

Kommunale Parkraumplanung

Leitfaden Parkierung
Agglomeration Chur

August 2026

Amt für Raumentwicklung
Uffizi per il svilup dal territori
Ufficio per lo sviluppo del territorio

Tiefbauamt
Uffizi da construcziun bassa
Ufficio tecnico

Amt für Energie und Verkehr
Uffizi d'energia e da traffic
Ufficio dell'energia e dei trasporti



Impressum

Projektleitung/Mitwirkende

Boris Spycher, Projektleitung ARE GR

Denise Belloli, Metron Verkehrsplanung AG

Corina Leuch, Metron Verkehrsplanung AG

Fachliche Mitarbeit

Boris Spycher (ARE GR)

Andreas Pöhl (TBA GR)

Werner Glünkin (AEV GR)

Ralf Petter (ARE GR)

Mathias Flepp (ARE GR)

Daniel Güttinger (ANU GR)

Gestaltung

Markus Bär (ARE GR)

Grafiken, Tabellen und Fotos

Titelbild: Illustration Parkraummanagement, Quelle: Metron Verkehrsplanung AG

Kartengrundlage: Daten von Bundesamt für Landestopografie (swisstopo)

Fotos: Markus Bär (ARE GR)

Dokumente online unter

www.are.gr.ch

August 2026

Zusammenfassung

Insbesondere in dichter besiedelten Gebieten stehen Parkplätze meist in Konkurrenz zu anderen Nutzungsansprüchen, daher ist Parkraumplanung ein wichtiger Hebel, um die Siedlungs- und Verkehrsplanung aufeinander abzustimmen. In Graubünden wird Parkraum momentan punktuell und gemeindespezifisch bewirtschaftet. Es fehlt eine koordinierte überkommunale Herangehensweise und Koordination. Der Kanton macht bis auf die Parkieranlagen von mehr als 500 Parkplätzen (UVP-Verfahren) keine Vorgaben zur Erstellung von privaten Parkplätzen und der Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraums. Um eine koordinierte Herangehensweise anzustossen, wurde der folgende Leitaden erarbeitet.

Der Leitaden gliedert sich in die zwei Teile «private Parkierung» und «öffentliche Parkierung». Die Gemeinden können in ihren Baugesetzen Vorgaben zur privaten Parkierung machen und mittels Parkierungsreglementen Vorgaben für die Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze machen. Konkret können in der privaten Parkierung Minimal- und Maximalwerte für die Parkplatzberechnung festgelegt, oder als Auflage für die Baubewilligung Mobilitätskonzepte verlangen (vgl. Kapitel 2). Im Bereich der öffentlichen Parkierung (vgl. Kapitel 3) können die Gemeinden Einfluss über die Lage und Anzahl Parkfelder nehmen. Weitere Möglichkeiten bestehen bei der Parkdauer, Gebühren oder Regeln für Nutzengruppen.

Im Anhang 1 befinden sich Musterbestimmungen zur Parkplatzerstellungspflicht, welche ins Baugesetz der Gemeinden eingearbeitet werden können. Weiter im Anhang befindet sich ein Vorschlag für die Erstellung von Standorttypen (genauer zu den Standorttypen, siehe Kapitel 2.3) sowie eine Übersicht der Parkgebühren und Ersatzabgaben der Agglomeration Chur, sowie eine Übersicht der Parkgebühren in verschiedenen Schweizer Städten.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung und Überblick	1
1.1	Wieso Parkraum planen?	1
1.2	Mögliche Themen und Herausforderungen	1
1.3	Private und öffentliche Parkierung: Unterschiede und Zusammenspiel	4
1.4	Einflussmöglichkeiten Gemeinde	5
2	Private Parkierung	7
2.1	Grundprinzip und Begriffe	7
2.2	Richtwerte	9
2.3	Standorttypen	9
2.4	Minimal- und Maximalwerte	11
2.5	Überschreitung Minimalbedarf	12
2.6	Überschreitung Maximalwerte (Spezialfälle)	14
2.7	Nutzungen mit hohem Bedarf an Parkplätzen bzw. vielen Fahrten	14
2.8	Lage und Anordnung	15
2.9	Zentrale Parkieranlagen	15
2.10	Parkierung in Arbeitsplatzgebieten	16
2.11	Ersatzabgaben	16
3	Parkierung auf öffentlichem Grund	19
3.1	Grundprinzip und Begriffe	19
3.2	Vorgehen	20
3.3	Inhalt des Reglements	20
3.4	Umsetzung und Kontrolle	21
3.5	Parkierung im Zusammenhang mit dem Tourismus/Veranstaltungen	22
3.6	Vorgaben öffentlich zugängliche Parkplätze in privatem Eigentum	22
	Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	23
	Quellen- und Grundlagenverzeichnis	23
	Anhang 1: Musterbestimmungen zur Parkplatzerstellungspflicht für das Baugesetz	25
	Anhang 2: Vorschlag Standorttypen	31
	Anhang 3: Vergleich Parkgebühren Agglomeration Chur	34
	Anhang 4: Weitere Städte und Gemeinden als Vergleich	36
	Anhang 5: Übersicht Ersatzabgaben Agglomeration Chur	39
	Anhang 6: Übersicht Bewirtschaftungsinstrumente öffentlicher Parkraum	40

1 Einleitung und Überblick

1

1.1 Wieso Parkraum planen?

«Jede Fahrt beginnt und endet auf einem Parkplatz». Parkfelder resp. deren Ort und Verfügbarkeit sind damit eine wesentliche Voraussetzung, um Zielorte oder Etappenziele mit dem Auto erreichen zu können. Der Platzbedarf steht dabei insbesondere in dichter besiedelten Gebieten meist in Konkurrenz zu anderen Nutzungsansprüchen. Zudem erzeugen genutzte Parkfelder Autoverkehr – ein Effekt, der je nach Standort zu Konflikten führen kann und im Widerspruch zu anderen Zielen stehen kann (z.B. Förderung nachhaltige Mobilität). Die sorgfältige Abwägung, wie viele Flächen an welchen Orten für Parkplätze zur Verfügung gestellt werden können, wie diese genutzt werden sollten und welche erwünschten und unerwünschten Nebeneffekte zu berücksichtigen sind, ist daher zentral. Parkraumplanung ist ein wichtiger Hebel, um die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abzustimmen und Verkehrsströme beeinflussen zu können. Daher sollte die Parkraumplanung in Abhängigkeit der Qualität und Nähe der ÖV-Erschliessung stehen.

1.2 Mögliche Themen und Herausforderungen

Parkraumplanung ist aufgrund langer Prozesse und teils emotionaler Diskussionen herausfordernd. Das Erreichen verkehrspolitischer Ziele (z.B. Verkehrsverlagerung) steht dabei oft den individuellen Vorstellungen von unbegrenzt verfügbaren Parkplätzen gegenüber. Allerdings sind nicht alle Gemeinden mit den gleichen Herausforderungen konfrontiert. Nachfolgende Aufstellung zeigt, welche Themen der Parkierung für welche Gemeinden relevant sind:

Themen und Herausforderungen	Betroffene Gemeinden	Vertiefung
Parkplatzerstellungspflicht private Parkierung – Vorgaben zur Erstellung von (privaten) Parkplätzen bei Um- und Neubauten werden im Baugesetz festgelegt. – Diese Vorgaben schaffen Planungssicherheit für Bauherrschaften und die Bewilligungsbehörde. – An zentralen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen können autoreduzierte Nutzungen (z.B. autoarmes Wohnen) zweckmässig sein. – Wichtig ist hierbei, dass das Gesamtkonzept der Nutzungen und der Mobilitätsangebote besteht. – Herausforderung: Vorgaben formulieren, die den Bauherrschaften genügend Spielraum geben und gleichzeitig dafür sorgen, dass nicht zu viel Parkraum erstellt wird, sowie Prüfung und Controlling von Mobilitätskonzepten.	Alle	Kapitel 2

Themen und Herausforderungen	Betroffene Gemeinden	Vertiefung
Parkierung in Arbeitsplatzgebieten – Der Parkplatzbedarf für Beschäftigte in Arbeitsplatzgebieten sollte in der Regel auf privatem Grund abgedeckt werden. In der Regel werden die Parkplätze in Arbeitsplatzgebieten aufgrund der Kosten ebenerdig und offen angeordnet. Dies führt zu einem grossen Flächenverbrauch. – Falls der private Parkraum nicht reicht, wird teils auf die öffentlichen Strassen ausgewichen, was zu Konflikten führen kann. – Herausforderung: Faire und mehrheitsfähige Regelungen, um negative Effekte zu vermeiden	Alle Gemeinden mit grösseren Arbeitsplatzgebieten	Kapitel 2
Dauerparkieren in Wohngebieten – Das Dauerparkieren in Wohnquartieren kann verschiedene Gründe haben: Auf privatem Grund stehen zu wenig Parkplätze zur Verfügung oder das Parkieren auf öffentlichem Grund ist komfortabler. – Übermässiges Dauerparkieren kann stören. Auch wenn das Dauerparkieren nicht stört, ist es angezeigt, Gebühren dafür zu erheben. – Herausforderung: Mehrheitsfähige und einfach handhabbare Regelungen	Alle Gemeinden abhängig davon, ob Dauerparkieren vorkommt	Kapitel 2
Parkplatzbedarf und Parkplatzbewirtschaftung in Zentren – Für Besuchende und Kunden braucht es ein Parkplatzangebot. – In kleineren Zentren wird dies auf privatem Grund abgedeckt (gelb markierte Besucherparkplätze), in grösseren Zentren gibt es meist zusätzlich öffentliche Parkplatzangebote. – Herausforderung: Angebot so dimensionieren, dass keine Nutzungskonflikte bestehen, bestimmungsgemässe Benützung	Gemeinden mit öffentlichen Parkplätzen im Zentrum	Kapitel 3
Parkplatzbedarf und Parkplatzbewirtschaftung an Orten mit viel Besucherverkehr – Publikumsintensive Nutzungen erzeugen Verkehr, der auf dem Strassennetz spürbar ist und zu Engpässen führen kann. – Herausforderung: Ermöglichen der Nutzungen bei gleichzeitiger Minimierung der negativen Effekte auf das Verkehrssystem	Gemeinden mit viel Besucherverkehr	Kapitel 3.3.5

Themen und Herausforderungen	Betroffene Gemeinden	Vertiefung
Park + Ride – Park + Ride Anlagen an Bahnhöfen / Verkehrsdrehscheiben ermöglichen den (frühzeitigen) Umstieg auf die Bahn in ländlichen Gebieten. – Die Anlagen werden in der Regel von den Bahnbetreibern oder den Gemeinden bereitgestellt. – Herausforderung: Bestimmungsgemässe Benützung, wirksame Verkehrslenkung (frühzeitiger Umstieg auf die Bahn)	Gemeinden mit Bahnhöfen	Kapitel 3
Parkierung und Tourismus / Veranstaltungen – Der Tagestourismus und grössere Veranstaltungen in der Region führt zu punktuellen Verkehrsspitzen und einer hohen Nachfrage nach Parkplätzen. – Herausforderung: Verträgliche Lenkung und Abwicklung der Parkplatznachfrage und des daraus entstehenden Verkehrsaufkommens	Gemeinden mit Tagestourismus oder bei grösseren Veranstaltungen	Kapitel 3

Tabelle 1: Übersicht über relevante Themen und betroffene Gemeinden

1.3 Private und öffentliche Parkierung: Unterschiede und Zusammenspiel

Die Themen rund um die Parkraumplanung lassen sich grob in zwei grundsätzlich verschiedene Segmente unterteilen: Die private und die öffentliche Parkierung. Sie unterscheiden sich primär in ihrer Zugänglichkeit und werden dadurch in unterschiedlichen Planungsinstrumenten geregelt. Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht der möglichen Einflussnahme durch das Gemeinwesen bei den jeweiligen Themen. Schweizweit gibt es nur wenige Zahlen zum Verhältnis Anzahl öffentliche Parkplätze/Anzahl private Parkplätze. Im [Städtevergleich Mobilität](#)¹ wurde die Anzahl öffentliche/private Parkplätze für die sechs grössten Deutschschweizer Städte erhoben. Hier zeigt sich, dass der grössere Anteil der Parkplätze privat ist.

