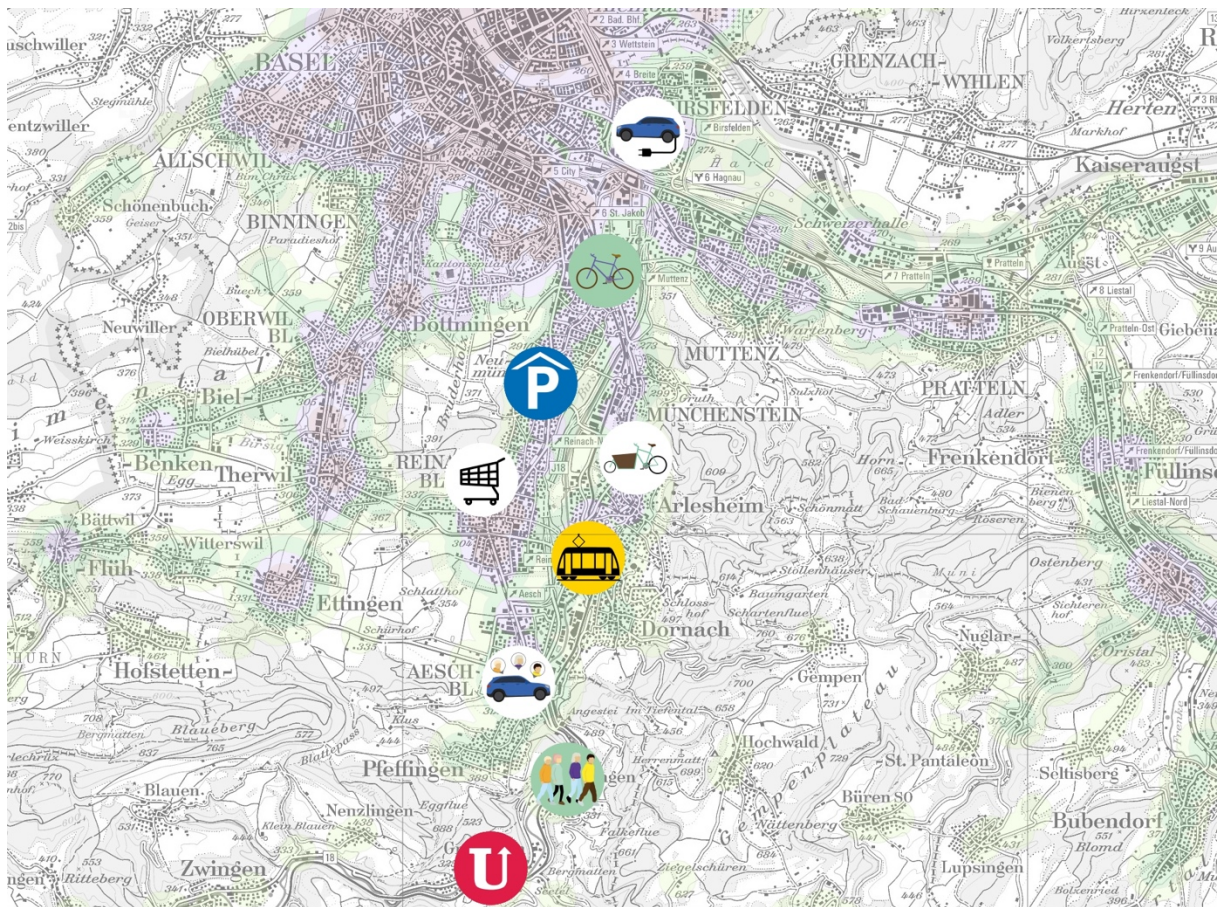


Leitfaden für Mobilitätsgutachten



**Reduktion von Motorfahrzeug-Abstellplätzen bei Quartierplanungen
in der Birsstadt/BL auf Basis von § 70 RBV**



Raum für die Zukunft

Impressum

Auftraggeber

Energie-Region Birsstadt

Projektleitung

Florian Inneman, Andreas Berger, Gemeinde Münchenstein

Inhaltliche Bearbeitung

Pestalozzi & Stäheli GmbH
Ingenieurbüro Umwelt Mobilität Verkehr
Aeschenplatz 2, 4052 Basel
www.ps-ing.ch

Herausgeber

Verein Birsstadt
Domplatz 8, 4144 Arlesheim
www.birsstadt.swiss

Download

www.birsstadt.swiss

Titelbild

Eigene Abbildung. Grundlagenkarte: map.geo.admin.ch

Ausgabe: Juli 2020

Inhaltsverzeichnis

Glossar	II
Vorwort: Zur Entstehung dieses Leitfadens	IV
Der Leitfaden	1
1 Zum Einstieg in den Leitfaden	1
1.1 Zielsetzung und Zweck des vorliegenden Leitfadens	1
1.2 Aufbau des Leitfadens	1
1.3 Grundlagen des Leitfadens	1
2 Abschnitt A Rahmenbedingungen für ein Mobilitätsgutachten	2
2.1 Zur Orientierung: Mobilitätsgutachten – wann, wie, was?	2
2.2 Zur Wirksamkeit eines Mobilitätsgutachten	2
2.3 Gesetzliche Grundlagen zur Bestimmung des Parkplatzbedarfs	3
3 Abschnitt B Das Mobilitätsgutachten konkret	4
3.1 Bausteine eines Mobilitätsgutachtens	4
3.2 Gliederungsvorschlag für die Erstellung eines Mobilitätsgutachtens	5
3.3 Die notwendigen Inhalte im Detail	6
3.4 Vom Mobilitätsgutachten zum Quartierplan-Reglement und -Vertrag	11
4 Abschnitt C Anhänge	12
Anhang 1: Die gesetzlichen Grundlagen	13
Anhang 2: Vorschlag für eine Gliederung	16
Anhang 3: Standortfaktoren	17
Anhang 4: Projektfaktoren	21
Anhang 5: Ergänzende Mobilitätsmassnahmen	24
Anhang 6: Beispiel für die Berechnung eines Parkraumbedarfs	29
Anhang 7: Controlling und Reporting	32
Anhang 8: Sicherstellung	34
Anhang 9: Inhalte eines Quartierplan-Reglements	35
Anhang 10: Beispiele parkraumreduzierter Projekte	38

Glossar

Quartierplanung

Die Quartierplanung ist ein Instrument der Sondernutzungsplanung. Mit der Quartierplanung wird eine städtebaulich, architektonisch, wohnhygienisch und erschliessungsmässig gute sowie umweltgerechte Arealüberbauung bezweckt, die sich harmonisch in ihre Umgebung einfügt. Mit der Quartierplanung kann von den Zonenvorschriften (Regelbauweise) sowie der Erschliessungsplanung abgewichen werden. Zudem ersetzen die Quartierplanvorschriften die bis dahin gültigen Zonenvorschriften vollständig durch eine Spezialbauordnung. Somit werden die rechtlichen Voraussetzungen für Überbauungen geschaffen, die zusammenhängend über grössere Arealfächen entwickelt werden.¹

Verkehrsgutachten

Zielsetzung eines Verkehrsgutachtens ist es, im Rahmen einer Quartierplanung die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer zu analysieren und aus den gewonnenen Erkenntnissen Vorgaben für die weitere Planung abzuleiten. Durch die Prognose des zukünftigen Verkehrsaufkommens und der damit verbundenen Belastung des Strassennetzes werden die verkehrlichen Auswirkungen durch das Vorhaben dargestellt und Lösungen erarbeitet. Die Untersuchungsergebnisse bilden somit eine technische Grundlage für die weitere Planung. Im Zusammenhang mit der Erarbeitung von Quartierplanungen ist das Verfassen eines Verkehrsgutachtens als Bestandteil der Genehmigungsunterlagen i.d.R. üblich.

Mobilitätsgutachten

Ein Mobilitätsgutachten ist ein möglicher weiterer Bestandteil zur Genehmigung einer Quartierplanung und kann Teil des Verkehrsgutachtens oder ein eigenständiges Dokument sein. Ein Mobilitätsgutachten ist dann notwendig, wenn das Parkraumangebot für die geplante Wohnnutzung gemäss § 70 Abs. 2bis RBV reduziert werden soll. Ergänzend zum eigentlichen Verkehrsgutachten sind hier einzelne Faktoren (Standort- sowie Projektfaktoren der Planung sowie ergänzende Mobilitätsmassnahmen) differenziert hinsichtlich ihrer Wirksamkeit für eine autoreduzierte Lebensweise zu bewerten. Aus der Analyse der Standort- und Projektfaktoren sowie der ergänzenden Mobilitätsmassnahmen ist der Parkraumbedarf für die Wohnnutzung zu ermitteln.

Mobilitätsprojekt

Nach der Genehmigung des Quartierplans wird das Bebauungskonzept zu einem Bauprojekt weiter entwickelt. In diesem Zusammenhang ist auch das Thema Mobilität zu verfeinern und in einem Mobilitätsprojekt darzustellen. In diesem werden z. B. die genaue Verortung von Veloabstellanlagen, die Fusswegführungen, das Bewirtschaftungskonzept für die Parkierung oder die Anzahl und Art der Sharing-Fahrzeuge festgelegt. Insbesondere sind die im Mobilitätsgutachten definierten Mobilitätsmassnahmen im Detail darzulegen. Das Mobilitätsprojekt wird im Rahmen des Baugesuchverfahrens eingereicht. Die Bewilligungsbehörde kann dadurch beurteilen, ob die Anzahl Parkplätze und die Mobilitätsmassnahmen aufeinander abgestimmt sind. Dies ist insbesondere dann relevant, wenn in der Quartierplanung die Anzahl Parkplätze mit einer minimalen und einer maximalen Angabe festgelegt ist, je mit den entsprechenden Mobilitätsmassnahmen.

