwohnern zur Verfügung stehen. Übermässiges Langzeitparkieren durch Anwohner oder Auswärtige (Zupendler) ist prinzipiell unerwünscht, stellt jedoch aus heutiger Sicht kein Problem dar. Sollte sich dies ändern, würde die Einführung von blauen Zonen (vgl. Variante 1) erneut geprüft werden. Die öffentlichen Parkplätze in diesen Gebieten bleiben unbewirtschaftet.

Die Zupendler in den **Industriegebieten** sollen, wie in Variante 1, kostenlos auf den verfügbaren öffentlichen Parkplätzen parkieren dürfen. Die verfügbaren Parkplätze werden der weissen Zone zugeschlagen und nicht der Gebührenpflicht unterworfen.

Auch für die Parkplätze beim **Sportzentrum Niedermatten** und beim **Friedhof** sind die beiden Varianten gleich. Die Langzeitparkierung wird mittels eines Nachtparkverbots mit kostenpflichtiger Parkkarte vermieden.

7 Beurteilung der Konzeptvarianten

Abdeckung des Bedarfs: Mit den verfügbaren Parkplätzen kann der Bedarf insbesondere im Zentrum (Bahnhofstrasse, Alte Bahnhofstrasse, Casino) nicht befriedigend abgedeckt werden. Zwar sind theoretisch ausreichend Parkplätze vorhanden, die jedoch zum grossen Teil privat und nicht zur freien Benützung verfügbar sind.

Verbesserung der Verkehrssituation: Es ist davon auszugehen, dass in Wohlen zu gewissen Zeiten im Zentrum ein relevantes Aufkommen an Suchverkehr besteht, da ein beträchtlicher Anteil der Autofahrten sehr kurz ist und der Anspruch besteht, mit dem Fahrzeug unmittelbar ans Ziel zu fahren. Bei der Planung künftiger Parkieranlagen ist der Attraktivität der Fusswege zu den potenziellen Zielen in hohem Masse Rechnung zu tragen, um die Akzeptanz zu maximieren. Mit einem statischen Leitsystem (Wegweisung; Kapitel 9.4) kann ein weiterer Beitrag zur Optimierung der Verkehrsabläufe geleistet werden.

Bestimmungsgemässe Benützung der Parkflächen: Die diesbezüglichen Problembereiche sind erkannt, und teilweise wurden auch bereits Massnahmen getroffen. Das Parkierungskonzept dehnt diese Strategie auf weitere Gebiete aus und vereinheitlicht sie. Die Zielsetzung kann mit beiden Varianten erreicht werden.

Integration ins Ortsbild: Der Ortskern umfasst keine Gebiete, welche den Charakter einer Altstadt aufweisen, wo Parkplätze im Strassenraum als störend empfunden würden. Die gestalterische Integration ist damit grösstenteils unproblematisch, solange die Anzahl der Plätze in einem vertretbaren Rahmen bleibt. Die Aufhebung von Parkplätzen im Freien bei Erstellung zusätzlicher Parkhäuser kommt diesem Aspekt entgegen.

Homogenes, leicht verständliches System: Mit dem Parkierungskonzept wird im Gemeindegebiet das System harmonisiert und auf eine einheitliche Basis gestellt. Die Bewirtschaftung wird mit beiden dargestellten Varianten nachvollziehbar und künftige Anpassungen können sich auf ein eingeführtes und bekanntes System abstützen.

Wirtschaftlichkeit: Mit der Umsetzung des Parkierungskonzeptes werden einerseits zusätzliche Einnahmen generiert, da weitere Parkplätze gebührenpflichtig werden und das System der Parkkarten ausgedehnt wird. Andererseits fallen mit Beschaffung und Betrieb neuer Parkuhren auch zusätzliche Kosten an. Allerdings sind die bestehenden Parkuhren ohnehin in nächster Zeit zu ersetzen, da der Unterhalt nicht mehr wirtschaftlich möglich ist, und zudem werden in Variante 2 kaum zusätzliche Kontrollen anfallen, da keine zusätzlichen Parkfelder geschaffen werden. Variante 1 umfasst dagegen die Schaffung von blauen Zonen, welche gegenüber heute zusätzlich zu kontrollieren sind. Damit ist die Wirtschaftlichkeit von Variante 2 besser als jene der Variante 1. Eine detaillierte Berechnung ist allerdings im Rahmen der vorliegenden Studie nicht möglich.