Eigentum	Öffentliche Hand	Parkraum im Besitz der öffentlichen Hand, keiner spezifischen Nutzung zugewiesen – Beispiele: öffentliche Parkfelder, Strassenrandparkfelder – Einflussnahme: Lage und Anzahl der Parkfelder, Bewirtschaftung – Instrumente zur Einflussnahme: Reglemente für die Öffentliche Parkierung, Verfügungen gemäss Signalisationsverordnung	Parkraum im Besitz der öffentlichen Hand, einer spezifischen (öffentlichen) Nutzung zugewiesen – Beispiele: Parkfelder bei Schulhäusern, Kirchen, Friedhöfen – Einflussnahme: Anzahl der Parkfelder, Bewirtschaftung (Nutzungseinschränkungen mittels richterlicher Verbote, Gebühren) – Instrumente: Reglemente für die Öffentliche Parkierung, Verfügungen gemäss Signalisationsverordnung
	Private	Parkraum im Besitz von Privaten, keiner spezifischen Nutzung zugewiesen – Beispiele: öffentliche Parkhäuser oder Parkfelder – Einflussnahme: Lage und Anzahl der Parkfelder, Bewirtschaftung – Instrumente: Reglemente für die öffentliche Parkierung (sofern der Geltungsbereich entsprechend ausgeweitet wird), Verträge	Parkraum im Besitz von Privaten, einer spezifischen (privaten) Nutzung zugewiesen – Beispiele: Parkfelder von Wohnnutzungen, Kundenparkfelder bei Geschäften, P+R SBB – Einflussnahme: Anzahl der Parkfelder, Nutzungseinschränkungen – Vertrag zwischen Privaten und der öffentlichen Hand – Instrumente: (unmittelbare) Vorgaben für die Private Parkierung Baugesetz, Genereller Erschliessungsplan (GEP)
		Keine Einschränkungen	Bestimmte Nutzendengruppen
Zugänglichkeit			

Tabelle 2: Private und öffentliche Parkierung und die Möglichkeiten der Einflussmöglichkeiten auf diese durch die Gemeinden

¹ www.skm-cvm.ch → Fakten → Städtevergleich → Städtevergleich Mobilität: Bericht 2021

Empfehlung

Da die private und die öffentliche Parkierung sich stark beeinflussen, wird empfohlen, die beiden Bereiche konzeptionell gemeinsam zu betrachten. Daraus können dann die jeweiligen Vorgaben für die Baugesetze (private Parkierung) und Parkierungsreglemente (öffentliche Parkierung) abgeleitet werden.

Die konzeptionelle Betrachtung kann mittels Parkraumkonzept erfolgen. Bei Gemeinden mit starken funktionalen Abhängigkeiten ist ein gemeindeübergreifendes Parkraumkonzept, das beispielsweise die Gebühren aufeinander abstimmt, prüfenswert.

Sinnvoll ist es, wenn die konzeptionellen Grundlagen vor der Erarbeitung der Vorgaben in Baugesetz und Parkierungsreglement beschlossen sind (z.B. kommunale Leitbilder (KRL), regionale Richtpläne).

1.4 Einflussmöglichkeiten Gemeinde

Auf kantonaler Ebene gibt es in Graubünden keine verbindlichen Vorgaben zur Parkierung, sondern lediglich Empfehlungen im Musterbaugesetz. Die Gemeinden können in ihren Baugesetzen Vorgaben zur privaten Parkierung machen und mittels Parkierungsreglementen Vorgaben für die Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze anordnen. Es besteht ein Zusammenspiel zwischen öffentlicher und privater Parkierung (weniger private Parkplätze können den Druck auf die öffentliche Parkierung erhöhen), daher ist es empfehlenswert, beide Themen zu betrachten. Konkret bestehen folgende Einflussmöglichkeiten:

Private Parkierung

- | Gemeinden können in ihrem Baugesetz Minimal- und Maximalwerte für die Parkfeldberechnung bestimmen.
- | Gemeinden können als Auflage für die Baubewilligung Mobilitätskonzepte ([Siehe Kapitel 2.5](#)) verlangen.
- | Die Vorgaben werden im Baugesetz oder in Areal- und Quartierplänen oder in Einzelfällen über die Baubewilligung (entsprechende gesetzliche Grundlage vorausgesetzt) gemacht. Einzelne Themen können in Reglementen vertieft werden.
- | Die Gemeinden können im Sinne einer Vorbildfunktion Massnahmen zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens der eigenen Mitarbeitenden umsetzen.

Öffentliche Parkierung

- | Gemeinden können über Lage und Anzahl Einfluss auf die öffentliche Parkierung nehmen.
- | Gemeinden können die Parkdauer beschränken, Gebühren erheben und Regelungen für einzelne Nutzendengruppen einführen. Dadurch kann auch ein Druck auf private Eigner entstehen, öffentlich zugängliche Parkplätze zu bewirtschaften.
- | Die Verankerung erfolgt in einem Parkierungsreglement, allenfalls mit entsprechender Verordnung als Ausführungsbestimmung.

Empfehlung

Auf kantonaler Stufe gibt es keine Vorgaben zum Thema Parkierung. Es wird daher empfohlen, auf Stufe Gemeinde Vorgaben zu machen. Diese sollen die örtlichen Verhältnisse angemessen berücksichtigen und die öffentliche Parkierung miteinschliessen.



2 Private Parkierung

7

2.1 Grundprinzip und Begriffe

Da auf kantonaler Stufe keine Vorgaben zur Parkierung gemacht werden, steht es den Gemeinden grundsätzlich frei, auf kommunaler Ebene Bestimmungen zu erlassen. Nicht überall sind identische Lösungen sinnvoll. Die Normen zur Parkierung des Schweizer Normenwerks SN können jedoch als Richtschnur dafür dienen. Die Norm steht online kostenpflichtig zur Verfügung und kann über den [VSS-Shop²](#) bezogen werden.

Exkurs: Die VSS-Norm 40 281 in Kürze

Die VSS-Norm 40 281 «Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» vom 31. März 2019 zeigt zwei mögliche Vorgehensweisen für die Ermittlung von Parkplätzen, abhängig von der Grösse der Nutzung:

- | Vereinfachtes Verfahren (< 300 PP): Ermittlung des Parkplatzbedarfs mittels Bezugsgrössen, teils unter Berücksichtigung der Lage und der ÖV-Erschliessung
- | Detailliertes Verfahren: Annäherung an die Anzahl Parkplätze über das vereinfachte Verfahren, Definition von (reduzierten) Zielwerten und Massnahmen, um diese Zielwerte erreichen zu können.

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf das vereinfachte Verfahren.

Nutzung	Bezugsgrösse	Richtwerte	Minimal- und Maximalbedarf	Abweichungen
Wohnnutzungen	Wohneinheiten oder Flächen (BGF)	1PP pro 100m ² BGF oder pro Wohneinheit +10% Besucherpp	Kein Spielraum vorgesehen	Bei speziellen örtlichen Verhältnissen oder Nutzungen möglich
Übrige Nutzungen	Anzahl Arbeitsplätze, Flächen, Anzahl Sitzplätze usw.	Abhängig von Nutzung (gemäss Tabelle in der Norm)	Abhängig von Anteil Langsamverkehr und ÖV-Erschliessung. Im Einzelfall zu ermitteln	möglich

Tabelle 3: Übersicht Prinzip VSS-Norm

² www.mobilityplatform.ch

In der Anwendung der Norm auf Gemeindeebene zeigen sich folgende Herausforderungen:

- | Zu wenig Spielräume bei Wohnnutzungen. Erhebungen zeigen, dass der Autobesitz an mit dem ÖV gut erschlossenen Lagen tiefer sein kann als in der Norm empfohlen.
- | Aufwändige Ermittlung des Bedarfs bei übrigen Nutzungen, da der Minimal- und Maximalbedarf für jeden Fall grundstücksbezogen neu berechnet werden muss.

Empfehlung

Um die Anwendung der Norm zu vereinfachen und die notwendigen Spielräume zuzulassen, empfiehlt es sich, im Baugesetz entsprechende Regelungen zu integrieren (siehe nachfolgende Abschnitte). Musterbestimmungen befinden sich im Anhang. Dabei sollte sowohl bei Um- als auch bei Neubauten eine Neuberechnung eingefordert werden (keine Bestandsgarantie).

Das empfohlene Grundprinzip für die Bestimmung des Parkfeldbedarfs ist in folgender Abbildung dargestellt:

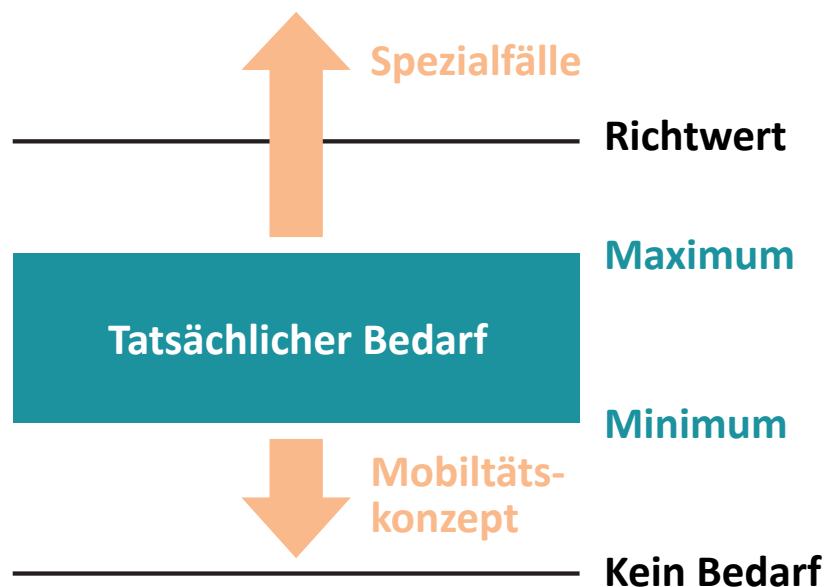


Abbildung 1: Grundprinzip Bedarfsbestimmung privater Parkierung

Der Richtwert ist eine Grösse, welche in empirischen Erhebungen in der Vergangenheit bestimmt wurde. Er stellt den hypothetischen Bedarf an Parkfeldern für eine Überbauung dar, unter der Annahme der ausschliesslichen Erschliessung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV). In Realität sind an praktisch allen Lagen auch andere Verkehrsmittel nutzbar (z.B. ÖV). Der Richtwert wird über **Bezugseinheiten** festgelegt. Dies ist die Einheit, auf welche sich das Parkfelder-Angebot bezieht (z.B. Einfamilienhaus, Wohnung, anrechenbare Geschossfläche, Verkaufsfläche, Arbeitsplätze, Sitzplatz im Restaurant, Hotelbett, Arealfläche usw.). Über den Einfluss der anzunehmenden Nutzung anderer Verkehrsmittel (zum Beispiel über die Güte der ÖV-Erschliessung eines Ortes) wird der **tatsächliche Bedarf** bestimmt und als Bandbreite mit einem **Minimum und Maximum** angegeben. Innerhalb dieser Bandbreite sind Parkfelder zu erstellen. Eine Unterschreitung des Minimalbedarfs ist möglich, wobei in einem **Mobilitätskonzept** im Wesentlichen nachgewiesen werden muss, wie die Verkehrsbedürfnisse ohne MIV gedeckt werden können. **Spezialfälle**, bei welchem der tatsächliche Bedarf überschritten wird, sind im Einzelfall zu begründen und zu bewilligen.