Mobilitätskonzept

Im Gegensatz zu einem Mobilitätsgutachten im Rahmen einer Quartierplanung ist ein Mobilitätskonzept weniger scharf definiert. Entsprechend können verschiedenartige Produkte darunter verstanden werden, die auf verschiedenen Planungsebenen (z.B. Siedlung, Quartier, Gemeinde, Region, Kanton etc.) angesiedelt sein können oder auf unterschiedliche Adressaten (z.B. Mobilitätsmanagementkonzepte für Verwaltungen, Betriebe, Institutionen) ausgerichtet sind. Teilweise werden die mobilitäts- und verkehrsrelevanten Berichte zum Genehmigungsverfahren von parkraumreduzierten Wohnprojekten ebenfalls mit «Mobilitätskonzept» betitelt.

¹ Vgl. Kanton Basel-Landschaft 2016: Planungshilfe Quartierplanung, S. 1

Autofrei²

Unter «autofreien» Siedlungen ist folgendes zu verstehen: Stark verminderte Parkplatzquote (0-0,2 Autos je Wohneinheit), Motorräder und Motorfahräder werden in der Regel dem zulässigen Kontingent an Autos zugerechnet. Das Halten von Motorfahrzeugen wird von der Siedlungsverwaltung gegebenenfalls in begründeten Ausnahmefällen zugelassen. Bewilligungen werden im Einzelfall erteilt, die Einhaltung der Regeln kontrolliert und wenn notwendig sanktioniert. Die Zufahrt von Rettungsfahrzeugen, Lieferdiensten etc. in die Siedlung wird gewährleistet. Die Parkiermöglichkeiten für BesucherInnen oder Service-Fahrzeuge werden in der Regel am Rande der Siedlung angeordnet, so dass der «autofrei»-Charakter der Siedlung erlebbar ist.

Autoarm³

Unter «autoarmen» Siedlungen ist folgendes zu verstehen: Verminderte Parkplatzanzahl (0,21-0,5 Autos je Wohneinheit), Motorräder und Motorfahräder werden in der Regel dem zulässigen Kontingent an Autos zugerechnet. Das Halten von Motorfahrzeugen ist nicht der Regelfall und wird individuell geregelt (siehe auch «autofrei»). Zufahrt und Anordnung der Parkplätze wird analog gehandhabt wie in «autofreien» Siedlungen.

² Gemäss <https://wohnbau-mobilitaet.ch/waswarum/definitionen-glossar/>

³ Gemäss <https://wohnbau-mobilitaet.ch/waswarum/definitionen-glossar/>

Vorwort: Zur Entstehung dieses Leitfadens

Die Gemeinden Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Münchenstein, Muttenz und Reinach sind zertifizierte Energiestädte und haben sich zusammen mit der Gemeinde Pfeffingen zur Energie-Region Birsstadt zusammengeschlossen.

Als Resultat des Energiestadt-Projektes „Bilanzierungstool Energie-Region“ haben sich die Gemeinden unter anderem darauf geeinigt, im Handlungsfeld „Nachhaltige Mobilität“ ein umfassendes und aufeinander abgestimmtes Konzept zu erstellen. Im Frühjahr 2016 haben Gemeinde-Vertreter der Energie-Region Birsstadt mit Unterstützung des Büros Pestalozzi & Stäheli ein gemeinsames Grobkonzept „Nachhaltige Mobilität“ erarbeitet. Dieses wurde beim Bundesamt für Energie BfE im Rahmen des Unterstützungsprogramms Energie-Region eingereicht. Das BfE hat mittlerweile eine Projektförderung erteilt.

Im gleichen räumlichen Kontext wurde im März 2017 das Raumkonzept Birsstadt 2035 als Absichtserklärung von den 7 Gemeinden unterzeichnet. Es enthält u.a. Leitsätze zum Thema Mobilität und ist als rahmengebend anzuerkennen. Das Konzept „Nachhaltige Mobilität“ und die dort fest gehaltenen Ziele lassen sich sehr gut in diese Leitsätze einbinden, so dass der Initiative Energie-Region Birsstadt der Auftrag erteilt wurde, einen Aktionsplan Mobilität als Umsetzungsinstrument zu erarbeiten.

Als Teil für die Ausarbeitung und Umsetzung eines Aktionsplans Mobilität hat die Energie-Region Birsstadt, vertreten durch die Gemeinde Münchenstein, am 6. Dezember 2017 dem Büro Pestalozzi & Stäheli den Auftrag für die Bearbeitung des Schwerpunktthemas Leitfaden für Mobilitätskonzepte erteilt. Daraufhin wurde in einer ersten Phase eine Auslegeordnung der rechtlichen Situation, der Funktion und der möglichen Inhalte von Mobilitätskonzepten erarbeitet mit dem Ziel, in einer zweiten Phase einen Leitfaden für Bauherren und Gemeinden zu erstellen. Diese Grundlagen wurden am 28. Mai und am 4. Juni 2018 der Arbeitsgruppe Energie-Region Birsstadt sowie am 18. Juni 2018 der RPLG Birsstadt in Form des Berichts „Leitfaden für Mobilitätskonzepte. Phase 1: Auslegeordnung der Grundlagen“ vorgelegt. Die Gemeinde Münchenstein hat im Namen der Energie-Region Birsstadt das Büro Pestalozzi & Stäheli damit beauftragt, in einem nächsten Schritt den Leitfaden auszuarbeiten.

Im Rahmen der Erarbeitung dieses Leitfadens wurde der Begriff ‘Mobilitätskonzept’ durch den Begriff ‘Mobilitätsgutachten’ in Abstimmung mit §70 Abs. 2bis RBV ersetzt.

Der Leitfaden

1 Zum Einstieg in den Leitfaden

1.1 Zielsetzung und Zweck des vorliegenden Leitfadens

Ein Mobilitätsgutachten bildet die Basis für eine Reduktion des Parkplatzbedarfs bei Wohnnutzungen im Rahmen von Quartierplanungen (vgl. § 70 Abs. 2bis RBV). Der vorliegende Leitfaden gibt einen basellandspezifischen Orientierungsrahmen für die Erarbeitung eines solchen Gutachtens: Er hat zur Aufgabe, Gemeinden und Bauherren dabei mit konkreten Angaben, Erläuterungen, Kriterien und Beispielen zu unterstützen. Der vorliegende Leitfaden soll eine fundierte Basis bieten, um ein Mobilitätsgutachten zu erarbeiten, das den geltenden Rahmenbedingungen genügt. Entsprechend ist er eng mit den zuständigen Behörden abgestimmt. Nach einer allfälligen Revision der RBV sind die Inhalte und Kriterien allenfalls anzupassen.

1.2 Aufbau des Leitfadens

Der Leitfaden ist in 3 Abschnitte gegliedert:

Abschnitt A beschreibt die Rahmenbedingungen, in denen ein Mobilitätsgutachten erarbeitet werden kann. Die Aufgaben eines Mobilitätsgutachtens werden kurz angesprochen und die derzeit geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen werden zusammengestellt.

Abschnitt B widmet sich vertieft den notwendigen Inhalten (Standort- und Projektfaktoren sowie ergänzende Mobilitätsmassnahmen, Angaben zum Controlling und Sicherstellung), die ein Mobilitätsgutachten zusammenzustellen hat, damit eine Parkraumreduktion im Rahmen einer Planung erfolgreich herbeigeführt werden kann.

Abschnitt C enthält mehrere Anhänge, die jeweils auf die verschiedenen Aspekte aus Abschnitt 2 Bezug nehmen. Diese Anhänge stellen wichtige Informationen, Orientierungswerte und Beispiele zusammen, die hilfreich bei der Konzipierung eines Mobilitätsgutachtens sind. Die Konsultation wird dringend empfohlen.

Bei den Anhängen handelt sich einerseits um Übersichten zur Orientierung und Auswahl und andererseits um die Aufarbeitung bereits realisierter parkraumreduzierter Projekte, die als Inspiration und Anschauungsmaterial dienen.

1.3 Grundlagen des Leitfadens

Grundlage für die Ausarbeitung des Leitfadens stellt der Bericht „Leitfaden für Mobilitätskonzepte. Phase 1: Auslegeordnung der Grundlagen“ und die dazugehörigen Materialien dar. Daneben wurden verschiedene weitere Quellen mit einbezogen – diese sind im Wesentlichen:

- Raubeobachtung – Analyse des Fahrzeugbestands im Kanton Basel-Landschaft, 2019
- Leitfaden Mobilitätskonzept Stadt Zürich
https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/publikationen_u_broschueren/leitfaden_mobiltaetskonzept_autoarme_nutzungen.html
- Plattform für nachhaltige Mobilität und Mobilitätsmanagement in der Schweiz
www.mobilservice.ch
- Plattform EnergieSchweiz für Gemeinden – Mobilität
www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch
- Plattform MIWO Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen
www.wohnen-mobilitaet.ch
- Plattform autofrei/autoarm Wohnen
www.wohnbau-mobilitaet.ch
- SIA Energieeffizienzpfad/ 2000-Watt-Gesellschaft
www.sia.ch

2 Abschnitt A Rahmenbedingungen für ein Mobilitätsgutachten

2.1 Zur Orientierung: Mobilitätsgutachten – wann, wie, was?

Wann – Unter welchen Voraussetzungen kommt ein Mobilitätsgutachten in Frage?