Insgesamt werden die Ziele mit beiden Varianten erreicht. Variante 2 erfüllt die Zielsetzungen eher besser, insbesondere im Bereich Wirtschaftlichkeit, und der Aufwand ist geringer, da nur dort Massnahmen getroffen werden, wo konkret Handlungsbedarf besteht. Die Variante bietet die Möglichkeit, zu einem späteren Zeitpunkt nach Bedarf Ergänzungen anzubringen.

8 Empfehlungen und Realisierungskonzept

Aus der Beurteilung der Konzeptvarianten folgt, dass die Variante 2 „zonenspezifische Bewirtschaftung“ als Basis für die Umsetzung zu empfehlen ist. Aufgrund dieser Variante wird das konkrete Realisierungskonzept erarbeitet. Im Anhang findet sich der detaillierte Plan mit den zu bewirtschaftenden Zonen.

8.1 Ortskern

Grundsatz: Im Ortskern sollen öffentlich zugängliche Parkplätze primär für Kurzzeitparkierung zur Verfügung stehen. Die entsprechenden Nutzungen sind Einkauf sowie Erledigungen in Dienstleistungseinrichtungen (Bankgeschäfte, Sitzungen, Konsultationen usw.). Das Langzeitparkieren (mehr als 3-4 Std.) soll nicht möglich bzw. nicht attraktiv sein.

Konzept: Im Ortskern werden nur gebührenpflichtige Parkplätze angeboten. Für die Parkplätze im Freien und in Parkhäusern kommt ein abgestimmtes Tarifsysteem zur Anwendung, wobei für die Plätze im Freien wegen ihrer höheren Attraktivität höhere Gebühren gelten:

- Parkplätze im Freien: 1. Stunde CHF 1.-/Std., jede weitere Stunde CHF 2.-/Std.; keine Zeitbeschränkung; Gebührenpflicht Montag bis Samstag zwischen 07.00 und 20.00 Uhr; nachts und Sonn- und Feiertage gebührenfrei
- In Parkhäusern sollen die Tarife leicht unter diesem Niveau liegen, um eine vermehrte Belegung der Parkhäuser zu erreichen. Evtl. ist auch eine Gratiszeit denkbar (z.B. 60 Min.)

Auf einzelnen gebührenpflichtigen Anlagen werden für regelmässige Nutzer (Zupendler) Abonnemente angeboten (CHF 50.-/Monat oder CHF 500.-/Jahr).

8.2 Wohn- und Gewerbegebiete

Grundsatz: In den Wohn- und Gewerbegebieten sollen die öffentlichen Parkplätze den Anwohnern zur Verfügung stehen. Übermässiges Langzeitparkieren durch Anwohner oder Auswärtige (Zupendler) ist prinzipiell unerwünscht, stellt jedoch aus heutiger Sicht kein Problem dar. Der Druck für Anwohner, private Parkplätze zu errichten und dafür Vorgärten zu opfern, soll aus gestalterischen Gründen möglichst gering gehalten werden.

Konzept: Die öffentlichen Parkplätze in diesen Gebieten bleiben unbewirtschaftet. Damit wird ein gewisses Ungleichgewicht in Kauf genommen zwischen Anwohnern, welche einen Autoabstellplatz errichteten oder mieten und jenen, welche ihr Fahrzeug unentgeltlich auf der Strasse abstellen. Eine Ausnahme bildet das Parkhaus Hofmatten, welches tagsüber gebührenpflichtig werden soll.

Mit der (weissen) Markierung von Parkplätzen kann erreicht werden, dass die Anzahl der abgestellten Fahrzeuge in einem vertretbaren Mass bleibt (ausserhalb markierter Felder darf nicht parkiert werden). Zudem sind durch eine geschickte Anordnung der Felder eine verkehrsberuhigende Wirkung und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erzielbar. Mit dieser Massnahme sollen in folgenden Strassenzügen Erfahrungen gesammelt werden:

- Turmstrasse (Gewerbering bis Waltenschwilerstrasse)
- Untere Farnbühlstrasse (Obere Farnbühlstrasse bis Freiämterstrasse)
- Bollmoosweg
- Steindlerstrasse
- Büttikerstrasse (Untere Farnbühlstrasse bis Farnstrasse)
- Riedmatt (Nr. 15 – 23)
- Bankweg (Allmendstrasse bis Aescherzelgweg)
- Aeschstrasse
- Quellenweg (Villmergerstrasse bis Bärholzstrasse)
- Untere Haldenstrasse (Pilatusstrasse bis Sonnenweg)
- Obere Haldenstrasse (Bremgartenstrasse bis Titlisweg)
- Hochwachtstrasse
- Freiämterstrasse (Busbuchten zwischen Unterer und Oberer Farnbühlstrasse)

Falls das Problem einer grösseren Anzahl während der Nacht abgestellter Fahrzeuge („Laternenparkieren“) damit nicht befriedigend gelöst werden kann, ist zu einem späteren Zeitpunkt als Ergänzung des Konzepts der Erlass einer Nachtparkgebühr für gewisse Strassenabschnitte oder für das gesamte Gebiet denkbar, wie sie in Wohlen bereits in einzelnen Zonen besteht.

8.3 Industriegebiete

Grundsatz: Die Zupendler in den Industriegebieten sollen, soweit keine Parkplätze durch die Betriebe zur Verfügung gestellt werden, kostenlos auf den verfügbaren öffentlichen Parkplätzen parkieren dürfen.

Konzept: In den Industriegebieten sind relativ wenig öffentliche Parkplätze vorhanden. Diese Parkplätze werden der weissen Zone zugeschlagen und nicht bewirtschaftet. Sie können von Zupendlern benützt werden.

8.4 Niedermatten/Wilermoos, Schwimmbad, Friedhof, Kunsteisbahn und Schulanlagen

Grundsatz: Die Parkplätze beim Sportzentrum und beim Friedhof sollen den Nutzern der Anlagen zur Verfügung stehen. Langzeitparkierung durch Pendler oder Anwohner ist unerwünscht und soll vermieden werden. Bei grösseren Anlässen mit viel Publikum im Sportzentrum sollen entlang der Wilstrasse nicht markierte Parkplätze belegt beziehungsweise auf private (Firmen-) Parkplätze zurückgegriffen werden können.

Konzept: Die Parkplätze beim Sportzentrum sollen kostenlos zur Verfügung stehen. Eine blaue Zone als Mittel zur Zeitbeschränkung ist in diesem Fall ungeeignet (zu kurze Zeitdauer für Trainings und Anlässe).

Die Parkplätze zwischen Schulanlage Bünzmatt und Schwimmbad sollen gebührenpflichtig werden. Dadurch und durch das zu erwartende teilweise Ausweichen auf (gebührenfreie) Parkplätze beim Sportzentrum kann eine Überbelegung der Parkplätze beim Schwimmbad reduziert werden.

Die entlang des Sorenbühlweges bereits bestehende Massnahme des Nachtparkverbotes mit der Möglichkeit, eine Parkkarte zu kaufen, hat sich bewährt und soll auf die folgenden Gebiete ausgedehnt werden.

- Sportzentrum Niedermatten, Schwimmbad, Kunsteisbahn, Minigolfanlage
- Friedhof
- Jacob Isler-Areal
- Merkur-Areal
- Schulanlagen



*Abbildung 7:
Nachtparkverbot mit Parkkarte*

8.5 Zusammenfassung

Im Rahmen dieses Konzepts ergeben sich für die insgesamt rund 2'770 zur Verfügung stehenden Parkplätze folgende Eckwerte:

Von den 1'140 öffentlichen Parkplätzen werden neu 355 (30%; heute 140 resp. 12%) mit Gebühren bewirtschaftet. Bei den privaten Parkplätzen steigt dieser Anteil von gut 50% (850 Parkfelder) auf 70% (1'100 Parkfelder). Dabei ist zu beachten, dass die Gebührenpflicht mit den Eigentümern zu vereinbaren ist und bei bestehenden Einrichtungen nicht verfügt werden kann. Im Idealfall wäre eine Gebührenpflicht auch für die Parkplätze der Einkaufseinrichtungen am Siedlungsrand (Aldi, Lidl) anzustreben. Damit würde eine Wettbewerbsverzerrung gegenüber dem Zentrum vermieden.