Die einzelnen Schritte werden in den nachfolgenden Kapiteln erläutert.

2.2 Richtwerte

Für die Ermittlung der Richtwerte kann die oben genannte VSS-Norm (40 281) beigezogen werden.

Empfehlung

Die Tabellen in der Norm sind sehr umfangreich. Es kann daher im Baugesetz auf die Norm verwiesen werden.

2.3 Standorttypen

Das betroffene Areal wird einem Standorttyp zugeordnet und so das Minimum und Maximum ermittelt, (gilt nur für übrige Nutzungen, nicht für Wohnnutzungen; vgl. dazu auch VSS-Norm 40 281). Der Standorttyp ermittelt sich aufgrund der **ÖV-Erschliessung**³ und des Fuss- und Veloverkehrsanteils.

Empfehlung

Die Gemeinden können nun dieses Vorgehen vereinfachen, indem sie im Rahmen der Baugesetz ganze Gebiete einzelnen Standorttypen zuweisen. Somit muss der Standorttyp nicht im Rahmen jedes Baugesuches separat ermittelt werden. Zudem kann die Anwendung von Standorttypen auf die Wohnnutzungen ausgeweitet werden.

³ www.aev.gr.ch → Öffentlicher Verkehr → Projekte und Studien → Digitalinfrastruktur → ÖV-Güteklassen

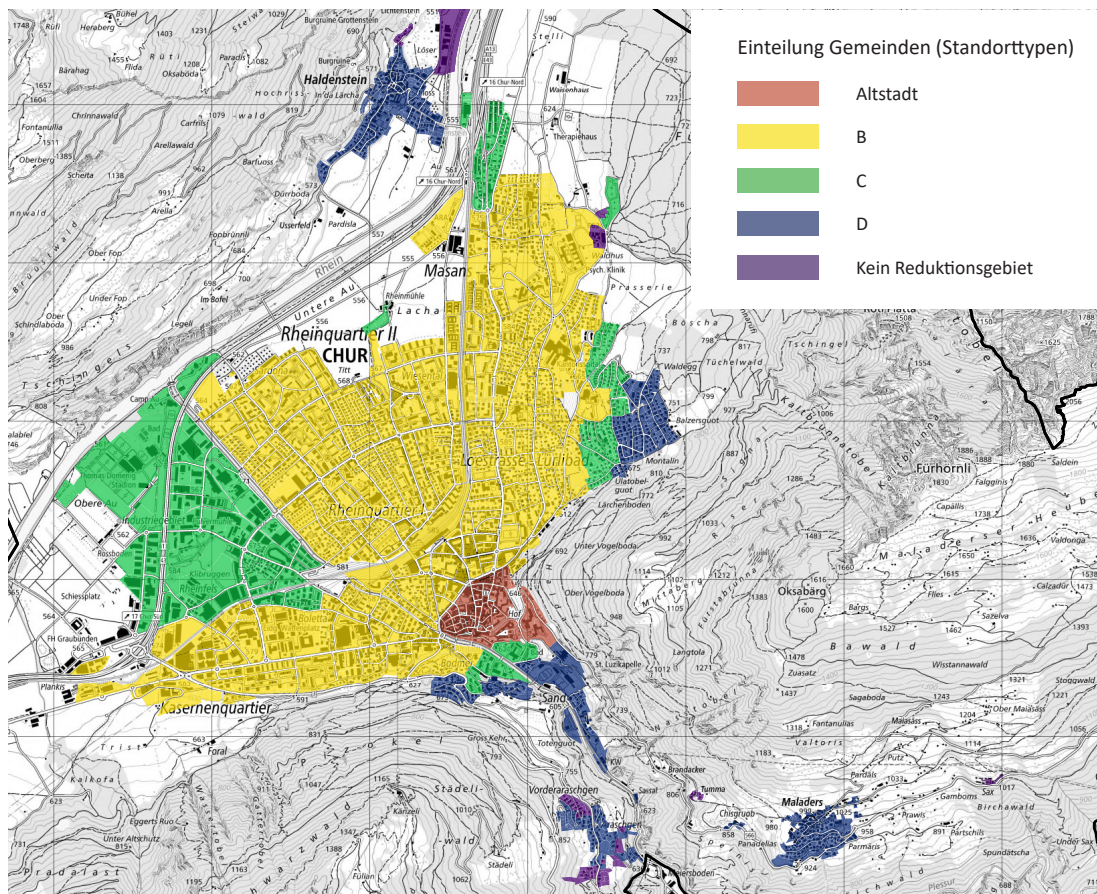


Abbildung 2:
Beispielhafte Einteilung in Standortstypen
(Darstellung hat nur Beispielcharakter und sollte
vor Anwendung geprüft/angepasst werden)

Abbildung 2 zeigt eine mögliche Einteilung der Siedlungsgebiete in Standortstypen. Die Einteilung berücksichtigt die ÖV-Erschliessung, die Zentralität und die Raumnutzung:

- | Historische Kerne: Zentrums-, Kern- und Dorfzonen gemäss Zonenplan
- | Standorttyp B: mehrheitlich Güteklassen A und B, zentrumsnahe Gebiete
- | Standorttyp C: mehrheitlich Güteklasse C, Wohn- und Arbeitsplatzgebiete
- | Standorttyp D: mehrheitlich Güteklasse D, periphere Wohn- und Arbeitsplatzgebiete

Empfehlung

Die Einteilung ist auf Gemeindeebene zu verifizieren und im Idealfall mit den Nachbargemeinden abzustimmen.

2.4 Minimal- und Maximalwerte

Pro Standorttyp können die Minimal- und Maximalwerte festgelegt werden, beispielsweise anhand der Norm 40 281. Die Angabe erfolgt als Prozent des Richtwerts. Zu empfehlen ist zudem die Differenzierung in Wohnnutzungen, Nicht-Wohnnutzungen und Besucher- / Kundenparkplätze. Bei der Festlegung der Werte ist folgendes zu bedenken:

- | Grosse Spannweiten geben den Grundeigentümern eine grössere Flexibilität, um auf spezifische Gegebenheiten der jeweiligen Nutzung zu reagieren.
- | Bei der Festlegung der Maximalwerte sollte die Auslastung des Verkehrsnetzes berücksichtigt werden. Eine Festsetzung von tiefen Maximalwerten macht in dichten und bereits stark verkehrsbelasteten Gebieten Sinn. Die Erreichbarkeit muss in diesen Fällen mit dem ÖV sowie dem Velo gut gewährleistet sein.
- | Tiefe Minimalwerte sind in Gebieten mit potenziell tiefem Motorisierungsgrad und hoher Zentralität und guter ÖV-Erschliessung sinnvoll.

Empfehlung

Für die Agglomeration Chur wird die Orientierung an folgenden Werten empfohlen:

Standorttyp	Wohnnutzungen				Übrige Nutzungen			
	Bewohnende		Besucher (ca. 10% der PP für Bewohnende gemäss 40 281)		Beschäftigte		Besucher	
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
Historischer Kern	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
B	50%	100%	50%	100%	40%	60%	0%	0%
C	60%	100%	60%	100%	50%	80%	40%	60%
D	70%	100%	70%	100%	60%	90%	50%	80%

Tabelle 4: Empfehlung Minimal- und Maximalwerte, Angaben in Prozent des Richtwertes

Die Tabelle zeigt einen Vorschlag für Reduktionsfaktoren nach Standorttyp. Die Werte können an die örtlichen Verhältnisse angepasst werden und sollten mit den Nachbargemeinden koordiniert werden. Ein Vorschlag für die Abgrenzung der Standorttypen findet sich im Anhang. In historischen Kernen ist die Erstellung von Parkieranlagen oftmals nicht möglich, gleichzeitig sind die Gebiete gut mit dem ÖV erschlossen, daher wurden die Minimal- und Maximalwerte auf 0% gesetzt.

2.5 Unterschreitung Minimalbedarf

Wenn eine Nutzung einen geringeren Parkplatzbedarf aufweist oder durch Mehrfachnutzungen die Parkplatznutzung effizienter abgewickelt werden kann, ist eine Unterschreitung des Minimums denkbar. Begründet wird dies im Rahmen eines Mobilitätskonzepts, welches aufzeigt, warum der Bedarf tiefer ist und mit welchen Massnahmen die Erschliessung der Nutzung trotzdem gewährleistet ist.

Exkurs: Mobilitätskonzepte

Das Mobilitätskonzept zeigt auf, welcher Verkehr eine Nutzung resp. ein Bauvorhaben erzeugt (Auto, ÖV- Fuss- und Veloverkehr) und wie dieser abgewickelt wird. Mögliche Auslöser von Mobilitätskonzepten können sein:

- | Die minimal zu erstellende Anzahl Pflichtparkplätze soll unterschritten werden (autoarme / autofreie Nutzungen)
→ Mobilitätskonzept ist Bestandteil der Baueingabe oder von Areal- und Quartierplänen
- | Die maximal zu erstellende Anzahl Pflichtparkplätze soll überschritten werden (Spezialfälle)
→ Mobilitätskonzept ist Bestandteil der Baueingabe oder von Areal- und Quartierplänen
- | Es handelt sich um eine Nutzung, die viel Verkehr erzeugt (mehr als 300 Parkplätze oder mehr als 1500 Fahrten / Tag)
→ Mobilitätskonzept ist Bestandteil der Baueingabe oder von Areal- und Quartierplänen
- | «Freiwillige» Erstellung im Rahmen eines betrieblichen oder kommunalen Umweltmanagements oder im Rahmen von Energie- und Mobilitätsprogrammen

Das Mobilitätskonzept wird durch den Eigentümer, die Bauherrschaft oder den Betreiber eines Areals erstellt. Mit der Baubewilligung oder der Genehmigung von Areal- und Quartierplänen werden die Inhalte des Mobilitätskonzept für die Bauherrschaft/den Betreiber verbindlich.

Ein Mobilitätskonzept besteht in der Regel aus folgenden Elementen:

- | Beschreibung der Ausgangslage und des Anlasses
- | Beschreibung der heutigen und künftigen verkehrlichen Situation: Erschliessung, Angebot ÖV, Fuss- und Velowegnetz, Veloabstellplätze etc.)
- | Beschreibung der Projektfaktoren: Geplante Nutzungen und deren Ansprüche an die Mobilitätsangebote, Beschreibung Projekt

- | Definition von Zielgrössen Mobilität: angestrebter Modal Split, geplantes Angebot an Parkplätzen und weiteren Mobilitätsangeboten

Definition von Massnahmen, um die Zielgrössen zu erreichen:

- Infrastrukturelle Massnahmen, z.B. Vergrösserung Angebot Veloabstellplätze, Plätze für Lastenvelos, Velowerkstatt, Ausstattung der ÖV-Haltestellen
- Angebotsmassnahmen, z.B. Verbesserung ÖV-Angebot, Car-Sharing, Bike-Sharing, Paketservice, Lieferservice, Mobilitätsbonus
- Lenkende Massnahmen im MIV wie z.B. Parkraumbewirtschaftung, Regelungen zur Vergabe von Parkplätzen
- Massnahmen Kommunikation: Beratungsstelle für Mobilitätsfragen, Aktionen und Kampagnen, aktive Information der Nutzenden

- | Wirkungskontrolle und Berichterstattung: Verantwortlichkeit, Periodizität und Berichterstattung, Inhalte der Kontrolle, Vorgehen bei Nicht-Erreichung der Zielsetzungen

Empfehlung

Die Unterschreitung des Minimalbedarfs sollte nur nach Vorlage eines Mobilitätskonzepts zugelassen werden, da ansonsten der Druck auf die öffentliche Parkierung steigen kann. Die Gemeinde sollte dazu im Baugesetz und / oder in einer Verordnung konkretisierende Bestimmungen zu folgenden Themen des Mobilitätskonzepts machen:

- | Zwingende Inhalte
- | Zuständigkeiten
- | Massnahmen zur Erreichung der Ziele
- | Monitoring, Berichterstattung
- | Massnahmen, sofern Ziele nicht erreicht werden

2.6 Überschreitung Maximalwerte (Spezialfälle)

Auch die Maximalwerte gemäss VSS-Norm können in Spezialfällen überschritten werden. Dies kann z.B. dann sinnvoll sein, wenn aus bautechnischen Gründen für etappierte Vorhaben bereits in der ersten Etappe die gesamte Tiefgarage erstellt wird oder für weitere Nutzungen Parkplätze erstellt werden.