- Grundsätzlich sind im Raumplanungs- und Baugesetz des Kantons Basel-Landschaft bei Bauprojekten 1.3 Parkplätze pro Wohneinheit vorgesehen (pro Wohneinheit 1 PP für die BewohnerInnen zuzüglich 0.3 Besucher-PP).
- Ein Mobilitätsgutachten bildet die Grundlage für eine Unterschreitung der Anzahl an Parkplätzen für Wohnnutzungen im Rahmen einer Quartierplanung gemäss § 70 Abs. 2bis RBV. Es kommt grundsätzlich dann zum Einsatz, wenn die relevanten gesetzlichen Grundlagen eine solche Unterschreitung vorsehen: d.h. eine gute Erreichbarkeit gemäss § 22 RBV ist gewährleistet und genügend Abstellplätze für Zweiräder sind vorgesehen (vgl. dazu Anhang 1).
- Im Grundsatz können Stammplätze für BewohnerInnen reduziert werden, Besucher-Parkplätze hingegen nicht.

Wie – Wie sieht der Planungsablauf aus?

- Entschliesst sich ein Investor dazu, eine Planung mit einem reduzierten Parkraumbedarf zu projektieren, so ist zunächst die grundsätzliche Zustimmung für solch ein Vorhaben bei der Gemeinde in Erfahrung zu bringen. Die positive Einstellung der Gemeinde gegenüber dem Projekt ist unbedingt erforderlich.
- Ist die Unterstützung durch die Gemeinde gewährleistet, ist ein Mobilitätsgutachten zur Quartierplanung zu erarbeiten (dieses kann Bestandteil des Verkehrsgutachtens oder aber ein eigenständiges Dokument sein). Es ist Bestandteil der Genehmigungsunterlagen (Quartierplan, Reglement usw.), die von den Grundeigentümern bzw. der Bauherrschaft auszuarbeiten und durch die Gemeinde bei der Genehmigungsbehörde zusammen mit den weiteren Projektunterlagen einzureichen sind.
- Die Inhalte des Mobilitätsgutachtens fliessen einerseits in das Quartierplan-Reglement und andererseits in den Quartierplan-Vertrag ein. Dieser muss spätestens für die Genehmigung durch den Regierungsrat vorliegen. Wenn möglich sollte der Quartierplan-Vertrag vor der Beschlussfassung der Quartierplanung durch die Gemeinde abgeschlossen werden, sinnvollerweise unter dem Vorbehalt des Erlasses durch die Gemeinde und der rechtskräftigen Genehmigung durch den Regierungsrat.
- Über die Quartierplanung entscheidet die Legislative (Gemeindeversammlung oder Einwohnerrat). Nach einem positiven Beschluss wird die Quartierplanung durch den Regierungsrat genehmigt.

Was – Welche Inhalte sind im Mobilitätsgutachten zusammenzutragen?

- Das Mobilitätsgutachten hat zur Aufgabe, die verschiedenen Bedingungen zu prüfen, inwieweit eine Parkplatzreduktion möglich ist. Dazu sind die relevanten Standort- und Projektfaktoren zusammenzutragen und ergänzende Mobilitätsmassnahmen zu entwickeln.
- Je nach Ausmass der angestrebten Reduktion sind die verschiedenen Projektfaktoren und ergänzenden Massnahmen entsprechend auszugestalten.
- Zur Überprüfung, ob und in wieweit die Parkraumreduktion in der Realität funktioniert, ist ein Controlling-Konzept zu erarbeiten. Zudem sind Massnahmen zur Sicherstellung zu definieren.

2.2 Zur Wirksamkeit eines Mobilitätsgutachten

Im Grundsatz ist davon auszugehen, dass die im Mobilitätsgutachten definierten Projektfaktoren und ergänzenden Mobilitätsmassnahmen nach ihrer Umsetzung eine hohe Wirksamkeit hinsichtlich einer berechtigten Parkraumreduktion entfalten. Zur Überprüfung dient das entsprechende Controlling, zur Nachbesserung die Sicherstellungsmassnahmen.

Ob die Wirksamkeit allerdings langfristig zu 100% aufrecht erhalten werden kann, bleibt abzuwarten. Viele verschiedene Faktoren sind dabei im Spiel: So ist schwierig abzusehen, welche gesellschaftlichen Entwicklungen sich in den nächsten 15 bis 30 Jahren ergeben und welche modifizierten Mobilitätsbedürfnisse daraus resultieren (z. B. wie sieht der private PW-Besitz im Jahr 2050 aus? Welche

Fahrzeuge sind dann verfügbar?). Ebenso ist denkbar, dass nach einigen Jahren ein neuer Eigentümer ins Spiel kommt und hinsichtlich des Controllings seine Pflichten in den Hintergrund abgedrängt werden. Denkbar ist aber auch, dass in 30 Jahren der Parkraumbedarf für konventionellen Wohnungsbau mit einem aus heutiger Sicht reduziertem Parkraumangebot an der Tagesordnung ist. Diese Unwägbarkeiten sollen aber kein Grund sein, um auf die Planung von parkraumreduziertem Wohnungsbau zu verzichten.

2.3 Gesetzliche Grundlagen zur Bestimmung des Parkplatzbedarfs

Hinweis: Die gesetzlichen Grundlagen befinden sich im Anhang 1.

Die kantonale Wegleitung zur Bestimmung der Anzahl der Abstellplätze des Kantons BL, gestützt auf das Raumplanungs- und Baugesetz des Kantons BL und die dazugehörige Verordnung, welche auf Anfang 2019 angepasst wurde, regelt u.a. die Zahl minimal erforderlicher Abstellplätze für Personenkraftwagen. So kennt der Kanton BL eine Pflicht zur Errichtung einer bestimmten Mindestanzahl an Parkplätzen als Bedingung für eine Baubewilligung (gemäss RBG § 106) und eine Ersatzabgabe, wenn das erforderliche Minimum an Parkplätzen nicht erstellt werden kann (RBG § 107).

Die RBV regelt die Mindestanzahl von Parkplätzen. Für Wohnbauten gilt ein Grundbedarf von 1.3 Parkplätzen pro Wohnung (1.0 für die Bewohner, 0.3 für Besucher).

Gemäss Anhang 11/1 zur RBV wird bei Alterswohnungen, von der öffentlichen Hand realisiertem Wohnungsbau und Quartierplanungen der Grundbedarf fallweise ermittelt.

Bezogen auf die öV-Erschliessung ist eine Reduktion der Mindestzahl von Parkplätzen für Wohnbauten nur in Ortskernzonen auf begründeten Antrag des Gemeinderates möglich (Reduktionsfaktor R1 gemäss Anhang 11/2).

Seit Januar 2019 kann im Rahmen von Quartierplanungen bei guter ÖV-Erschliessung (gemäss Definition § 22a RBV) auch bei Wohnnutzungen der Wert für die Stamm-Parkplätze von 1.0 PP/Whg gesenkt werden. Somit besteht nunmehr die Möglichkeit, mit einem entsprechenden Nachweis, für autoarme Nutzungen den Minimalbedarf an Parkplätzen für die Wohnnutzung im Rahmen einer Quartierplanung unter bestimmten Bedingungen zu reduzieren. Dieser Nachweis ist in Form eines Mobilitätsgutachtens auszuarbeiten. Dieser Leitfaden dient als Planungshilfe für Grundeigentümer bzw. Bauherrschaften sowie beauftragte Unternehmen bei der Erarbeitung des nötigen Mobilitätsgutachtens. Ebenso dient er als Orientierung für eine Beurteilung seitens der beteiligten Gemeinde.

3 Abschnitt B

Das Mobilitätsgutachten konkret

3.1 Bausteine eines Mobilitätsgutachtens

Ganz grob: In 3 Schritten zum Mobilitätsgutachten

Im Kern sind für ein Mobilitätsgutachten 3 Schritte aufzuarbeiten:

Schritt 1: Analyse und Massnahmen

Zunächst ist anhand der relevanten **Standort- und Projektfaktoren** der geplanten Nutzung zu analysieren, wie sich die Rahmenbedingungen und das geplante Projekt auf die Mobilität der künftigen Bewohnerschaft auswirken und zu begründen, warum dies eine Parkplatzreduktion zulässt. Aufbauend auf dieser Situationsanalyse sind zweckdienliche **Massnahmen** zu entwickeln, die die Realisation der angestrebten Parkraumreduktion ermöglichen und die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner ohne eigenes Auto befriedigen. Bei diesem Schritt handelt es sich um einen iterativen Prozess, der eng gekoppelt mit Schritt 2 ist. Je nachdem, in welchem Umfang das Parkraumangebot reduziert werden soll, sind Projektfaktoren und ergänzende Mobilitätsmassnahmen zentrale Stellschrauben. Zweckdienlich ist dabei die regelmässige Abstimmung mit der Gemeinde, um die gemeindeinternen Zielsetzungen und Ideen bei der Ausgestaltung der Projektfaktoren und ergänzenden Mobilitätsmassnahmen einfließen zu lassen.

In der Regel lässt sich eine leichte Reduktion – Angebot an Stammparkplätzen zwischen 1.0 und 0.7 mit Standort- und Projektfaktoren begründen. Bei einer stärkeren Reduktion auf weniger als 0,7 Stamm-PP/Whg sind zwingend Massnahmen vorzusehen und im Mobilitätsgutachten entsprechend zu beschreiben.

Schritt 2: Reduziertes Parkraumangebot

In einem nächsten Schritt ist zu bestimmen, welches **Parkraumangebot** unter Berücksichtigung der Standort- und Projektfaktoren sowie der Massnahmen, basierend aus den Ergebnissen aus Schritt 1, angeboten werden soll. Dabei besteht die Möglichkeit, eine Bandbreite hinsichtlich des möglichen Parkraumangebots aufzuzeigen. Die Bandbreite ergibt sich entsprechend aus der spezifischen Ausgestaltung der Projektfaktoren und der ergänzenden Mobilitätsmassnahmen.