Das zur Umsetzung vorgeschlagene Konzept enthält gegenüber dem heutigen System keine grundsätzlich neuen Elemente. Es werden ausschliesslich bestehende Instrumente harmonisiert und auf dem Gemeindegebiet eine einheitliche und nachvollziehbare Philosophie zu erreichen versucht. Die wichtigsten Anpassungen gegenüber dem heutigen Zustand sind die generelle Gebührenpflicht der Parkplätze im Ortskern sowie die Ausdehnung des bestehenden Nachtparkverbotes mit Parkkarte auf weitere Gebiete mit entsprechender Problematik.

8.6 Vorgehen zur Umsetzung

Der Gemeinderat hat das Parkierungskonzept an mehreren Sitzungen diskutiert und am 21. November 2011 – gemeinsam mit dem KGV – beschlossen. Er hat sich dabei für die Variante 2 entschieden. Nach der kantonalen Genehmigung des KGV soll die Umsetzung des Parkierungskonzeptes an die Hand genommen werden.

Für die Realisierung des Parkierungskonzeptes sind verschiedene Schritte notwendig. Neben der eigentlichen Einführung der Massnahmen ist für die Akzeptanz in der Bevölkerung eine gut vorbereitete Kommunikation von zentraler Bedeutung.

Das weitere Vorgehen kann wie folgt aussehen:

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Kommunikation des Parkierungskonzeptes in der Bevölkerung: <ul style="list-style-type: none"> - Hintergründe, Überlegungen, Ziele, grobes Konzept - Art, Umfang und Orte der vorgesehenen Massnahmen - Funktionsweise der Regelungen (Blaue Zone, Nachtparkverbot mit Parkkarte, Parkberechtigung in Strassen mit markierten Parkfeldern usw.) - Tarife, Zeitbeschränkungen, Anzahl verfügbarer Parkplätze, Situation heute und geplante Änderungen | sofort nach Verabschiedung |
| <ul style="list-style-type: none"> • Beschaffung neuer Parkuhren für Ersatz bestehender Geräte und Ausrüstung zusätzlicher öffentlicher Parkplätze | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Einführung des neuen Gebührentarifes, Anpassung der Gebührenordnung | ca. 6 Monate nach Verabschiedung |
| <ul style="list-style-type: none"> • Markierung weisser Parkplätze in bezeichneten Strassenabschnitten: <ul style="list-style-type: none"> - Erstellung eines Konzeptes mit Festlegung von Anzahl und Lage der Parkfelder - Umsetzung der Markierung | ca. 6 Monate nach Verabschiedung |
| <ul style="list-style-type: none"> • Fallweise Einführung des Nachtparkverbotes in problematischen Gebieten | ca. 6 Monate nach Markierung der Parkplätze |
| <ul style="list-style-type: none"> • Kontrolle und Überprüfung der Bewährung des Systems, Behebung von Schwachstellen | ca. 1 Jahr nach Einführung |
| <ul style="list-style-type: none"> • Aufnahme von Verhandlungen mit privaten Parkplatz-Betreibern zur Einführung von Gebührenpflicht mit den Zielen: <ul style="list-style-type: none"> - Generelle Gebührenpflicht im Zentrum und bei Einkaufseinrichtungen an der Peripherie - Harmonisierung der Gebührentarife | möglichst bald |

Aktivität	Zuständigkeit	Termin														
		Apr. 12	May 12	Jun 12	Jul 12	Aug 12	Sep 12	Okt 12	Nov 12	Dez 12	Jan 13	Feb 13	März 13	Apr 13	später	
Genehmigung des Konzeptes	Gemeinderat	<input checked="" type="checkbox"/>														
Kommunikation des Entscheides	Gemeinderat		<input checked="" type="checkbox"/>													
Verhandlungen mit priv. P-Betreibern betr. Gebühren	Gemeinderat									<input checked="" type="checkbox"/>						
Ersatz Parkuhren	Bauamt				<input checked="" type="checkbox"/>											
Anpassung Gebührenordnung / Parkierungsreglement	Gemeinderat			<input checked="" type="checkbox"/>												
	Einwohnerrat				<input checked="" type="checkbox"/>											
Definition und Beschluss weisse Parkfelder	Bauamt						<input checked="" type="checkbox"/>									
	Gemeinderat							<input checked="" type="checkbox"/>								
Ausführung der Markierungen (1. Etappe)	Bauamt/Repol							<input checked="" type="checkbox"/>								
Entscheid Einführung der Gebiete mit Nachtparkverbot	Gemeinderat							<input checked="" type="checkbox"/>								
Kontrolle der Wirkung der eingeführten Massnahmen	Bauamt															<input checked="" type="checkbox"/>
	Gemeinderat															<input checked="" type="checkbox"/>