Empfehlung

Für obengenannte Spezialfälle, bei welchen der Maximalbedarf überschritten wird, sollte ebenfalls ein Mobilitätskonzept erstellt werden, welches begründet, warum die Überschreitung notwendig ist und wie die Parkplätze betrieben werden. Es können dieselben Inhalte wie oben genannt gefordert werden. Zusätzlich ist auf folgende Punkte zu achten:

- | Erschliessung und Kapazität des umliegenden Strassennetzes
- | Betrieb der Parkieranlage, Vereinbarungen mit Drittnutzern

2.7 Nutzungen mit hohem Bedarf an Parkplätzen bzw. vielen Fahrten

Bei Nutzungen die mehr als 300 Parkplätze aufweisen oder die täglich mehr als 1'500 Fahrten generieren, kommt laut VSS-Norm 40 281 das «detaillierte Verfahren» zur Anwendung. Das detaillierte Verfahren entspricht im Wesentlichen dem Vorgehen bei Unterschreitungen und Überschreitungen der vorgegebenen Minimal- und Maximalwerte und braucht in jedem Fall ein Mobilitätskonzept. Nutzungen in dieser Dimension sind zudem UVP-pflichtig (vgl. [Exkurs auf Seite 12](#)).

Empfehlung

Für die genannten Fälle sollte ein Mobilitätskonzept gemäss Empfehlungen auf [Seite 12](#) erstellt werden.

Allenfalls sind weitere Vereinbarungen zu treffen.

2.8 Lage und Anordnung

Die Gemeinden können Vorgaben zur Lage und Anordnung der Parkplätze machen. Darin kann z.B. die Anordnung und Gestaltung von Parkfeldern geregelt werden. So können beispielsweise versetzte Längsparkfelder als verkehrsberuhigende Elemente eingesetzt werden. Weiter können Parkfelder mit gestalterischen Massnahmen besser in den öffentlichen Raum integriert werden. Grosse, versiegelte Parkflächen erhöhen die Trennwirkung und lassen den Raum insgesamt unattraktiver erscheinen. Weiter erhöhen unversiegelte Flächen (z.B. Schotterrassen, Rasengittersteine, etc.) die Sickerfähigkeit des Oberflächenwassers.

Weiter können Vorgaben zur mehrgeschossigen bzw. unterirdischen Anordnung gemacht werden, z.B. um eine platzsparende Anordnung von Parkieranlagen sicherzustellen. Dies sind einerseits Parkhäuser (mehrgeschossig), andererseits Tiefgaragen (unterirdisch). Parkhäuser haben im Vergleich zu Tiefgaragen tiefere Erstellungskosten, dafür ist die Beeinträchtigung des Ortsbildes in der Regel grösser. Bei beiden stellt sich grundsätzlich die Frage nach der Integration ins Stadt-/Ortsbild, sowie nach der Belastung des Strassennetzes durch die hohen Kapazitäten. Generell muss im Einzelfall geklärt werden, inwiefern Angaben zu ober- oder unterirdischen Anlagen sinnvoll sind, da dies vom räumlichen Kontext abhängt.

Im Baugesetz können bei Bedarf Bestimmungen zu weiteren Themen formuliert werden:

Empfehlung

Je nach Situation sind Bestimmungen zu folgenden Themen sinnvoll:

- | Vorgaben zur unter- oder oberirdischen Anordnung
- | Vorgaben zur mehrgeschossigen Anordnung
- | Befestigung / Begrünung
- | Ausstattung mit Ladeinfrastrukturen

2.9 Zentrale Parkieranlagen

Wenn für mehrere Nutzungen gebündelt auf einem anderen Grundstück Parkfelder erstellt werden, wird von einer «zentralen Parkierananlage» gesprochen. Zentrale Parkierananlagen dienen der effizienten Anordnung von Parkraum. Durch die Nutzung von Synergien kann die Anzahl Parkplätze reduziert werden. Die Tarifgestaltung in Abhängigkeit der Lage (je zentraler, desto teurer) ist sinnvoll.

Empfehlung

Im Sinne einer flächeneffizienten Anordnung von Parkplätzen sollte die Erstellung von zentralen Parkieranlagen ermöglicht werden. Damit solche Parkfelder als Pflichtparkfelder angerechnet werden können, sollte der Nachweis erbracht werden, dass sie sich in nützlicher Distanz zur Liegenschaft, welcher sie dienen, befinden und dauernd benutzbar sind. Überdies besteht die Möglichkeit, die Bewirtschaftung von zentralen Parkieranlagen verpflichtend zu machen. Dies bedingt einen entsprechenden Gesetzesartikel (z.B. Baugesetz, Quartierplan, Arealplan).

2.10 Parkierung in Arbeitsplatzgebieten

Bei Gemeinden mit grossen Arbeitsplatzgebieten befindet sich oft ein beträchtlicher Teil der Parkplätze im Besitz der Arbeitgeber und der Berufsverkehr spielt eine wichtige Rolle im Verkehrsaufkommen der Gemeinde. Dabei gelten die Vorgaben der zentralen Parkieranlagen (vgl. Kapitel 2.9).

Empfehlung

Gemeinden können zusätzlich bei den Arbeitgebenden ein betriebliches Mobilitätsmanagement anregen oder – im Falle von grösseren Neubauten – über das Baugesetz vorschreiben (siehe Kapitel 2.7). Dabei sollen die von den Unternehmen generierten Verkehrsströme möglichst effizient, sicher, sozial- und umweltverträglich abgewickelt werden. Beispielsweise können in diesem Rahmen Firmenparkplätze bewirtschaftet werden, oder es können Beiträge an ÖV-Billette gesprochen werden.

2.11 Ersatzabgaben

Einmalige Ersatzabgaben sind dann zu leisten, wenn Parkfelder nicht erstellt werden können, der Bedarf aber grundsätzlich vorhanden ist. Die Höhe der Ersatzabgabe, die Zahlungsmodalitäten sowie deren Verwendungszweck ist in einem Reglement festzulegen, und kann sich beispielsweise an den Erstellungskosten für einen Tiefgaragenplatz orientieren. Die Entrichtung einer Ersatzabgabe bewirkt kein Recht auf die Reservierung von Parkfeldern auf öffentlichem Grund oder in öffentlichen Einstellhallen. Anstelle der Errichtung von Ersatzabgaben können die Eigentümer auch verpflichtet werden, sich in Gemeinschaftsanlagen einzukaufen.

Empfehlung

Ersatzabgabepflichtig sind Nutzungen, die den Minimalbedarf unterschreiten und dies nicht mittels Mobilitätskonzept begründet ist, d.h. es ist ein Bedarf an Abstellplätzen vorhanden, welcher nicht gedeckt werden kann. Die Einnahmen aus den Ersatzabgaben sollten für folgende Zwecke verwendet werden können (zweckgebundene Abgaben):

- | Erstellung von öffentlichen Parkieranlagen
- | Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs oder des nicht motorisierten Privatverkehrs, die den abgabepflichtigen Grundeigentümern dienen

Anstelle der Errichtung einer Ersatzabgabe können Eigentümer auch dazu verpflichtet werden, sich in Gemeinschaftsanlagen einzukaufen. Die Höhe der Ersatzabgaben ist im Baugesetz festzulegen. Anstelle eines fixen Betrages kann sich die Höhe auch an den Erstellungskosten für einen Parkplatz orientieren (z.B. Ein Viertel der durchschnittlichen Kosten, welche für die Erstellung der verlangten Anzahl Parkplätze anfallen würden).



IGROS



BURGER KING

SOCAR

Eni

3 Parkierung auf öffentlichem Grund

19

3.1 Grundprinzip und Begriffe

Parkierung sollte primär auf privaten Flächen stattfinden. Als Ergänzung dazu können öffentliche Parkplätze temporären Parkraum bieten, beispielsweise in Zentren oder Wohnquartieren, in denen aufgrund der Bauepoche wenig privater Parkraum zur Verfügung steht. Ziel der Parkierungsbestimmung für die Parkplätze auf öffentlichem Grund ist es, die missbräuchliche Nutzung zu verhindern.

Eine öffentliche Parkierung, welche nicht mehr nur kurzfristig erfolgt, stellt eine über den Gemeingebrauch hinausgehende Benutzung einer öffentlichen Strasse dar.

Empfehlung

Durch entsprechende Regelungen kann auf folgende Punkte Einfluss genommen werden:

Thema	Handlungsspielraum
Anzahl und Lage	– Verkehrsaufkommen lenken (ggf. unterstützt mit Parkleitsystem zur Vermeidung von Parksuchverkehr) – Bereitstellung von Kundenparkfeldern in Dorfkernen und Stadtzentren – Bereitstellung von Parkfeldern für das Gewerbe in angemessener Verteilung im Quartier gemäss Nutzungsdruck – Planung im Rahmen von Verkehrskonzepten (z.B. Gesamverkehrskonzept)
Parkzeit/ Parkdauer	– Sicherstellung der bestimmungsgemässen Benützung der Parkplätze
Parkgebühren	– Abhängig von Standort und Nutzung der Parkierungsanlage oder der Parkfelder
Lenkung der Nutzenden	– Sicherstellung der bestimmungsgemässen Benützung der Parkfelder – Bevorzugung bestimmter Nutzergruppen (z.B. Anwohnerbevorzugung)

Tabelle 5: Übersicht Themen zur Einflussnahme bei der öffentlichen Parkierung

3.2 Vorgehen

Die Gemeinden können Reglemente erlassen, in denen Gebühren und Beiträge für die öffentliche Parkierung festgelegt werden. Die Erstellung eines Reglements ist zwingend nötig, wenn Gebühren erhoben werden sollen. Durch die Gemeindeversammlung resp. den Gemeindevorstand werden der Gebührenrahmen und die Zuständigkeit für Gebührenanpassungen (z. B. Delegation an den Gemeindevorstand / Stadtrat aufgrund eines konkreten Indexstandes) festgelegt. In einer Verordnung des Gemeindevorstands können die konkreten Gebühren festgelegt werden.

Empfehlung

Erlass eines Reglements durch die Gemeindeversammlung (Hinweise zu Inhalten Kapitel 3.3) und einer Verordnung, in welcher der Gemeindevorstand konkretisierende Bestimmungen festlegt.

3.3 Inhalt des Reglements

Der Inhalt des Reglements ist abhängig von den getroffenen Bewirtschaftungsmassnahmen für die öffentlichen Parkfelder. Eine Übersicht über die Bewirtschaftungsmöglichkeiten findet sich in Anhang 6).

Empfehlung

Folgende Themen sollten abgehandelt werden:

- | Die betroffenen Parkfelder und Parkieranlagen (örtlicher Geltungsbereich)
- | zeitlicher Geltungsbereich (z.B. werktags, Ausnahmen am Wochenende)
- | Parkzeitbeschränkungen (Dauer)
- | die Höhe der Gebühren (siehe Anhang 3)
- | Parkkarten: Berechtigte, Anzahl, Ausstellung, Entzug
- | Verwendungszweck der Gebühren (Errichtung eines Mobilitätsfonds)
- | Strafbestimmungen

3.4 Umsetzung und Kontrolle

Die konkrete Umsetzung der Parkierungsbestimmungen sollte bereits bei der Erstellung der Reglemente und Verordnungen integral mitgedacht werden. So können bereits für den Beschluss an der Gemeindeversammlung Kosten und Erträge aufgezeigt werden. Zudem kann vermieden werden, dass Bestimmungen beschlossen werden, die in der Umsetzung Probleme verursachen.