Schritt 3: Controlling und Sicherstellung

Abschliessend ist ein Konzept für das **Controlling** zu erarbeiten. Mit dem Controlling wird überprüft, ob das vorgesehene reduzierte Parkraumangebot ausreicht und ob die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner befriedigt sind. Dazu sind geeignete Indikatoren und dazugehörige Zielvorgaben zu definieren. Die Indikatoren dienen dazu, die Parkraumauslastung und die Auswirkungen auf das umliegende Quartier periodisch zu erheben und allfällige Überschreitungen der Zielvorgaben auszuweisen. Das Controlling-Konzept definiert, in welchem Rhythmus die Erhebungen erfolgen sollen.

Sind Überschreitungen im Rahmen der Indikatorenerhebungen zu beobachten, so sind im Rahmen der **Sicherstellung** geeignete Massnahmen (weitere Mobilitätsmassnahmen, Erweiterung des Parkraumangebots usw.) vorzusehen, um die Einhaltung der Zielvorgaben zu gewährleisten. Damit erhält die Gemeinde ein Instrument, das Funktionieren einer Siedlung mit reduziertem Parkraumangebot einzufordern.

Nachdem ein Mobilitätsgutachten erarbeitet wurde, sind die notwendigen Inhalte wie Anzahl Parkplätze, Massnahmen, Controlling und Sicherstellung in das Quartierplan-Reglement und den Quartierplan-Vertrag einzubinden.

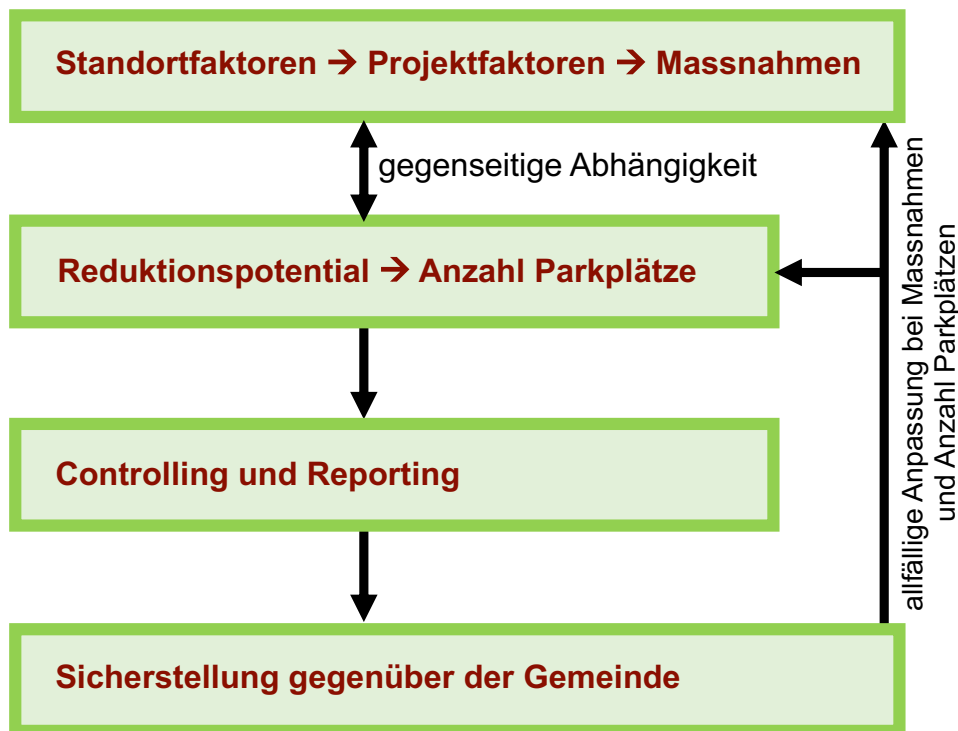


Abbildung 1: Übersicht Elemente Mobilitätsgutachten

3.2 Gliederungsvorschlag für die Erstellung eines Mobilitätsgutachtens

- A) Ausgangslage
- B) Standortfaktoren des Areal
- C) Projektfaktoren
- D) Beschreibung der **Massnahmen**
- E) **Reduktionspotential und Berechnung des Parkraumangebots**
- F) **Controlling und Reporting**
- G) **Sicherstellung**

⇒ Eine beispielhafte detaillierte Gliederung für die Erarbeitung und Dokumentierung eines Mobilitätsgutachtens findet sich in Anhang 2: Vorschlag für eine Gliederung.

3.3 Die notwendigen Inhalte im Detail

A) Standortfaktoren

Standortfaktoren in einem Mobilitätsgutachten beschreiben mobilitätsrelevante Eigenschaften eines Areals, die unabhängig vom geplanten Projekt oder den geplanten Massnahmen bestehen. Die Analyse der Standortfaktoren eines Areals zeigt in der Regel auf, inwiefern günstige oder ungünstige Bedingungen für eine verminderte Autonutzung und in der Folge einen verminderten Parkplatzbedarf vorherrschen. Die Standortfaktoren sind für die drei Betrachtungssperimeter zu beurteilen: gesamte Gemeinde, Quartier, direkte Nachbarschaft. Das Mobilitätsgutachten zeigt dann in den folgenden Abschnitten auf, wie im geplanten Projekt und durch zusätzliche Massnahmen auf diese Standortfaktoren eingegangen wird.

Gemäss § 70 Absatz 2bis RBV gilt als **obligatorische Voraussetzung** für eine Reduktion des Parkraumangebots für Wohnnutzungen eine **gute Erreichbarkeit mit dem öV**. Zur Beurteilung dieser Voraussetzung soll § 22a RBV sinngemäss angewendet werden, d.h. eine gute Erreichbarkeit ist bei einer **Fusswegdistanz** bis zu 350 m und einer Kursfolge von mindestens 10 Minuten gegeben.

Hinweis:

Gemäss aktueller Praxis des Kantons ist das Erfüllen von § 22a RBV als Nachweis für die gute Erreichbarkeit mit dem öV zwingend. Die Gemeinden der Energie-Region Birsstadt wünschen sich jedoch einen flexibleren Umgang mit dieser Anforderung. Wie nachfolgend aufgezeigt, sind neben der Erreichbarkeit mit dem öV noch viele weitere Faktoren relevant, damit die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner auch ohne eigenes Auto befriedigt werden können. Es ist darum schwer verständlich, warum gerade die Anforderung gemäss § 22a RBV einen so hohen Stellenwert in der Beurteilung des Parkraumbedarfs erhalten soll.

Folgende Standortfaktoren können in Rahmen eines Mobilitätsgutachtens von Relevanz sein:

Gemeindeebene

- Raumtyp

Quartierebene

- öV-Güteklasse*
(ergänzend zum obligatorischen Kriterium einer guten öV-Anbindung gemäss § 22a RBV)
- Verkehrsregime im näheren Umfeld
- Erreichbarkeit zu Versorgungszentren, Naherholung, Freizeit, Bildung etc.
- Erschliessungsqualität Velo
- Erschliessungsqualität Fuss
- Parkraumsituation MIV in der Umgebung

Nachbarschaftsebene

- Städtebauliche Qualität
- Bereits vorhandene Mobilitätsangebote
- Lärm- und Luftqualität

* Bei den öV-Güteklassen sind im Gegensatz zu § 22a RBV die **Luftliniendistanzen** massgebend. Aus diesem Grund kann aus den öV-Güteklassen nicht direkt auf die Erreichbarkeit gemäss § 22a RBV geschlossen werden. Im Perimeter der öV-Güteklassen A und B sind die Chancen jedoch gross, dass die Anforderung gemäss § 22a RBV an eine gute Erreichbarkeit erfüllt werden.

⇒ Weitere und detailliertere Standortfaktoren sowie Beispiele finden sich in Anhang 3: Standortfaktoren.

B) Projektfaktoren

Projektfaktoren umfassen mobilitätsrelevante Eigenschaften, die sich aus dem konkreten Bauvorhaben heraus ergeben. So beeinflusst das geplante Bauprojekt die zukünftigen, vom Areal ausgehenden Mobilitätsbeziehungen. Ein Mobilitätsgutachten zeigt hier in der Regel, welcher Mobilitätsbedarf durch die Art und Intensität der Nutzungen entsteht und welche mobilitätsrelevante Infrastruktur auf dem Areal eingerichtet wird.

Gemäss §70 Absatz 2bis RBV sieht der Kanton Basel-Landschaft als **Voraussetzung** für eine etwaige Reduktion des Parkraumangebots für Wohnnutzungen **ausreichende Abstellplätze für Zweiräder** vor.

Folgende Projektfaktoren können in Rahmen eines Mobilitätsgutachtens von Relevanz sein:

Geplante Nutzung

- Siedlungsgrösse bzw. Projektgrösse
- Dichte
- Wohnungsgrössen bzw. Zielgruppen
- Eigentumsverhältnisse

Infrastruktur

- Versorgung des täglichen Bedarfs
- Ergänzende Infrastrukturangebote (z.B. KiTa, Velowerkstatt, Kultureinrichtungen etc.)
- Aufenthaltsqualität
- Veloabstellangebot
- Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr innerhalb der Siedlung

Zwischen dem Faktor «Zielgruppe» und dem Faktor «Wohnungsgrösse» ist ein enger Zusammenhang erkennbar: Häufig ergibt sich aus der angesprochenen Zielgruppe ein spezifischer Bedarf bestimmter Wohnungsgrössen. Umgekehrt spricht eine bestimmte Wohnungsgrösse häufig spezifische Zielgruppen an. Entsprechend sind diese beiden Faktoren gemeinsam zu beurteilen.