9 Spezielle Fragestellungen

9.1 Erstellungspflicht von Parkplätzen

Die Richtlinie zur Bemessung der Anzahl Abstellplätze (Parkierungsrichtlinie) von 2007 wurde überarbeitet und auf die aktuellen Normen angepasst. Sie bezweckt die Regelung der Anzahl Parkplätze, die auf privaten Grundstücken zur Verfügung zu stellen sind, damit die Fahrzeuge der Nutzer (Bewohner, Besucher, Angestellte, Kunden, usw.) nicht auf öffentlichem Grund parkiert werden (müssen). Die Festlegung der Parkplatzzahl erfolgt in Abhängigkeit der Nutzung, der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sowie der Möglichkeiten für Mehrfachnutzung.

9.2 Veloparkplätze

Das Zentrum von Wohlen hat vor allem lokale und regionale Bedeutung für den Einkaufs- und Gewerbeverkehr. Auch der Freizeitverkehr im Gebiet Niedermatten sowie die Nutzer des Park+Ride am Bahnhof dürften zu einem wesentlichen Teil lokalen Ursprungs sein.

Diese lokalen und damit in aller Regel kurzen Fahrten könnten in vielen Fällen auch zu Fuss oder mit dem Velo durchgeführt werden, ohne dass dadurch nennenswerte Zeitverluste entstehen.

Voraussetzung für eine Umlagerung dieser Fahrten auf andere Verkehrsmittel ist, dass die entsprechende Infrastruktur vorhanden ist. Dies betrifft – wie beim Autoverkehr – neben attraktiven und sicheren Verbindungen in erster Linie Abstellmöglichkeiten in ausreichender Anzahl und an der richtigen Lage.

Im Parkierungskonzept einbezogen werden aus diesem Grund auch Veloabstellplätze, insbesondere im Zentrum, aber auch an weiteren wichtigen Orten gemäss folgendem Plan.



Abbildung 8:
Veloabstellplätze

Von Bedeutung ist, dass die Abstellplätze neben einem Witterungsschutz gute Möglichkeiten bieten, die Velos sicher gegen Umkippen und Diebstahl abstellen zu können.

9.3 Parkkarten

Parkkarten berechtigen zum zeitlich unbeschränkten und kostenlosen Parkieren auf entsprechend markierten Parkplätzen in einem bestimmten Gebiet. Sie begründen jedoch keinen Anspruch auf einen freien Parkplatz. Eine Parkkarte wird auf ein Autokennzeichen ausgestellt und ist nicht übertragbar.

Der Kreis der Bezugsberechtigten ist definiert und umfasst in der Regel Anwohner und ortsansässige Betriebe (Geschäftsfahrzeuge). Berechtigte können Monats- oder Jahreskarten gegen eine Gebühr auf der Gemeindeverwaltung beziehen.

Die Parkkarte kann für das gesamte Gemeindegebiet oder auch für bestimmte Teilgebiete (z.B. Niedermatten, Friedhof, Jacob Isler-Areal, Merkur-Areal) gültig sein.



Abbildung 9:
Beispiel für Hinweistafel auf Parkuhr
und Gültigkeit der Parkkarte

9.4 Parkleitsystem / Wegweisung

Zur Minimierung des Parksuchverkehrs ist ein Leitsystem wichtig. Solche Leitsysteme können dynamisch oder statisch sein. Dynamische Leitsysteme umfassen ein Wegweisungskonzept und informieren zudem laufend über die Anzahl freier Parkplätze in verschiedenen Anlagen und reduzieren so die Suche nach freien Plätzen. Diese Informationen beziehen sich meist auf Parkhäuser, da diese geschlossen und die Zu- und Wegfahrten einfach gemessen werden können.

Für Wohnen erachten wir ein statisches Leitsystem als ausreichend und zweckmässig. Es besteht, wie ein dynamisches System, aus einem Wegweisungskonzept, macht aber keine Angaben über die aktuelle Belegung der Parkplätze.