Empfehlung

Folgende Themen sollten bei der Erarbeitung der Reglemente und Verordnungen bereits mitgedacht und die zuständigen Personen einbezogen werden:

- | Einbezug der Personen, die anschliessend mit der Umsetzung betraut werden (z.B. Bauamt). Notwendige Infrastrukturen (z.B. Parkuhren, Schilder) frühzeitig mitplanen
- | Einbezug oder Konsultation der künftigen Kontrollbehörde (z.B. Polizei, privater Dienstleister). Klären, wer die Kontrollen vornimmt.
- | Evaluation und Prüfung der Kompatibilität von elektronischen Systemen wie z.B. E-Payment
- | Einbezug von stark Betroffenen (z.B. Sportvereine, Lehrpersonen). Gemeinsame politische Haltung gegenüber spezifischen Interessengruppen definieren
- | Einnahmenschätzung und Kostenschätzung frühzeitig machen, Kredite einholen, evtl. Synergien prüfen (z.B. bei Signalisation mit T30-Schildern)
- | Einbezug Preisüberwacher: Der Preisüberwacher ist zuständig für die Überprüfung der Benutzungsgebühren. Die Gebühr für (Jahres-)Parkkarten stellt eine Benutzungsgebühr für gesteigerten Gemeingebrauch dar. Bezüglich der Bewirtschaftung von Parkfeldern auf öffentlichem Grund wird ein lokales Monopol angenommen, weswegen die Legislative oder die Exekutive einer Gemeinde, die für die Festsetzung oder Genehmigung einer Preiserhöhung zuständig ist, vorgängig zur Preisfestlegung zwingend den Preisüberwacher anzuhören hat. Die entscheidende Behörde hat Abweichungen hiervon zu begründen und den Preisüberwacher von ihrem Entscheid zu informieren.

3.5 Parkierung im Zusammenhang mit dem Tourismus/Veranstaltungen

Im Bereich des Tourismus bestehen nur beschränkte Möglichkeiten, die Verkehrsströme zu lenken, wobei die Ströme saisonal/wetterabhängig sind. Das Dosieren der Verkehrsströme an Spitzentagen in den Tourismusdestinationen gewinnt jedoch an Bedeutung. Gerade grosse Parkplätze – beispielsweise von Bergbahnen – könnten Dosierfunktionen übernehmen. Bei Veranstaltungen ist die Einflusnahme grösser. Ein Hebel besteht bei der Bereitstellung des Parkplatzangebots, beispielsweise im Rahmen eines Nachhaltigkeitskonzeptes.

Empfehlung

Das Angebot für den **Tagestourismus** sollte nicht auf die Spitzentage ausgelegt werden, sondern sich eher am Durchschnitt orientieren. Für Spitzentage können Konzepte z.B. mit Mehrfachnutzungen (z.B. im Zusammenhang mit Firmenparkplätzen) erarbeitet werden.

Bei **Veranstaltungen** können Gemeinden als Bedingung für die Bewilligung die Vorlage eines Verkehrskonzeptes verlangen. In diesem Konzept soll festgelegt werden, wie der Verkehr möglichst ohne Auswirkungen auf das Strassennetz abgewickelt und wie die Parkierung gehandhabt wird.

3.6 Vorgaben öffentlich zugängliche Parkplätze in privatem Eigentum

Parkplatzbewirtschaftung für private Parkplätze sowie der Einbezug privater Parkierungsanlagen in ein Parkleitsystem kann vorgeschrieben werden, sofern die Exekutive hierzu z.B. im Baugesetz bevollmächtigt wird (vgl. hierzu Art. 24 Abs 2 Ziff. 5 KRG).

Empfehlung

Es wird empfohlen, die Exekutive zu bevollmächtigen, Vorgaben für öffentlich zugängliche Parkplätze in privatem Eigentum zu machen (nur bei Neubauten). In der Ausführung müssen konkretisierende Vereinbarungen getroffen werden, insbesondere bezüglich Kostenteilung, Unterhalt, Kontrolle und Bussenwesen.

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

23

Abbildung 1: Grundprinzip Bedarfsbestimmung privater Parkierung	8
Abbildung 2: Beispielhafte Einteilung in Standorttypen (Darstellung hat nur Beispielcharakter und sollte vor Anwendung geprüft/angepasst werden)	10
Tabelle 1: Übersicht über relevante Themen und betroffene Gemeinden	1
Tabelle 2: Private und öffentliche Parkierung und die Möglichkeiten der Einflussmöglichkeiten auf diese durch die Gemeinden	4
Tabelle 3: Übersicht Prinzip VSS-Norm	7
Tabelle 4: Empfehlung Minimal- und Maximalwerte	19
Tabelle 5: Übersicht Themen zur Einflussnahme bei der öffentlichen Parkierung	16
Tabelle 6: Übersicht Parkgebühren Agglomeration Chur (Kurzzeitparkierung)	35
Tabelle 7: Übersicht Parkgebühren Agglomeration Chur (Langzeitparkierung)	36
Tabelle 8: Parkgebühren weiterer Städte und Gemeinden als Vergleich (Kurzzeitparkierung)	37
Tabelle 9: Parkgebühren weiterer Städte und Gemeinden als Vergleich (Langzeitparkierung)	39

Quellen- und Grundlagenverzeichnis

- Agglomeration Chur, AP 4. Generation: Hauptdokumentation, Massnahmendokumentation, Kartendokumentation
- Parkplatzerhebung AP5G (Beilage 4)
- Schweizer Normenwerk SN
- ÖV-Güteklassen Kanton Graubünden

Musterbestimmungen zur Parkplatzerstellungspflicht für das Baugesetz

Einführung

Im Folgenden sind Empfehlungen bezüglich der privaten Parkierung zusammengefasst, welche ins Baugesetz der Gemeinden eingearbeitet werden können.

Erstellung von Parkfeldern

Art XY Erstellung von Parkfeldern (aktuell im Musterbaugesetz: Art 107 Abstellplätze für Motorfahrzeuge, Motorfahrräder und Fahrräder)

1. Bei neuen Bauten sowie bei Umbauten und Erweiterungen bestehender Bauten, welche zusätzlichen Verkehr erwarten lassen, hat die Bauherrschaft in angemessener Distanz während des ganzen Jahres zugängliche Abstellplätze für Motorfahrzeuge zu erstellen und dauernd für die Parkierung offen zu halten oder die erforderlichen Rechte für die dauernde Benützung von Abstellplätzen auf fremdem Boden nachzuweisen.
2. Die Berechnung der notwendigen Parkfelder richtet sich nach der VSS-Norm 40 281. Es ist das minimal erforderliche und das maximal zulässige Parkfelder-Angebot für die Bewohnenden, das Personal und Besuchende/Kunden gemäss Anhang I zu ermitteln.
3. In der Altstadt / Dorfzone sind Parkfelder auf privatem Grund nicht zulässig. Im Kernbereich der Zone XY kann der Gemeindevorstand / Stadtrat deren Reduktion verlangen oder sie gänzlich verbieten.
4. Für autoarme und -freie Nutzungen gilt Art XY.
5. Kann nachgewiesen werden, dass zeitlich gestaffelte Mehrfachnutzungen von Parkfeldern möglich sind, kann das erforderliche Parkfeld-Angebot entsprechend reduziert werden. Dies ist in einem Mobilitätskonzept zu begründen.
6. Bei Neuansiedlungen von Arbeitsplätzen oder Betriebserweiterungen 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 I reduziert werden kann. Dabei ist eine monetäre Parkfeldbewirtschaftung vorzusehen.

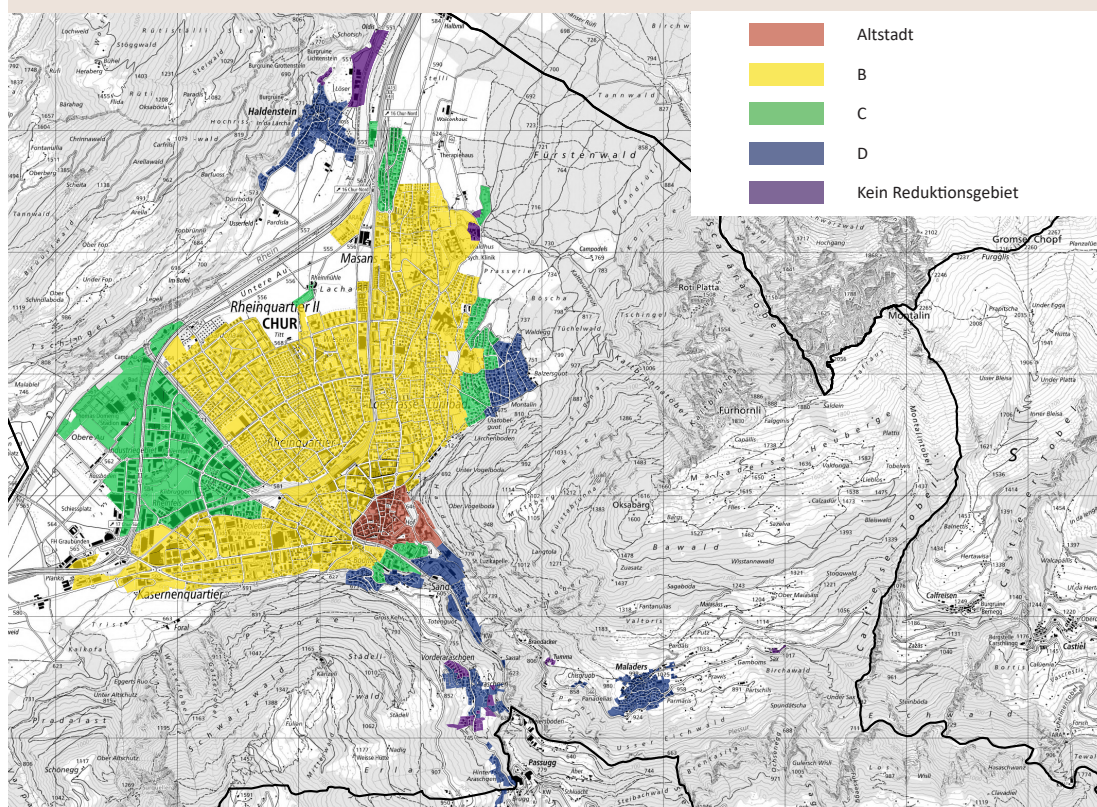
Anhang I: Minimal erforderliches und maximal zulässiges Parkfelder-Angebot im vereinfachten Verfahren für Bewohnende, Personal und Besuchende/Kunden

Das minimal erforderliche und das maximal zulässige Parkfelder-Angebot berechnet sich wie folgt:

1. Ermittlung der Richtwerte gemäss VSS-Norm 40 281
2. Festlegen des Parkfelder-Angebots innerhalb des minimal erforderlichen und des maximal zulässigen Parkfelder-Angebots gemäss nachfolgender Tabelle, abhängig vom Standort-Typ. Der Standort-Typ ergibt sich aus dem nachfolgenden Plan.

Tabelle: Die Tabelle zeigt einen Vorschlag für Reduktionsfaktoren nach Standorttyp. Die Werte können an die örtlichen Verhältnisse angepasst werden und sollten mit den Nachbargemeinden koordiniert werden. In historischen Kernen ist die Erstellung von Parkierungsanlagen oftmals nicht möglich, gleichzeitig sind die Gebiete gut mit dem ÖV erschlossen, daher wurden die Minimal- und Maximalwerte auf 0% gesetzt.