Nicht immer ist bereits im Rahmen des Quartierplanverfahrens detailliert bekannt, welche Zielgruppen (z.B. Alterswohnen, Familienwohnungen, Studierende, Singlewohnungen) konkret mit dem Projekt angesprochen werden sollen bzw. welche Wohnungsgrössen vorgesehen sind. Dies wird häufig erst im Baugesuch definiert. Im Rahmen des Mobilitätsgutachtens kann dieser fehlenden bzw. noch nicht detailliert vorliegenden Information dahingehend Rechnung getragen werden, indem mit einer Bandbreite des Parkraumangebotes operiert wird. Mit verschiedenen Szenarien mit unterschiedlich ausgeprägten Projektfaktoren oder Mobilitätsmassnahmen wird eine Bandbreite des Parkraumbedarfs mit einem Minimal- und einem Maximalwert abgeleitet. In der späteren Projektkonkretisierung kann darauf Bezug genommen werden und das definitive Parkraumangebot ermittelt werden. Ein Beispiel findet sich dazu im Anhang 6.

⇒ Weitere und detailliertere Projektfaktoren sowie Beispiele finden sich in Anhang 4: Projektfaktoren.

C) Massnahmen

Massnahmen zeigen in einem Mobilitätsgutachten, wie ausgehend von den Standortfaktoren und den Projektfaktoren die angestrebte Parkraumreduktion erreicht und langfristig gewährleistet werden kann, so dass keine negativen Auswirkungen auf das Umfeld der Siedlung entstehen (wildes Parkieren, Mehrbelastung von öffentlichem Parkraum). Zudem leisten sie einen wichtigen Beitrag zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner.

Hinweis für den Projektträger

- Grundsätzlich ist es Aufgabe der Bauherrschaft, geeignete und umsetzbare Massnahmen vorzuschlagen.
- Sind mehrere Eigentümer und Betriebe auf dem Areal involviert, so empfiehlt sich eine gemeinsame Trägerschaft bzw. Verwaltung für bestimmte Massnahmen, z.B. für ein arealgebundenes Sharing-Angebot.

Hinweis für die Gemeinde

- Die Gemeinde kann auf hilfreiche Informationsressourcen hinweisen oder auch mit einer Liste von empfohlenen Massnahmen vorbeugen, dass vorgeschlagene Massnahmen anderen strategischen Interessen der Gemeinde zuwiderlaufen (z. B. Online-Shopping-Kurse vs. Stärkung des lokalen Gewerbes).

Mögliche Handlungsfelder für ergänzende Mobilitätsmassnahmen sind:

- Nutzung des öffentlichen Verkehrs stärken
- Velonutzung attraktivieren
- Parkierung Personenwagen reglementieren
- Reduzierte Nutzung von Personenwagen unterstützen *
- Informationen und Beratung anbieten
- Weitere Mobilitätsdienstleistungen anbieten
- Organisatorische Abwicklung von Mobilitätsdienstleistungen unterstützen

* Eine vertragliche Regelung zwischen Eigentümer und Mieter in Bezug auf den Autobesitz der Mieter ist nur bei einer starken Reduktion des PP-Angebots, insbesondere bei autofreien Siedlungen, erforderlich.

Wie bereits in Kapitel 3.1 festgehalten, sind Massnahmen insbesondere dann vorzusehen, wenn die Reduktion auf weniger als 0.7 Stammparkplätze/Wohnung zielt. Eine leichte Reduktion – Angebot an Stammparkplätzen zwischen 1.0 und 0.7 – lässt sich in der Regel mit Standort- und Projektfaktoren begründen.

⇒ Details und Beispiele zu Massnahmen finden sich in Anhang 5: Ergänzende Mobilitätsmassnahmen.

D) Reduktionspotenzial und Berechnung des Parkraumangebots

Gesetzliche Grundlage

Grundlage für die Berechnung des Parkplatzbedarfes bildet die Wegleitung zur Bestimmung der Anzahl Abstellplätze des Kantons BL, gestützt auf das Raumplanungs- und Baugesetz des Kantons BL und die zugehörige Verordnung, welche auf Anfang 2019 angepasst wurde. Neu kann im Rahmen von Quartierplanungen bei guter ÖV-Erschliessung auch bei Wohnnutzungen der Wert für die Stamm-Parkplätze von 1.0 PP/Whg gesenkt werden (vgl. dazu Kapitel 2.3). Das Mass der Reduktion ist entsprechend mit den Standortfaktoren und Projektfaktoren auf der einen, sowie mit den ergänzenden Massnahmen auf der anderen Seite herzuleiten.

Ermitteln des Parkraumangebots

Vornweg: Ein konkretes Berechnungsverfahren für die PP-Reduktion bei der Wohnnutzung gibt es nicht. Gefragt ist also fachliches Gespür: Was ist möglich im Hinblick auf eine Reduktion in dem konkreten Projekt? Das Parkraumangebot ergibt sich aus der gesamthaften Betrachtung der Standort- und Projektfaktoren sowie der ergänzenden Mobilitätsmassnahmen. Zusammen mit den verschiedenen Analysen und Bewertungen, ergänzt um Erfahrungswerte anderer, bereits erfolgreich umgesetzter Projekte ist es möglich, das Angebot an Parkplätzen zu ermitteln.

Zwei Herangehensweisen sind denkbar:

- A) Die Anzahl Parkplätze sind als Zielwert (z.B. aufgrund eines vorhandenen Leitbilds oder dem Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft) vorgegeben: Welche Projektfaktoren und ergänzenden Mobilitätsmassnahmen sind notwendig, um diesen Zielwert zu realisieren?
- B) Das Parkraumangebot ist noch nicht definiert: Welcher Spielraum für eine Reduktion ist anhand der angetroffenen Projektfaktoren und ergänzenden Mobilitätsmassnahmen denkbar? Bei dieser Herangehensweise ist es beispielsweise möglich, eine Bandbreite hinsichtlich des Parkraumangebotes zu ermitteln. Dies basiert dann auf der stufenweisen Ableitung einer Reduktion: je nach Stufe sind jeweils spezifische Projektfaktoren und ergänzende Mobilitätsmassnahmen zusammengestellt, die das entsprechende Parkraumangebot begründen.

Im Rahmen einer Quartierplanung soll entweder ein minimales Parkraumangebot definiert werden oder aber eine Spanne, die sowohl einen Minimal- wie auch einen Maximalwert des Parkraumangebotes pro Wohnung enthält. Es ist jedoch nicht zu empfehlen, lediglich einen Maximalwert zu definieren. In einem solchen Fall könnte nicht gewährleistet werden, dass die für den Maximalwert hergeleiteten Massnahmen auch geeignet wären, um die Mobilitätsbedürfnisse bei einem geringeren Parkplatzangebot sicherzustellen.

⇒ Ein Beispiel für die Berechnung des Parkraumbedarfs unter Berücksichtigung von Standort- und Projektfaktoren sowie ergänzender Mobilitätsmassnahmen findet sich in Anhang 6: Beispiel für die Berechnung eines Parkraumbedarfs.

E) Controlling und Reporting

Im Abschnitt Controlling und Reporting zeigt das Mobilitätsgutachten auf, wie die Einhaltung der definierten Vorgaben sowie die Wirksamkeit der Massnahmen überprüft werden. Ausserdem ist zu definieren, in welcher Form und Häufigkeit das Reporting gegenüber der Gemeinde erfolgt.

Es ist Aufgabe der Eigentümerschaft einen Nachweis zu erbringen, der Auskunft über die Nutzung des Parkraumangebots und über die Umsetzung der einzelnen Massnahmen des Mobilitätsgutachtens gibt. Dazu sind konkrete Indikatoren mit Zielwerten zu definieren. Mögliche Indikatoren sind:

- Parkplatz-Bedarf für Bewohner bzw. Auslastung der angebotenen Parkplätze
- Parkplatz-Bedarf für Besucher bzw. Auslastung der angebotenen Parkplätze
- Anzahl vorhandene Fahrzeuge der Bewohner
- Anzahl umgesetzter Massnahmen und deren Nutzung durch die Bewohner/Besucher

Für Wohnnutzung gilt der Grundsatz, dass die Anzahl der Autos der Bewohnerschaft die Zahl der Parkplätze für die Bewohner nicht übersteigt. Die Parkplatzreduktion soll nicht dazu führen, dass Autos auf öffentliche Parkplätze ausweichen.

Im Weiteren ist das Mass der Überschreitung der Zielwerte festzulegen, welches eine Nicht-Einhaltung des Konzeptes bedeutet. Ein erstmalig festgestelltes, geringfügiges Überschreiten der Zielwerte muss nicht zwingend zu weiteren Auflagen führen.

Im Rahmen des Controllingkonzeptes ist auch zu definieren, in welchen Intervallen das Controlling und Reporting durch die Eigentümerschaft jeweils vorzunehmen ist. Denkbar ist eine regelmässige Überprüfung (z.B. jährlich oder alle 2 Jahre) oder ein anlassbezogenes Controlling, z.B. wenn Rückmeldungen bei der Siedlungsverwaltung oder der Gemeinde eintreffen, die darauf hinweisen, dass es Probleme hinsichtlich der Parkraumnutzung in der Siedlung oder im Quartier gibt.

⇒ Details und Beispiele zum Controlling finden sich in Anhang 7: Controlling und Reporting.

F) Sicherstellung

Die Sicherstellung dient dazu, dass eine Siedlung mit reduziertem Parkplatzangebot auch längerfristig ohne übermässige Belastung des öffentlichen Raumes funktioniert. Im Mobilitätsgutachten sind die möglichen Vorgehensweisen im Falle einer Nicht-Einhaltung der Vorgaben aufzuzeigen. So kann die Gemeinde im vorgesehenen rechtlichen Rahmen Sanktionen ergreifen. Sie kann z. B. verlangen, das Mobilitätsgutachten zu überarbeiten (z.B. weitere Massnahmen erarbeiten und umsetzen) oder nachträglich Parkplätze zu erstellen. Wichtig ist dabei, dass die erforderlichen Massnahmen zu Lasten der Eigentümer und nicht der Gemeinde erfolgen.

Die Sicherstellung ist durch Verankerung im Quartierplan-Reglement und im Quartierplan-Vertrag rechtlich verbindlich zu gewährleisten.