Wichtig ist bei der Erstellung eines statischen Leitsystems, dass insbesondere grössere Anlagen, welche nicht direkt von der Strasse einsehbar sind, markiert werden. Idealerweise werden auch Distanzangaben gemacht, damit der Automobilist die Länge des Fussweges zu seinem Ziel abschätzen kann. Zudem sind Hinweise auf die Art der Bewirtschaftung (z.B. blaue Zone, Gebührenpflicht) sinnvoll.



Abbildung 10:
Beispiele für Wegweisung zu Parkplätzen mit Hinweisen zu Distanz und Art der Parkplätze

Informationen der Strassenbenützer über die Bewirtschaftungsart am Eingang einer Zone sind hilfreich und können Suchverkehr nach nicht bewirtschafteten Parkplätzen vermeiden.



Abbildung 11:
Beispiele für Hinweistafeln und Markierungen am Eingang zu einer blauen Zone resp. einer Zone mit gebührenpflichtigen Parkplätzen

9.5 Warenumschlag

Der Warenumschlag für die Geschäfte im Zentrum muss gewährleistet werden. Dies kann beispielsweise durch die Markierung expliziter Parkfelder für Warenumschlag (Parkverbotsfelder; siehe unten) erfolgen.

9.6 Parkverbotsfelder

Parkverbotsfelder sind eine Möglichkeit, Parkplätze zu markieren, welche für eine bestimmte ausschliessliche Nutzung zugelassen sind. Beispielsweise können solche für Taxis oder Notfallfahrzeuge, aber auch für Warenumsschlag oder andere kurze Halte ausgedehnt werden.

Unabhängig von der gewählten Variante sollten eine Anzahl solcher Parkverbotsfelder erstellt bzw. erhalten werden, die kurze Besorgungen in einem Laden, an einem Kiosk oder am Bankomaten ermöglichen, ohne dafür eine Parkuhr bedienen und evtl. Gebühren bezahlen zu müssen.

Die Kontrolle solcher Parkfelder ist allerdings schwierig. Eine Möglichkeit, dies zu vereinfachen stellt eine Parkuhr dar, welche zu bedienen ist und die maximale Parkzeit anzeigt, wofür aber keine Gebühren zu bezahlen sind.

9.7 Motorräder

Abstellmöglichkeiten für Motorräder sind notwendig, da sonst Parkfelder für PW oder Veloständer dafür missbraucht werden. Motorrad-Parkplätze sollten zumindest im Ortskern, beim Sportzentrum und am Bahnhof vorgesehen werden.



Abbildung 12:
Motorrad-Parkplätze

Ob die Motorrad-Parkplätze gebührenpflichtig sein sollen, ist zu diskutieren. Eine Gebührenpflicht würde angesichts des geringeren Platzbedarfs einen entsprechend reduzierten Tarif erfordern, was das System komplizierter macht. In Anbetracht der verhältnismässig geringen Anzahl Motorräder wird dies als nicht sinnvoll erachtet.

9.8 Bewirtschaftung privater (Kunden-) Parkplätze

Die Parkplätze, welche die Geschäfte und Restaurants ihren Kunden und Gästen zur Verfügung stellen, werden nach Möglichkeit ebenfalls in das Bewirtschaftungssystem einbezogen. Daraus ergeben sich für Eigentümer und Kunden verschiedene Vorteile:

- Das Problem der unerwünschten Langzeitparkierer ist gelöst.
- Die Geschäfte/Restaurants müssen nicht mehr überwachen, ob die Parkplätze wirklich nur von eigenen Kunden benützt werden.
- Es wird weniger mit dem Auto von Geschäft zu Geschäft gefahren.
- Die Geschäfte erhalten, je nach Vereinbarung hinsichtlich Finanzierung der Infrastruktur und der Kontrollen, die Gebühreneinnahmen teilweise oder vollständig.

Der Einbezug ins Bewirtschaftungskonzept ist grundsätzlich freiwillig. Die Bedingungen und Verfahren sind mittels Vereinbarung zwischen Gemeinde und Eigentümer zu regeln. Evtl. sind rechtliche Abklärungen zu den Möglichkeiten von Kontrollen und Bussen durch die Polizei durchzuführen.

Eine möglichst einheitliche Handhabung ist anzustreben, um die Transparenz des Systems zu erhalten.