Standorttyp	Wohnnutzungen				Übrige Nutzungen			
	Bewohnende		Besucher		Beschäftigte		Besucher	
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
Altstadt	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
B	50%	100%	50%	100%	40%	60%	0%	0%
C	70%	100%	70%	100%	50%	80%	40%	60%
D	90%	100%	90%	100%	70%	90%	50%	80%



Plan Standorttypen (hier Beispiel Chur). Der Plan hat Beispielcharakter und sollte vor Anwendung überprüft werden.

Empfehlung

Der Artikel «Art XY Erstellung von Parkfeldern» kann mit Vorgaben zur Lage, Anordnung und Ausstattung von Parkplätzen ergänzt werden; Ergänzungsmöglichkeit dafür im Baugesetz:

Art XY Lage, Anordnung und Gestaltung von Parkfeldern für Personenwagen

1. Oberirdische Parkfelder sind mit einem wasserdurchlässigen Belag zu versehen. Abweichungen davon sind zu begründen
2. Oberirdische Parkplätze sind in der Regel zu begrünen.
3. Parkieranlagen mit einer Grösse von mehr als 50 Parkfeldern sind vorwiegend unterirdisch anzulegen. Ausnahmen sind zu begründen.
4. Elektroinstallationen, wie Haupt- bzw. Unterverteilungen, Rohrleitungen, Installationskanäle etc., sind so zu dimensionieren, dass ein nachträglicher Ausbau von mindestens 30-50% der Pflichtparkfelder mit einem Ladepunkt für Elektrofahrzeuge und den dazugehörigen Mess- und Sicherheitsausrüstungen gewährleistet ist.

Die Werte in der Tabelle können spezifisch auf die Voraussetzungen und Bedürfnisse der Gemeinde ausgerichtet werden. Um die Abstimmung zwischen den Gemeinden zu erleichtern ist in obenstehender Bestimmung ein Vorschlag eingefügt.

In der Tabelle können die Spalten «Beschäftigte» und «Besucher / Kunden» auch in eine Spalte zusammengefasst werden. Die Aufteilung der Parkfelder auf die beiden Nutzergruppen kann dann durch die Bauherrschaft erfolgen.

Zur Bestimmung der Standorttypen sind die ÖV-Güteklassen gemäss ARE eine gute Grundlage. Ausserdem können die Standorttypen in der Gemeinde auch über die Vorgaben in der VSS-Norm 40 281 bestimmt werden und somit homogene Gebiete eingeteilt werden (parzellenscharf). Die Zonierung der Gebiete kann ebenfalls in die Festlegung der Standorttypen einbezogen werden (z.B. eine Industriezone komplett einem Standorttyp zuordnen). Der Vorteil der Einteilung auf Stufe Baugesetz ist, dass nicht in jedem Baubewilligungsverfahren der Standorttyp neu berechnet werden muss. Bei einer Verbesserung der ÖV-Erschliessung der Gemeinde, wird eine Aktualisierung des Plans mit der Zuteilung der Standorttypen empfohlen.

Autoarme und autofreie Nutzungen

Art XY Autoarme und autofreie Nutzungen

1. Bauvorhaben mit der ausdrücklichen Zielsetzung der autoarmen oder autofreien Nutzung sind zulässig.
2. Bewilligungsvoraussetzungen für autoarme oder -freie Nutzungen sind:
 - ein Mobilitätskonzept zur dauerhaften Reduktion des motorisierten Individualverkehrs
 - ein periodisches Controlling der Umsetzung des Mobilitätskonzepts zuhanden der Bewilligungsbehörde
 - die rechtliche Sicherstellung des Mobilitätskonzepts durch entsprechende Verträge und Eintragungen im Grundbuch
3. Stellt der Gemeindevorstand wiederholte Abweichungen von den Vorgaben und Zielen des Mobilitätskonzepts fest, ist die Differenz zwischen den bereits erstellten Parkfeldern und dem minimalen Pflichtparkfelderangebot gemäss Anhang II zu realisieren oder die entsprechende Ersatzabgabe zu leisten.
4. Für Parkfelder, die gestützt auf ein Mobilitätskonzept nicht erstellt werden müssen, gilt keine Ersatzabgabepflicht.

Mobilitätskonzept

Art XY Mobilitätskonzept

1. Mit einem Mobilitätskonzept ist für den gesamten Perimeter aufzuzeigen, wie die Mobilität aller Nutzungsgruppen mit dem öffentlichen Verkehr, dem Fuss- und Veloverkehr sowie einem effizienten Einsatz des Motorfahrzeugs im Sinne der verkehrlichen Zielsetzungen im Gesamtplan Verkehr in Bezug zu ihrem räumlichen Umfeld zu bewältigen ist.
2. Im Mobilitätskonzept werden insbesondere die zu erreichenden Ziele, die maximal zulässige Anzahl Parkfelder für den MIV und die Minimalanforderungen an die Parkfelder für den Radverkehr sowie die geplanten Massnahmen definiert.
3. Die zum Erreichen der Ziele erforderlichen Massnahmen sind umzusetzen. Das Mobilitätskonzept kann im Rahmen zweier Verfahren geprüft werden:
 - a. im Rahmen eines Baubewilligungsverfahrens
 - b. im Rahmen eines Quartierplanverfahrens

4. Die Verpflichtung zum Monitoring/Controlling ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.
5. Zeigt das Monitoring/Controlling wiederholt auf, dass die anvisierten Ziele nicht erreicht wurden, kann der Gemeindevorstand verlangen, dass bestehende Massnahmen verschärft und weitere Massnahmen auf ihre Zweckmässigkeit hin geprüft und bei Eignung umgesetzt werden.

Empfehlung

Ergänzungsmöglichkeiten für «Art XY Mobilitätskonzept» im Baugesetz

6 Der Gemeindevorstand kann auch für ein zusammenhängendes Gebiet ein Mobilitätskonzept verlangen, sobald in diesem Gebiet mehr als 50 Arbeitsplätze erstellt werden oder eine Wohnsiedlung mit mehr als 20 Wohnungen entsteht.

Mehrfachnutzung

Art XY Mehrfachnutzung von Parkieranlagen

1. Zeitlich gestaffelte Mehrfachnutzungen von Parkfeldern sind möglich.
2. Die minimale Anzahl neu zu erstellender erforderlicher Parkfelder kann reduziert werden, sofern im nahen Umfeld Parkfelder existieren, die langfristig und zweckmässig durch die Bauherrschaft gesichert werden. Das Nutzungsrecht von Parkfeldern Dritter muss zwischen den Parteien vertraglich geregelt sein.

Zentrale Parkieranlagen/Gemeinschaftsanlagen

Art XY Zentrale Parkieranlagen / Gemeinschaftsanlagen

1. Zentrale Parkieranlagen / Gemeinschaftsanlagen sind Anlagen für Abstellplätze oder Teile davon, die Benützern verschiedener Grundstücke dienen.
2. Bei privaten, öffentlich zugänglichen Parkieranlagen mit mehr als 30 Parkplätzen müssen Gebühren im ortsüblichen Rahmen erhoben werden.