⇒ Details und Beispiele zur Sicherstellung finden sich in Anhang 8: Sicherstellung.

3.4 Vom Mobilitätsgutachten zum Quartierplan-Reglement und -Vertrag

Die Wegleitung des Kantons Basel-Landschaft stellt eine gute Grundlage dar, wie ein Quartierplanverfahren abläuft und welche Inhalte erarbeitet werden müssen. Dort ist auch dargestellt, welche Inhalte in einem Quartierplanreglement festzulegen sind (siehe Wegleitung S. 6⁴):

«Im Quartierplanreglement werden Art und Mass der Nutzung festgelegt und mit entsprechenden Bestimmungen zur Bebauung, zur Gestaltung der Aussen- und Freiräume, der Erschliessung, der Ver- und Entsorgung und weiteren für die Quartierplanung relevanten Regelungen ergänzt. Ergänzend zu den einzelnen Nutzungs-, Gestaltungs- und Erschliessungsvorschriften kann das Quartierplanreglement Bestimmungen über die Realisierung sowie den Vollzug enthalten.»

Das **Quartierplan-Reglement** wird der Gemeinde zur Abstimmung und Genehmigung vorgelegt, ist also auch Gegenstand der politischen Diskussion in der Gemeinde. Es ist sinnvoll, auf dieser öffentlich-rechtlichen Ebene die zentralen Aspekte der Quartierplanung festzulegen. Im Quartierplanreglement ist ein Verweis zum Mobilitätsgutachten als Bestandteil der Quartierplanung einzufügen, um die notwendige Realisierung der Projektfaktoren und Massnahmen in der späteren Realisierung zu sichern. Im Quartierplan-Reglement sind in Bezug auf die Mobilität mindestens die folgenden Aspekte zu regeln:

- Festlegen des PP-Angebots
- Festlegen der Mobilitätsmassnahmen
- Grundsatz, dass das Controlling und die Sicherstellung zu gewährleisten sind

⇒ Beispiele für die Inhalte eines Quartierplanreglements finden sich in Anhang 9: Inhalte eines Quartierplan-Reglements.

Ergänzend zum Quartierplanreglement ist ein **Quartierplan-Vertrag** abzuschliessen. Dort findet die konkrete Ausgestaltung des Controllings und der Sicherstellung statt. Er enthält demzufolge die konkretisierten Festlegungen aus dem Quartierplanreglement: Grob umrissen sichert er die Realisierung des Reglements durch den Vertragsabschluss. Im Quartierplan-Vertrag sind in Bezug auf die Mobilität mindestens die folgenden Aspekte zu regeln:

- Indikatoren und Zielvorgaben für das Controlling
- Intervall des Reporting
- Definition, wann eine Zielvorgabe als nicht eingehalten gilt
- Vorgehen und Massnahmen bei Nichteinhaltung der Vorgaben (Sicherstellung)

Es wird empfohlen, den Vertrag öffentlich-rechtlich zu beurkunden.

Der Gemeinderat überwacht den Vollzug der im Vertrag getroffenen Vereinbarungen. In Bezug auf die Mobilität heisst dies, dass er das vereinbarte Controlling und die Zielvorgaben überprüfen muss. Bei Nichteinhaltung der Vorgaben hat er das Recht, die vereinbarten zusätzlichen Massnahmen zu fordern. Zur Durchsetzung der Regelungen im Reglement und im Vertrag sind notfalls die ordentlichen Gerichte anzurufen.

Ein Eintrag im Grundbuch ist nicht zwingend erforderlich, da das Quartierplan-Reglement und der Quartierplan-Vertrag unabhängig vom Eigentümer rechtlich gültig sind.

⁴ Vgl. Kanton Basel-Landschaft 2016: Planungshilfe Quartierplanung. Abrufbar unter https://www.basel-land.ch/politik-und-behorden/direktionen/bau-und-umweltschutzdirektion/raumplanung/publikationen/downloads/planungshilfe_quartierplanung.pdf/@download/file/planungshilfe_quartierplanung.pdf

4 Abschnitt C

Anhänge

<i>Anhang 1: Die gesetzlichen Grundlagen</i>	13
<i>Anhang 2: Vorschlag für eine Gliederung</i>	16
<i>Anhang 3: Standortfaktoren</i>	17
<i>Anhang 4: Projektfaktoren</i>	21
<i>Anhang 5: Ergänzende Mobilitätsmassnahmen</i>	24
<i>Anhang 6: Beispiel für die Berechnung eines Parkraumbedarfs</i>	29
<i>Anhang 7: Controlling und Reporting</i>	32
<i>Anhang 8: Sicherstellung</i>	34
<i>Anhang 9: Inhalte eines Quartierplan-Reglements</i>	35
<i>Anhang 10: Beispiele parkraumreduzierter Projekte</i>	38

Anhang 1: Die gesetzlichen Grundlagen

Raumplanungs- und Baugesetz RBG des Kantons BL vom 08.01.1998 (Stand 01.04.2020)

§ 106 RBG

Abstellplätze

1 Die Erstellung, der Umbau und die Zweckänderung von Bauten und Anlagen, für die ein Abstellplatzbedarf für Motorfahrzeuge und Fahrräder besteht, dürfen nur bewilligt werden, wenn eine bestimmte Anzahl Abstellplätze ausgewiesen wird.

[...]

4 Der Regierungsrat legt in der Verordnung den Normalabstellplatzbedarf fest und bestimmt, in welchen Fällen die Anzahl der Abstellplätze beschränkt werden kann.

5 Die Bau- und Umweltschutzdirektion legt nach Anhören der Gemeinde Reduktionsfaktoren fest, wobei insbesondere die Qualität der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr berücksichtigt wird.

§ 107 RBG

Ersatzabgabe

1 Können die notwendigen Abstellplätze aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen nicht oder nur mit unverhältnismässig hohem finanziellem Aufwand erstellt werden, entrichtet die Bauherrschaft eine Ersatzabgabe an die Gemeinde.

2 Die Gemeinde erlässt ein Ersatzabgabereglement.

3 Die Baubewilligungsbehörde bestimmt in der Baubewilligung den Normalbedarf, eine allfällige Reduktion sowie die entsprechende Ersatzabgabe nach Massgabe des Ersatzabgabereglementes.

4 Die Ersatzabgabe wird mit der Rechtskraft der Baubewilligung fällig. Ihr Ertrag ist zweckgebunden zu verwenden für die Erschliessung, den Bau, den Unterhalt sowie den Betrieb von öffentlichen Parkplätzen oder von privaten Parkplätzen, die der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Die Ersatzabgabe kann innert 5 Jahren zurückgefordert werden, wenn die notwendigen Abstellplätze nachträglich erstellt werden.

5 Die Baubewilligungsbehörde kann auf Antrag der Gemeinde die Sicherstellung der Ersatzabgabe vor der Erteilung der Baubewilligung verlangen.

Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz des Kantons BL RBV vom 27.10.1998 (Stand 01.01.2019)

§ 70 RBV

Anzahl der Garagen und Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas

1 Die Mindestzahl der Garagen und Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas (Normalabstellplatzbedarf) bemisst sich gemäss Anhang.

2 In besonderen Fällen kann die Baubewilligungsbehörde nach Anhören des Gemeinderates die Zahl der vorgeschriebenen Plätze herabsetzen. [...]

§ 70 Absatz 2bis RBV

Im Rahmen von ordentlichen Quartierplänen kann die Gemeinde auf Grund eines Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens für Wohneinheiten die Mindestzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge unabhängig von Anhang 11/2 herabsetzen oder Höchstwerte festlegen. Dabei gelten folgende Kriterien:

- a) Die Abstellplätze für Besucher dürfen nicht reduziert werden;
- b) Eine gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr muss gegeben sein;
- c) Genügend Abstellplätze für Zweiräder sind vorzusehen;
- d) Die Umsetzung des zur Parkplatzreduktion führenden Nutzungskonzepts ist in den Quartierplanvorschriften (Reglement, Quartierplanvertrag) sicherzustellen.

§ 22a RBV

Gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr

- 1) Eine gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr ist gegeben, wenn bei einer Fusswegdistanz zwischen der Verkaufseinheit und der Haltestelle von bis zu 350 m eine Kursfolge von mindestens 10 Minuten als Grundangebot vorgesehen ist.
- 2) Mehrere Anbindungen an den öffentlichen Verkehr sind kumuliert zu beurteilen.
- 3) Für die Spitzenzeiten ist das Angebot nachfragegerecht zu verdichten.
- 4) Erfolgt die Anbindung an den öffentlichen Verkehr mittels Ortsbus, so ist der Fahrplan auf die übergeordneten Verbindungen des öffentlichen Verkehrs abzustimmen.