9.9 Konzept für Behinderten-Parkplätze, Parkkarte für Behinderte

Behinderten-Parkplätze sollen von ihrer Lage und Grösse so gestaltet sein, dass für Menschen mit einer Behinderung möglichst gute Bedingungen bestehen (kurze Wege zu Parkuhr und Ausgang, ausreichende Breite, usw.). Behinderten-Parkplätze sind an folgenden Orten vorzusehen:

- Ortskern (diverse Standorte)
- Friedhof
- Bahnhof
- Schwimmbad, Eisbahn, Minigolfanlage
- Schulhäuser

Mit der nicht übertragbaren Behinderten-Parkkarte darf eine allfällige Parkzeitbeschränkung um maximal 6 Stunden überschritten werden, jedoch befreit sie nicht von der Gebührenpflicht. Zudem erlaubt die Parkkarte das Parkieren während maximal 2 Stunden im Parkverbot sowie in Begegnungszonen ausserhalb markierter Parkfelder. Die Behinderten-Parkkarte ist gesamtschweizerisch einheitlich geregelt und in der Schweiz und weiteren Ländern gültig.

9.10 Bezahlssysteme

Verschiedene Möglichkeiten für die Bezahlung der Parkgebühren stehen heute zur Verfügung. Neben der konventionellen Variante der Bezahlung mit Münzen können viele Parkuhren auch (Prepaid-)Karten lesen (z.B. Taxomex, Hectronic).

Eine künftig wahrscheinlich immer beliebter werdende Methode ist die Bezahlung der Gebühren via Handy. Es stehen Versionen mit und ohne Registrierung zur Verfügung, bei denen die Gebühr direkt auf der Telefonrechnung verbucht oder aber von einem Bank- oder Postkonto abgebucht wird (z.B. www.ePark24.ch). Mit dem bereits sehr hohen Durchdringungsgrad der Bevölkerung mit Mobiltelefonen und der Gewöhnung an bargeldlose Zahlungsverfahren haben solche Zahlungsmöglichkeiten ein hohes Potenzial.



Abbildung 13:
Parkuhr mit Bezahlkartenleser, Anweisung
für Bezahlung mit Handy

Bei der Evaluation sollte jedoch darauf geachtet werden, dass auch konventionelle Möglichkeiten zur Verfügung stehen. Ebenso sind die Art der Kontrollen und der entsprechende Aufwand in die Evaluation einzubeziehen.

9.11 Tarifsystem

Die Tarifgestaltung soll verschiedenen Anforderungen und Zielsetzungen Rechnung tragen:

- Die Gebühren müssen verhältnismässig sein.
- Das Tarifsystem muss möglichst einfach, transparent und nachvollziehbar sein.
- Mit unterschiedlichen Tarifkurven können jedoch bestimmte Nutzergruppen (Kurz- resp. Langzeitparkierer) bevorzugt werden.
- An Orten mit hoher Nachfrage und hohem Nutzen (direkt vor dem Restaurant statt auf einem weiter entfernten Parkplatz) sind höhere Gebühren gerechtfertigt.
- Die Gebühren dürfen nicht dazu führen, dass das Einkaufen oder Restaurantbesuche im Zentrum nicht mehr attraktiv sind.
- Die Einnahmen sollten die Aufwendungen für Infrastruktur (Erstellung der Parkplätze, Parkuhren, Leitsystem) und Betrieb (Kontrollen, Unterhalt der Parkplätze) decken.
- Das Bewusstsein für die begrenzte Verfügbarkeit von Parkfläche und deren Kosten sowie für Möglichkeiten alternativer Verkehrsmittel soll gestärkt werden.
- Die Gebühren für Parkkarten sollen grundsätzlich auf den üblichen Mietkosten für ungedeckte Parkplätze basieren, wobei eine Reduktion wegen der fehlenden Garantie auf einen freien Platz und allenfalls in Kauf zu nehmende Fusswege anzubringen ist.
- Unter Umständen ist eine Harmonisierung der Bewirtschaftung mit Nachbargemeinden (insb. Villmergen) sinnvoll.

Anhang

- Erhebung öffentlich zugänglicher Parkplätze: Parkplatzangebot
- Erhebung öffentlich zugänglicher Parkplätze: Belegung und Umschlag
- Realisierungskonzept: Tabelle
- Realisierungskonzept: Pläne