Ersatzabgaben

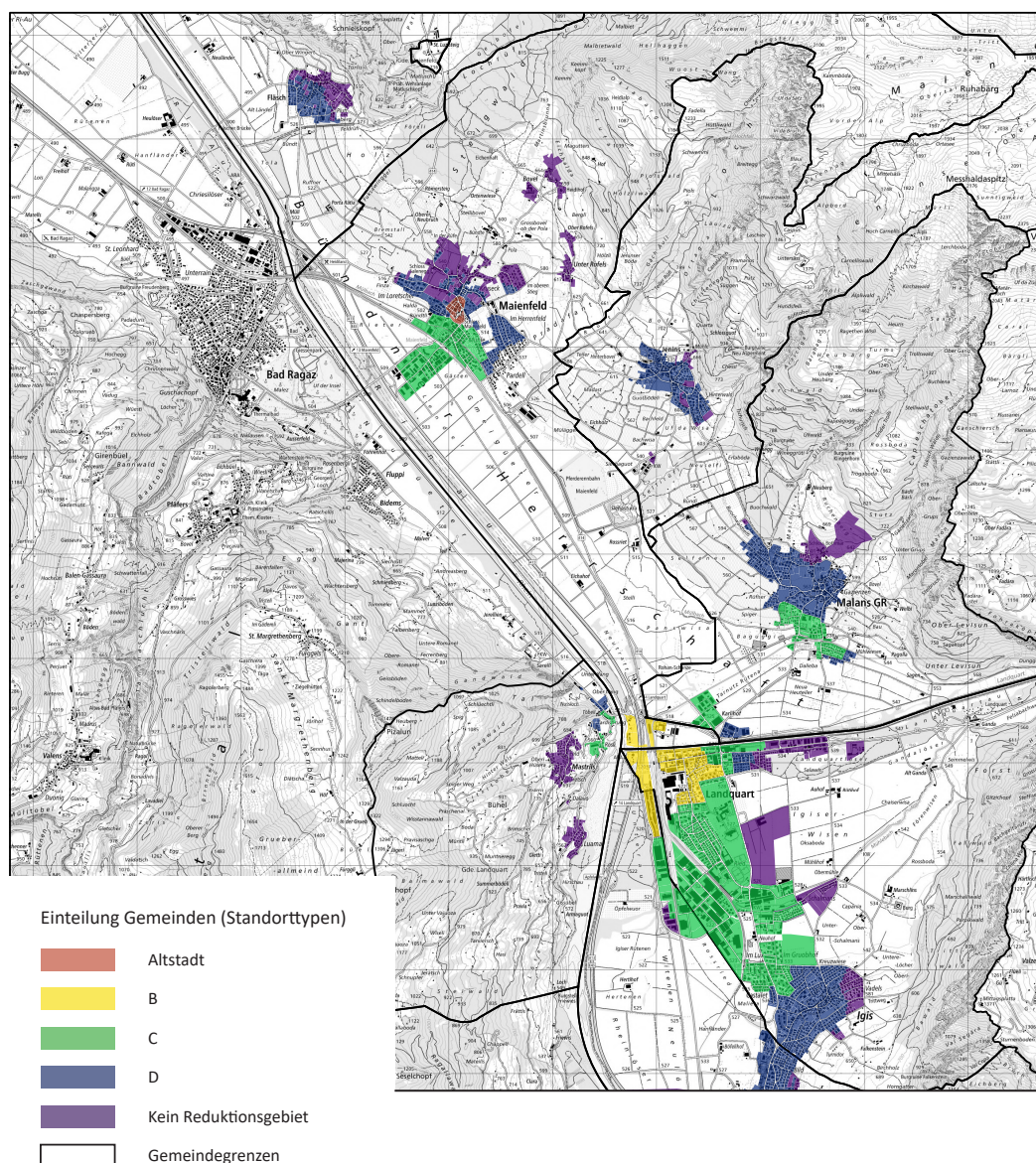
Art XY Ersatzabgaben

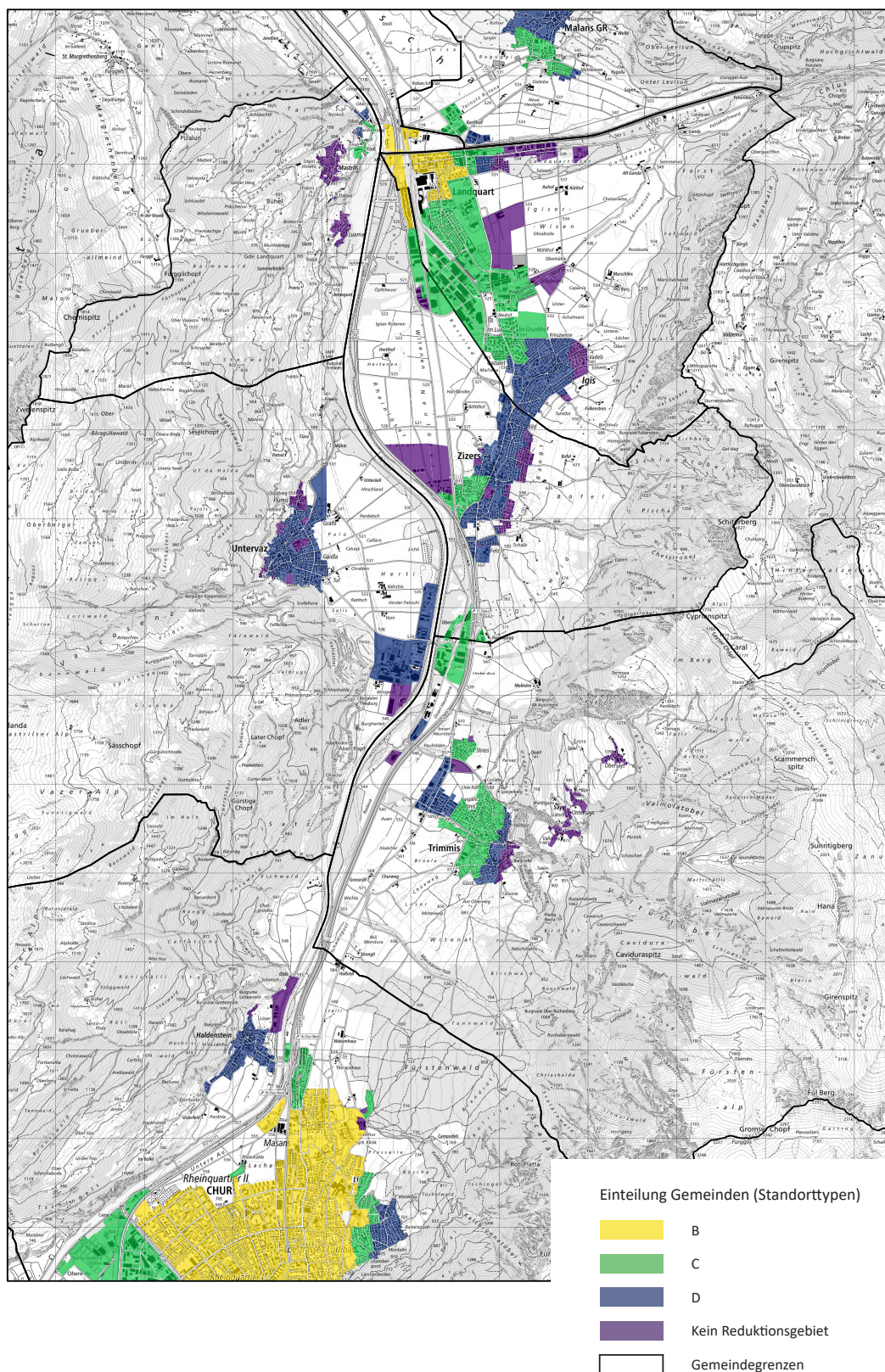
1. Ist die Anlage der vorgeschriebenen Motorfahrzeug-Abstellplätze auf eigenem oder durch vertragliche Abmachung gesichertem fremdem Boden nicht möglich und können die Abstellplätze auch nicht in einer Gemeinschaftsanlage bereitgestellt werden, ist für jeden fehlenden Abstellplatz eine einmalige Ersatzabgabe zu bezahlen.
2. Die Ersatzabgabe beträgt pro Pflichtplatz Fr. Dieser Betrag entspricht dem [Zürcher Baukostenindex](#)⁴ am von Punkten. Verändert sich der Index um jeweils 10% der Punkte, erhöht oder ermässigt sich die Ersatzabgabe ebenfalls um 10 %.
3. Die Ersatzabgabe wird der Bauherrschaft bei Erteilung der Baubewilligung in Rechnung gestellt und ist vor Baubeginn zu bezahlen. Der Ertrag der Abgaben ist für die Erstellung öffentlicher Parkieranlagen [oder die Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs] zu verwenden. Die Bezahlung der Ersatzabgabe gibt keinen Anspruch auf einen Motorfahrzeug-Abstellplatz.

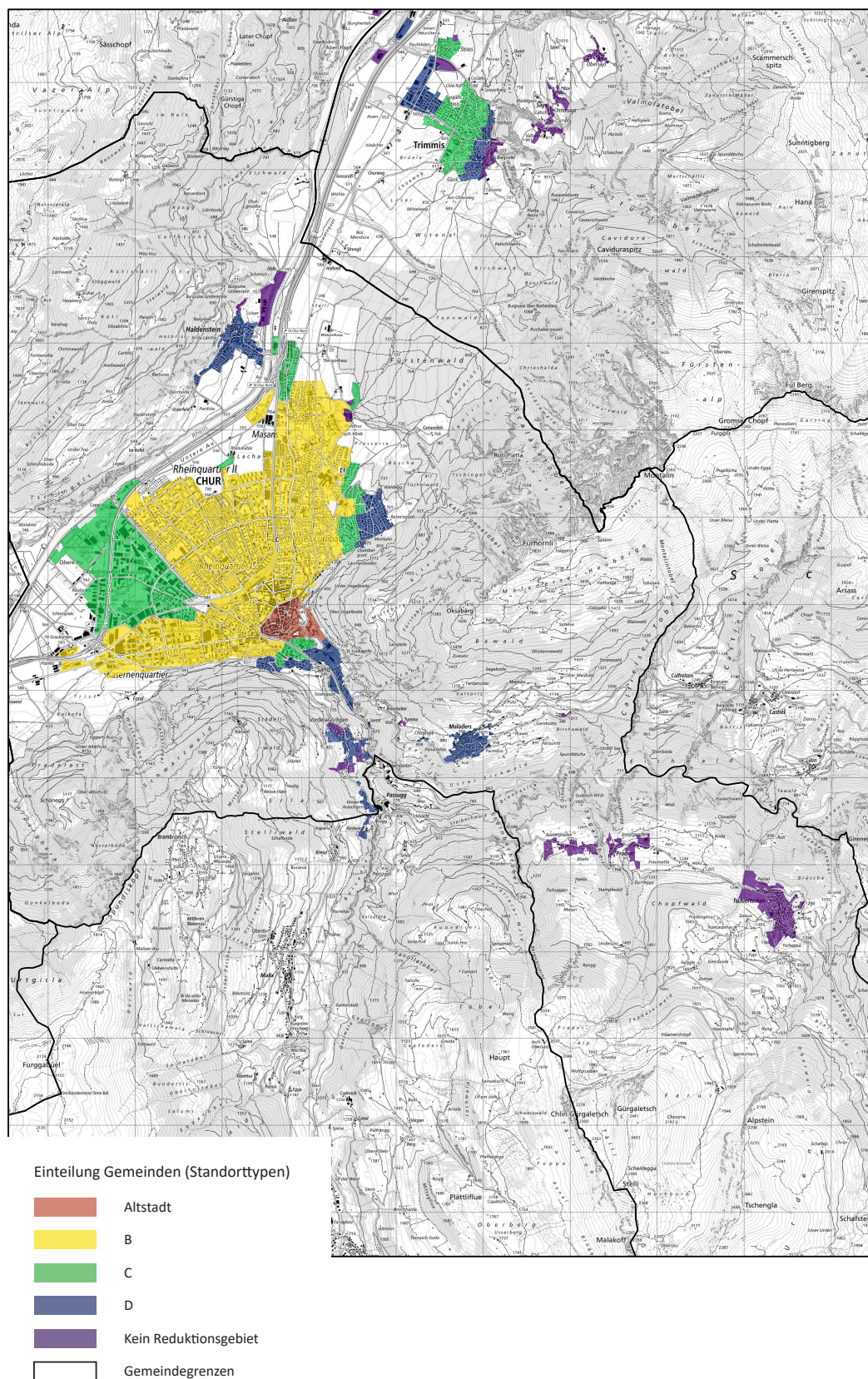
⁴ www.stadt-zuerich.ch → Politik & Verwaltung → Statistik & Daten → Daten → Bauen und Wohnen → Zürcher Index der Wohnbaupreise

Vorschlag Standorttypen

Die Vorlage für die Standorttypen wurde auf Basis der ÖV-Güteklassen erstellt: Die Parzellen innerhalb der Bauzonen wurden mit den ÖV-Güteklassen im GIS verschnitten. Anschliessend wurden händisch Korrekturen vorgenommen, worauf darauf geachtet wurde, dass die Grenzen der Standorttypen einigermaßen sinnvoll (z.B. getrennt durch eine Strasse) sind. Die Abgrenzung der Standorttypen erfolgte ohne detailliert Ortskenntnisse und soll lediglich einen ersten Anhaltspunkt geben. Es wird empfohlen, die Abgrenzung anhand der lokalen Gegebenheiten zu prüfen und bei Bedarf anzupassen.







Anhang 3

Vergleich Parkgebühren Agglomeration Chur

Kurzzeitparkierung

Nachfolgend wurde für die Agglomeration Chur eine Übersicht über die Preise Parkierung auf öffentlichem Grund erstellt (Bei einigen Gemeinden konnten die Gebühren nicht ermittelt werden):

Gemeinde	Stündliche Gebühr	Tagesgebühr
Maienfeld	0.30-0.50	15.00
Malans	0.30-1.00	-
Landquart	-	-
Zizers	0.50 (max. 24h)	-
Chur	0.50-1.60	-
Felsberg	0.50 (07:00-19:00)	-
Domat/Ems	-	10.00
Bonaduz/ Rhäzüns	-	-
Trimmis	1.00 (bis max. 3 h)	10.00
Untervaz	-	-
Fläsch	-	-
Jenins	-	-
Reichenau-Tamins	-	-

Tabelle 6: Übersicht Parkgebühren Agglomeration Chur (Kurzzeitparkierung)

Langzeitparkierung

Dieselbe Übersicht wurde ebenfalls für die Langzeitparkierung erstellt. Einige Gemeinden bieten keine wöchentlichen Parkkarten an oder die Parkgebühren konnten nicht ermittelt werden:

Gemeinde	Wöchentlich (CHF/Woche)	Monatlich (CHF /Monat)	Jährlich (CHF/Jahr)
Maienfeld	60.00	-	600.00
Malans	-	50.00	500.00
Landquart	-	50.00	500.00
Zizers	40.00	70.00	600.00
Chur	-	50.00	600.00 (Rechnung halbjährlich)
Felsberg	20.00	60.00	540.00
Domat/Ems	15.00	25.00	120.00
Bonaduz/Rhäzüns	20.00	70.00	600.00
Trimmis	20.00	-	-
Untervaz	-	-	-
Fläsch	-	50.00	500.00
Jenins	-	40.00	-
Reichenau-Tamins	-	-	-

Tabelle 7: Übersicht Parkgebühren Agglomeration Chur (Langzeitparkierung)