Auszug aus dem Anhang zur RBV

vom 27.10.1998 (Stand 01.01.2019)

Grundwerte für Berechnung des Grundbedarfes für Autoparkplätze

Nutzungsart	Schätzwerte ¹ zur Ermittlung der Anzahl Arbeitsplätze Sitzplätze	Grundbedarf Autoparkplätze	
		Autoparkplatz (AP) pro	
	Auf der Basis der BGF	Stammplatz ² GS	Besucher- autoparkplatz ³ GB
Wohnbauten EFH / D-EFH / R-EFH / MFH (Alterswohnungen, Quartier- planungen sowie von der öffentlichen Hand realisierter Wohnungsbau fallweise)		AP/Wohnung 1	AP/Wohnung ⁴ 0.3
Dienstleistungen Schalterbetriebe	1 Arbeitsplatz pro 30 m ² BGF	AP/Arbeitsplatz 0.4	AP/Arbeitsplatz 0.3
Übrige		0.4	0.2
Industrie / Gewerbe Klein- und Mittelbetriebe ⁵	1 Arbeitsplatz pro 60-200 m ² BGF	AP/Arbeitsplatz 0.4	AP/Arbeitsplatz 0.1
Grossbetriebe		Verkehrsgutachten	Verkehrsgutachten
Verkaufsgeschäfte Wenig kundenintensive (Buchhandlung, Bijouterie etc.)	1 Arbeitsplatz pro 50 m ² BGF	AP/Arbeitsplatz 0.4	AP/m ² VF 0.03
Kundenintensiv Laden bis 500 m ²	VF = 0.7xBGF	0.4	0.06
Supermarkt bis 1000 m ²	VF = 0.7xBGF	0.4	0.08
Einkaufszentren über 1000 m ² VF	VF = 0.7xBGF	Verkehrsgutachten	Verkehrsgutachten
Restaurant	1 Arbeitsplatz pro 50 m ² BGF 1 Sitzplatz pro 2-4 m ² BGF	AP/Arbeitsplatz 0.4	AP/Sitzplatz 0.3
Andere	Literatur	Verkehrsgutachten	Verkehrsgutachten
BGF = Bruttogeschossfläche GB = Grundbedarf Besucherplätze GS = Grundbedarf Stammplätze AP = Autoparkplätze VF = Verkaufsfläche		Für betriebseigene Fahrzeuge sind 100 % Auto- parkplätze (unreduziert) bereitzustellen	

1 Ist die Zahl der Arbeitsplätze nicht bekannt, so sind die Schätzwerte massgebend

2 Jeder Pflicht-Autoparkplatz muss unabhängig benutzbar sein

3 Jeder Pflicht-Autoparkplatz muss unabhängig benutzbar sein

4 Jeder angefangene Autoparkplatz zählt voll

5 Niedriger Wert Produktion / Hoher Wert Lager

Nutzungsart	Reduktion für Autoparkplätze am Zielort																		
	Reduktion infolge ÖV-Erschliessung R1	Übrige Reduktion R2																	
Wohnbauten	Keine, mit Ausnahme in Ortskernzonen auf begründeten Antrag des Gemeinderates	keine																	
Dienstleistungen Schalterbetriebe Übrige Industrie / Gewerbe Klein- und Mittelbetriebe Grossbetriebe Verkaufsgeschäfte Wenig kundenintensiv (Buchhandlung, Bijouterie etc.) Kundenintensiv Laden bis 500 m ² VF Supermarkt bis 1'000 m ² VF Einkaufszentr. ≥ 1'000 m ² VF Restaurant Andere	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Kursfolge in Min. während Spitzenstunden</th> <th colspan="2">Fusswege zur nächsten Haltestelle</th> </tr> <tr> <th>weniger als 350 m</th> <th>mehr als 350 m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mehr als 20 Minuten</td> <td>0.8</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td>13 – 20 Minuten</td> <td>0.7</td> <td>0.9</td> </tr> <tr> <td>7 – 12 Minuten</td> <td>0.6</td> <td>0.8</td> </tr> <tr> <td>6 Minuten und weniger</td> <td>0.5</td> <td>0.7</td> </tr> </tbody> </table>	Kursfolge in Min. während Spitzenstunden	Fusswege zur nächsten Haltestelle		weniger als 350 m	mehr als 350 m	Mehr als 20 Minuten	0.8	1.0	13 – 20 Minuten	0.7	0.9	7 – 12 Minuten	0.6	0.8	6 Minuten und weniger	0.5	0.7	Für folgende Kriterien können Reduktionen geltend gemacht werden: 1. Umweltvorbelastung 2. Politische und planerische Leitbilder 3. Vorhandene öffentliche Autoparkplätze in akzeptabler Nähe 4. Mehrfachnutzung 5. Gebäudenutzung, die einen hohen Veloanteil erwarten lässt Der maximale Reduktionsfaktor für alle Kriterien beträgt 0.6.
Kursfolge in Min. während Spitzenstunden	Fusswege zur nächsten Haltestelle																		
	weniger als 350 m	mehr als 350 m																	
Mehr als 20 Minuten	0.8	1.0																	
13 – 20 Minuten	0.7	0.9																	
7 – 12 Minuten	0.6	0.8																	
6 Minuten und weniger	0.5	0.7																	

Anhang 2: Vorschlag für eine Gliederung

Vorschlag einer Gliederung: Inhaltliche Bausteine eines Mobilitätsgutachtens

	Gliederungspunkt	Mögliche Inhalte	Hinweis
1	Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> • Kurzer Projektbeschrieb • Begründung für Mobilitätsgutachten 	
2	Standortfaktoren des Areals	<p>Gemeindeebene</p> <ul style="list-style-type: none"> • Raumtyp <p>Quartierebene</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit öV analog § 22a RBV • öV-Güteklasse • Verkehrsregime im Quartier • Erreichbarkeit zu Versorgungszentren, Naherholung, Freizeit, Bildung usw. • Erschliessungsqualität Velo • Erschliessungsqualität Fuss • Parkraumsituation MIV in der Umgebung <p>Nachbarschaftsebene</p> <ul style="list-style-type: none"> • Städtebauliche Qualität • Bereits vorhandene Mobilitätsangebote • Lärm- und Luftqualität <p>Je nach Verfügbarkeit sind auch Querbezüge zum Leitbild der Gemeinde o.ä. zweckdienlich</p>	Siehe Anhang 3
3	Projektfaktoren	<p>Geplante Nutzung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Siedlungs- bzw. Projektgrösse • Dichte • Wohnungsgrössen • Zielgruppen • Eigentumsverhältnisse <p>Infrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Versorgung des täglichen Bedarfs • Ergänzende Infrastrukturangebote (z.B. KiTa, Velowerkstatt, Kultureinrichtungen etc.) • Aufenthaltsqualität • Veloabstellangebot • Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr innerhalb der Siedlung 	Siehe Anhang 4
4	Beschreibung der Massnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Beschrieb der ergänzenden Mobilitätsmassnahmen zur Umsetzung einer erfolgreichen Parkraumreduktion, z.B. attraktive Veloabstellanlage, Sharingangebote für Auto, E-Bikes und Cargobikes, Velowerkstatt vor Ort, Informationen zu Mobilitätsangeboten etc. 	Siehe Anhang 5
5	Reduktionspotenzial und Berechnung des Parkraumangebots	<ul style="list-style-type: none"> • Gemäss Wegleitung RBV • Darlegung des Reduktionspotenzials anhand der in 2 und 3 beschriebenen Faktoren • Berechnung des Parkraumangebots, ev. mit Angabe einer Bandbreite in Abhängigkeit unterschiedlicher Projektfaktoren und/oder unterschiedlicher Mobilitätsmassnahmen) • ggf. Angaben zur Verortung der Parkplätze auf Areal 	Siehe Anhang 6
6	Controlling und Reporting	<ul style="list-style-type: none"> • Angaben zu zweckdienlichen Indikatoren und deren Zielvorgaben sowie zum Reporting 	Siehe Anhang 7
7	Sicherstellung	<ul style="list-style-type: none"> • Angaben zu Massnahmen zur Sicherstellung, sofern Zielvorgaben nicht eingehalten werden können 	Siehe Anhang 8

Anhang 3: Standortfaktoren

Die Standortfaktoren des Bauvorhabens sind auf 3 verschiedenen Ebenen zu betrachten und zu beurteilen:

- Die Lage des Areals in der **Gemeinde** zeigt, ob das Areal in einem Gebiet liegt, in dem die Nutzung des Autos eine bedeutende Rolle spielt, oder in einem Gebiet, in dem die Voraussetzungen für eine Mobilität ohne Auto vorhanden sind.
- Die Lage des Areals im **Quartier** ist ein erster Indikator für die Zentralität des Areals und die Erreichbarkeit von anderen Nutzungen und damit für das erwartete Mobilitätsverhalten der zukünftigen Nutzer des Areals.
- Die **unmittelbare Nachbarschaft** gibt Aufschluss über mögliche Einschränkungen von mobilitätsrelevanter Infrastruktur auf dem Areal oder über Gründe für eine erwünschte Reduktion des Autoverkehrs vom und zum Areal.

In unmittelbarem Kontext zur Lage stehen die Faktoren **Anbindung** bzw. **Erreichbarkeit**. So zeigt die Anbindung des Areals die Erschliessungsqualität des Areals für die verschiedenen Verkehrsmittel. Anhand der Anbindung an das lokale sowie übergeordnete Routennetz kann der Modal-Split und das Verkehrsaufkommen abgeschätzt werden. Eine gute Erreichbarkeit von anderen Nutzungen, wie z.B. Naherholung oder Nahversorgung, senkt den Auto-Bedarf. So sind Einkaufen, Naherholung und der Weg zu Bildungseinrichtungen wichtige Verkehrsfaktoren. Ergänzend sind bereits vorhandene Mobilitätsdienstleistungen insbesondere hinsichtlich der späteren Massnahmenplanung zu erfassen.

Beispiel Quartierplanung Zentrale Pratteln

(Details zum Projekt finden sich im Anhang 10: Beispiele parkraumreduzierter Projekte)

Relevante Standortfaktoren

Hinweis: Es handelt sich hierbei um eine knappe Zusammenstellung. Für ein Mobilitätsgutachten ist eine detaillierte Beschreibung und Analyse vorzunehmen.

Standortfaktoren mit Reduktionspotenzial

- Raumtyp „Innerer Korridor“
- Gute öV-Anbindung gewährleistet gemäss RBV
- öV-Güteklasse A und B
- Vielfältige Bildungs-, Einkaufs- und Dienstleistungsangebote im Umfeld
- Gute Anbindung an das Langsamverkehrsnetz mit Velo und zu Fuss
- Angrenzende verkehrsberuhigte Zonen
- Weitere Mobilitätsangebote (Mobility, P+R, 6 Gemeinde-GA)

„Fazit: Gesamthaft über die verschiedenen oben aufgeführten Standortfaktoren betrachtet, bietet das Areal „Zentrale Pratteln“ sehr gute Voraussetzungen, um ein reduziertes Parkplatzangebot zu begründen.“

⇒ Quantitative Werte sind nur selten vorhanden. Entsprechend ist anhand verschiedener Faktoren fallweise mit qualitativen Begründungen ein Reduktionswert herzuleiten und zu bestimmen.