Anhang 4

Weitere Städte und Gemeinden als Vergleich

Kurzzeitparkierung

		Stündliche Gebühr	Tagesgebühr
Bez. Küssnacht (SZ)	Mit Parkuhr	0.5	5.00 (max. 48h)
Bez. Gersau (SZ)	Mit Parkuhr	1h gratis, danach 1.00	10.00 (max. 12h)
Morschach (SZ)	Mit Parkuhr	1 h gratis, danach 1.00	9.00
Ingenbohl	Mit Parkuhr	(teilw.) 1h gratis, danach 1.00	18.00
Lenk	Kurzparker	1.50	
	Dauerparkplätze Tag	-	8.50
Quarten (SG)	Hauptstrasse/Kreisel	30 min gratis, danach 1.00	13.00 (max. 24h)
	Hafen	1.00 (ab 3.h 0.75)	15.00 (max. 72h)
Bubikon	Zone 1 + 2	15 min gratis, danach 1.00	- (max. 90 min)
	Zone 3	30 min gratis, danach 1.00	5.50 (max. 12h)
	Zone 4	1.00	8.00 (max. 24h)
Baden	Zone 1 ₁	4.00	-
	Zone 2-3 ₂	1.50	-
	Zone 4-8 ₃	0.00 (bis 4h)	10.00 (ab 4h)
Niederlenz	Parkraumzone	0.00 (bis 4h)	5.00
	Parkplätze mit Parkuhr	1.00 (ab ca. 1h bis max. 4h)	-
	Ohne Parkuhr	0.00 (bis 6h)	-
Sursee	Kurzzeitparkierzone A	1.00 (ab 0.5h bis max. 1.5h)	-
	Dauerparkierzone B	0.50	-
	Zone 24	0.50	6.00
	Zone 24 ₄	1.00 (ab 0.5h)	8.00
	Zone 24 Altstadt	0.00 (bis max. 0.5h)	-
Stadt Solothurn	Kurzzeit	0.80-4.00	-
	Langzeit	0.40-1.00	5.00-10.00
Bremgarten	Zone 1 ₉	2.00 (bis max. 2h)	
	Zone 2 ₁₀	Keine Parkplätze, nur in markierten Bereichen mit «Blauer Zone»	
	Zone 3 ₁₁	1.00 (bis max. 3h)	
	Zone 4 ₁₂	1.00	-
	Mit Parkuhr	0.50-5.00	-

		Stündliche Gebühr	Tagesgebühr
Aarau	Ohne Parkuhr	0.00 (bis max. 3h, ab 3h Tageskarte)	
	Mit Parkuhr	1.00 – 1.20	
Wohlen	Zone 1 ₁₃	1.00 (max. 1h)	-
	Zone 2 ₁₄	1.00 (max. 4h)	-
	Zone 3 ₁₅	1.00	7.00
	Zone 4 ₁₆	0.00 (bis max. 3h)	5.00 (ab 3h)
	Zone 5 ₁₇		
	Zone 6 ₁₈	1.20	10.00
Buchs AG	Ohne Parkuhr	0.00 (max. 3h)	
	Mit Parkuhr	Max. 2.00	Max. 10.00

Tabelle 8: Parkgebühren weiterer Städte und Gemeinden als Vergleich (Kurzzeitparkierung)

Langzeitparkierung

		Monatlich (CHF /Monat)	Jährlich (CHF/Jahr)
Bez. Küssnacht (SZ)	Parkkarte	60.00	600.00
Bez. Gersau (SZ)	Parkkarte	60.00	600.00
Morschach (SZ)	Parkkarte	40.00	480.00
Ingenbohl (SZ)	Parkkarte	60	600.00
Lenk	Dauerparkplätze Tag	60.00	120.00
	Dauerparkplätze Tag und Nacht	90.00	180.00
Quarten	Parkkarte	-	60.00
Bubikon	Öffentliche PP (Ausnahme PH Bhf.)	50.00	500.00
	Zone 1 ₁	-	-
	Zone 2-3 ₂	50.00	500.00
	Zone 4-8 ₃	40.00	400.00
	Parkraumzone	50.00	500.00
	Parkplätze mit Parkuhr	-	-
	Ohne Parkuhr	-	-
Sursee	Kurzzeitparkierzone A	-	-
	Dauerparkierzone B	40.00	400.00
	Zone 24	40.00	400.00
	Zone 24 ₄	-	-
	Zone 24 Altstadt	-	-
Stadt Solothurn	Kurzzeit	-	-
	Langzeit	10.00-50.00	-
Bremgarten	Zone 1 ₉	-	-
	Zone 2 ₁₀	-	-
	Zone 3 ₁₁	-	-
	Zone 4 ₁₂	60.00	600.00
	Mit Parkuhr	-	-
Aarau	Ohne Parkuhr		
	Mit Parkuhr		
Wohlen	Zone 1 ₁₃	-	-
	Zone 2 ₁₄	-	-
	Zone 3 ₁₅	30.00	300.00
	Zone 4 ₁₆	60.00	600.00
	Zone 5 ₁₇		
	Zone 6 ₁₈	-	-
Buchs AG	Ohne Parkuhr		
	Mit Parkuhr	-	-
Buchs AG	Ohne Parkuhr		
	Mit Parkuhr	-	-

Tabelle 9: Parkgebühren weiterer Städte und Gemeinden als Vergleich (Langzeitparkierung)

Übersicht Ersatzabgaben Agglomeration Chur

Stand: Februar 2025

Gemeinde	Ersatzabgabe (einmalig)	Erläuterungen
Maienfeld	-	Eigentümer können verpflichtet werden, sich in eine Gemeinschaftsanlage einzukaufen
Malans	10'000.-	Landesindex der Konsumentenpreise, Stand August 2023 von 106.4 Punkten (Basis Dezember 2020=100)
Landquart	-	Ein Viertel der durchschnittlichen Kosten, welche für die Erstellung der verlangten Anzahl Parkplätze anfallen würden (gem. neuem Baugesetz)
Zizers	3'500.- 3'000.-	Wohnzonen (W I - W III), Kernzone und Wohn- und Gewerbezone (WG) Übrige Bauzonen
Chur	-	In der Stadt Chur werden keine Ersatzabgaben erhoben
Felsberg	7'500.-	
Domat/Ems	6'000.- – 16'000.-	den genauen Betrag für die Ersatzabgabe in den verschiedenen Zonen legt der Gemeindevorstand in der Gebührenordnung fest.
Bonaduz/ Rhäzüns	4'000.-	Schweizer Baupreisindex (Teilindex Hochbau, Wert für die Schweiz insgesamt) am 1.4.2008 von 122,8 Punkten
Trimmis	6'000.-	Schweizerischen Baupreisindex vom 30. April 2007 mit 118.9 Punkten.
Untervaz	10'000.-	Landesindex der Konsumentenpreise im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes (Juni 2011)
Fläsch	5'800.-	Schweizerischen Baupreisindex, Basis Dezember 2005 = 1000.
Jenins	8'000.-	Zürcher Baukostenindex am 1. April 2010 von 101.7 Punkten
Reichenau/Tamins	5'000.-	Regelungen für Beteiligungen an Gemeinschaftsanlagen

Anhang 6

Übersicht Bewirtschaftungsinstrumente öffentlicher Parkraum

Nachfolgend wurde eine Übersicht über die Instrumente, welche den Gemeinden im Bereich der öffentlichen Parkierung zur Verfügung stehen, erstellt. Weitere Informationen finden sich im [«Werkzeugkoffer Parkierung für Gemeinden»](#) von Energie Schweiz.

Im Bereich der öffentlichen Parkplätze gibt es drei Formen, wie die Parkplätze bewirtschaftet werden können, welche bei Bedarf kombiniert werden können:

Zeitliche Beschränkung

Mittels zeitlicher Einschränkungen kann die Nutzung recht präzise eingeschränkt werden, vorausgesetzt es werden Kontrollen durchgeführt. Dabei gibt es folgende Möglichkeiten:

- Beschränkung von einzelnen Parkfeldern / Parkplätzen («weisse Parkplätze»)
- Parkraumzonen mit zeitlicher Beschränkung: In Strassen ohne markierte Parkfelder, darf grundsätzlich frei parkiert werden, solange nicht gegen das Verkehrsrecht verstossen wird (Abstände, Ausfahrten freihalten, etc.). Es können jedoch auch Parkfelder markiert werden, dann verfällt das Recht zum freien Parkieren auf dem gesamten Strassenzug.
- Blaue Zone gem. Signalisationsverordnung (SSV): An Werktagen (8:00 – 19:00) beträgt die maximale Parkierdauer 1.5 h, resp. 2h über den Mittag. Zusätzlich können Sonn- und Feiertage mittels Zusatztafel in die Beschränkung mit aufgenommen werden.

Die Kontrolle erfolgt in der Regel mittels Parkscheiben. Bestimmte Nutzergruppen (z.B. Anwohnende) können gestützt auf eine rechtliche Grundlage Berechtigungen zum Dauerparkieren erteilt werden.

Beschränkung von Nutzergruppen

- Öffentliche Parkplätze dürfen im Gegensatz zu privaten Parkplätzen nicht explizit einzelnen Nutzergruppen zugewiesen werden. Sachliche Gründe (z.B. Schutz der Bewohner) können allenfalls das Dauerparkieren für einzelne Nutzergruppen (siehe blaue Zone) rechtfertigen.
- Parkplätze der öffentlichen Hand, die einer Nutzung zugewiesen sind (z.B. Parkplätze bei Schulen) können mit einem richterlichen Verbot auf bestimmte Nutzergruppen beschränkt werden.

Erheben von Gebühren

Grundsätzlich kann eine Gebühr erhoben werden, sofern es sich um einen gesteigerten Gemeingebrauch handelt (z.B. längeres Parkieren schränkt andere Nutzende ein, vgl. Art. 82 BV). Eine Gebührenerhebung im Sinne einer Lenkung kann aber auch bei hoher Verkehrs-, Lärm-, oder Luftbelastung und in sensiblen Räumen angezeigt werden. Die monetäre Bewirtschaftung kann folgende Regelungen enthalten:

- Bewirtschaftungstage (montags – freitags, samstags oder sonntags) & Bewirtschaftungszeit (Tageszeit, Nachtzeit, Zeitfenster)
- Höhe Parkgebühr (CHF / Zeit), Mindestgebühr (CHF für kürzeste bezahlbare Zeiteinheit)
- Zeitliche Parkgebührenstaffelung: progressiv, linear, degressiv
- Langzeittarif (Tages- Wochen- Monatstarif), Gebührenfreies Kurzzeitparkieren

Geeignete Bewirtschaftungsformen für unterschiedliche Typen von Parkieranlagen

Grundsätzlich können keine allgemeingültigen Aussagen bezüglich der Bewirtschaftungsform nach Parkieranlagen gemacht werden, da dies stark vom räumlichen Kontext abhängt. Nachfolgend finden sich einige Beispiele, welche als Hilfestellung dienen sollen. Diese können von den Gemeinden an den örtlichen Kontext angepasst werden:

- Wohngebiete: Für Wohngebiete empfiehlt sich die Beschränkung der Parkzeit z.B. mittels blauer Zonen, wobei Anwohnende mittels Parkkarten privilegiert werden können.
- Zentrumsgebiete: In Zentrumsgebieten empfiehlt sich die Beschränkung der max. Parkdauer oder die progressive Gestaltung der Parkgebühren. So soll die Langzeitparkierung verhindert bzw. verteuert werden, was die Verfügbarkeit der Parkplätze für Kurzzeitnutzende (z.B. Einkauf beim Bäcker) erhöht. Anwohnende können wiederum mittels Parkkarten privilegiert werden.
- Arbeitsplatzgebiete: In Arbeitsplatzgebieten ist das Parkregime eher auf Langzeitparkierung ausulegen, daher empfiehlt sich eine degressive Preisgestaltung, ggf. in Kombination mit Langzeittarifen. Zusätzlich kann, wenn sinnvoll, das Wochenende von den Gebühren ausgenommen werden bzw. tiefere Gebühren erhoben werden um die Parkplätze für den Tourismus oder Anlässe (im Sinne einer Mehrfachnutzung) zu nutzen.
- Öffentliche Nutzungen: Je nach angestrebter Nutzung kann es sinnvoll sein, die Berechtigten mittels richterlichen Verbots einzuschränken. Die max. erlaubte Parkdauer und die Gestaltung der Gebühren sollen abhängig von der angestrebten Nutzungsdauer ausgestaltet werden. Nachtzeiten bzw. Wochenenden können – sofern sinnvoll - von der Bewirtschaftung ausgenommen bzw. mittels eines anderen Regimes bewirtschaftet werden, um Mehrfachnutzungen zu ermöglichen.
- P&R-Standorte: P&R-Standorte sollen eher auf Langzeitparkierende ausgelegt werden, z.B. mittels Halbtages-, Tages-, oder Monatstarifen. So sollen Fremdnutzungen durch Kurzzeitparkierende möglichst verhindert werden.