⇒ Die folgende Tabelle gibt eine breite Übersicht über mögliche Faktoren. Für ein stimmiges Mobilitätsgutachten sind einzelfallbezogen die relevanten Faktoren zusammenzustellen. Entsprechend ist eine geeignete Auswahl zu treffen und nicht alle Faktoren abzuarbeiten.

⇒ Zur Lesart der folgenden Tabelle: Die in der zweiten Spalte unter «Reduktionspotenzial generell» kursiv gedruckten Aussagen sind als Tendenzsagen zu verstehen. Sie erheben keinen Anspruch auf Allgemeingültigkeit, sondern dienen dazu, eine mögliche Orientierung zu geben, wie einzelne Faktoren hinsichtlich ihres Reduktionspotenzials einzuordnen sind.

Standortfaktor / Kriterium	Reduktionspotenzial generell	Hohes Reduktionspotenzial	Mittleres Reduktionspotenzial	Kein Reduktionspotenzial
Gemeindeebene				
Raumtyp gemäss Richtplan Kanton Baselland ⁵	<p>«Je urbaner der Raumtyp, umso geringer der Fahrzeugbestand»</p> <p>Je nach Raumtyp ergibt sich ein Unterschied im Hinblick auf die Fahrzeugverfügbarkeit pro Wohneinheit im Kt. BL⁶</p>	Innerer Korridor Regionalzentrum	Ländliche Entwicklungsachse	Ländlicher Raum
Quartierebene				
öV-Güteklassen ⁷	<p>«Je besser die öV-Gütekategorie, umso geringer der Fahrzeugbestand»</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gute öV-Erreichbarkeit ist eine obligatorische Voraussetzung für die Parkraumreduktion bei Wohnnutzung • Als gute Erreichbarkeit gemäss § 22a RBV gilt max. 350 m Fusswegdistanz zur Haltestelle und mindestens 10 Min. Kursfolge • Je nach öV-Gütekategorie ergibt sich ein Unterschied im Hinblick auf die Fahrzeugverfügbarkeit pro Wohneinheit im Kt. BL⁸ 	Gute Erreichbarkeit gemäss kantonaler Definition in § 22a RBV Gütekategorie A ⁹	Gütekategorie B	Gütekategorie C, D, E
Verkehrsregime Umgebung	<p>«Verkehrsberuhigte Zonen bilden eine gute Grundlage für die Fortbewegung zu Fuss/ mit Velo»</p> <p>In Anlehnung an MiWo-Handbuch¹⁰ S. 29</p>	Verkehrsberuhigte Zonen angrenzend (T 30, T 20, Fussgängerzone, Zufahrtsbeschränkungen)		

⁵ Angaben für die jeweiligen Gemeinden finden sich im Kantonalen Richtplan, Stand Mai 2019, S. 19ff unter https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/direktionen/bau-und-umweltschutzdirektion/raumplanung/richtplanung/downloads/krip_ richtplantext.pdf/@ @download/file/Objektblätter.pdf

⁶ Gemäss Kanton Basel-Landschaft – Amt für Raumplanung 2019: Raumbesichtigung – Analyse des Fahrzeugbestandes im Kanton Basel-Landschaft; <https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/direktionen/bau-und-umweltschutzdirektion/raumplanung/raumbesichtigung/siedlung/stand-der-ueberbauung-und-erschliessung/ftw-simplelayout-filelistingblock/kurzbericht-parkplatzanalyse-analyse-des.pdf/@ @download/file/Kurzbericht%20Parkplatzanalyse%20-%20Analyse%20des%20Fahrzeugbestandes%20im%20Kanton%20Basellandschaft.pdf>.

z.B.: Innerer Korridor: Fahrzeugbestand pro Wohneinheit liegt bei etwa 0.95 Fahrzeugen

⁷ Angaben zu den einzelnen Standorten lassen sich abrufen über bei Geoview BL mittels Themenlayer Verkehr/öffentlicher Verkehr/öV-Güteklassen: <https://geoview.bl.ch>

⁸ Gemäss Kanton Basel-Landschaft – Amt für Raumplanung 2019, S. 9: link s.o.

⁹ Z.B.: Kombination aus Raumkategorie «Innerer Korridor» + Gütekategorie A: Fahrzeugbestand 0.75 Fz/Whg gemäss Kanton Basel-Landschaft – Amt für Raumplanung 2019, S. 9: link s.o.

¹⁰ MIWO 2014: Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen, Optimierung der wohnungsbezogenen Mobilität – Handbuch, Anhang Seite 27 ff, abrufbar unter https://wohnen-mobilitaet.ch/wordpress/wp-content/uploads/converted_files/fileadmin/redaktion/wohnen/MIWO-Handbuch_low.pdf

Standortfaktor / Kriterium	Reduktionspotenzial generell	Hohes Reduktionspotenzial	Mittleres Reduktionspotenzial	Kein Reduktionspotenzial
Quartierebene				
Entfernung zum Quartierzentrum/Subzentrum	«Je näher die Nahversorgung, umso einfacher und attraktiver die Fortbewegung zu Fuss/mit Velo.» In Anlehnung an MiWo-Handbuch ¹¹ S. 27	< 300 m (unter 5 min fussläufig erreichbar)	300 – 500 m (in 5 bis 7 min fussläufig erreichbar)	> 500 m (in mehr als 7 min fussläufig erreichbar)
Entfernung zum (übergeordneten) Gemeindezentrum	«Je näher die Nahversorgung, umso attraktiver die Fortbewegung zu Fuss/mit Velo.»	< 500 m	500 – 1000 m	> 1000 m
Versorgung (Einkaufen) (z.B. Distanz und Erreichbarkeit zu Einkaufsmöglichkeit für den täglichen Bedarf (Nahversorgung) und weiterer Läden)	«Je besser die Erreichbarkeit, umso einfacher ein autoreduzierter Alltag möglich» In Anlehnung an MiWo-Handbuch ¹² , S. 30	< 300 m (unter 5 min fussläufig erreichbar)	300 – 700 m (in 5 bis 10 min fussläufig erreichbar)	> 700 m (in mehr als 10 min fussläufig erreichbar)
Naherholungsgebiete und Freizeitangebote (z.B. Distanz und Erreichbarkeit von z.B. Spielplatz, Park, Wald, Quartierzentrum, Kultureinrichtungen, Hallenbad usw.)	«Je besser die Erreichbarkeit, umso einfacher ein autoreduzierter Alltag möglich» In Anlehnung an MiWo-Handbuch ¹³ , S. 30	< 300 m (unter 5 min fussläufig erreichbar)	300 – 700 m (in 5 bis 10 min fussläufig erreichbar)	> 700 m (in mehr als 10 min fussläufig erreichbar)
Kinderbetreuung und Bildung (z.B. Distanz und Erreichbarkeit der Kita- und Kindergartenstandorte in der Nähe sowie relevanter Schulen)	«Je besser die Erreichbarkeit, umso einfacher ein autoreduzierter Alltag möglich» In Anlehnung an MiWo-Handbuch ¹⁴ , S. 30	< 300 m	300 bis 700 m	>700 m
Erschliessungs- und Infrastrukturqualität für den Veloverkehr z.B. Anbindung an das lokale und regionale Veloroutennetz, Velorouten-Distanzen zu Arbeit, Einkaufen usw., Abstellplatzsituation im Quartier (vorhandene Velo-PP, Diebstahl, Vandalismus)	«Je besser ans Veloroutennetz angebunden, umso attraktiver die Fortbewegung mit Velo» In Anlehnung an MiWo-Handbuch ¹⁵ S. 28	< 500 m Anbindung an Veloroutennetz (unter 2.5 min erreichbar) Hohe Verfügbarkeit von attraktiven Abstellanlagen bei wichtigen Zielen	500 – 1000 m Anbindung (in 2.5 bis 5 min erreichbar) Mittlere Verfügbarkeit von attraktiven Abstellanlagen bei wichtigen Zielen	>1000 m

¹¹ MIWO 2014: Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen, Optimierung der wohnungsbezogenen Mobilität – Handbuch, Anhang Seite 27 ff, abrufbar unter https://wohnen-mobilitaet.ch/wordpress/wp-content/uploads/converted_files/fileadmin/redaktion/wohnen/MIWO-Handbuch_low.pdf;

¹² MIWO 2014: Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen, link s. o.

¹³ MIWO 2014: Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen, link s. o.

¹⁴ MIWO 2014: Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen, link s. o.

¹⁵ MIWO 2014: Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen, link s. o.

Standortfaktor / Kriterium	Reduktionspotenzial generell	Hohes Reduktionspotenzial	Mittleres Reduktionspotenzial	Kein Reduktionspotenzial
Quartierebene				
Erschliessungsqualität für den Fussverkehr z.B. Fusswegdistanz zu wichtigen Orten (Bahnhof, Dorfzentrum usw.), Qualität der Fusswegverbindungen (Hindernisse, Höhendifferenz)	«Je attraktiver und sicherer das direkt angrenzende Fusswegnetz, umso einfacher die Fortbewegung zu Fuss» In Anlehnung an MiWo-Handbuch ¹⁶ , S. 29	Direkte Anbindung an komfortables und sicheres Fusswegnetz gewährleistet		
Parkraumsituation MIV	«Parkraumbewirtschaftung im Umfeld erleichtert die Umsetzung eines Mobilitätsgutachtens»		Parkraumbewirtschaftung wird bereits Praktiziert	
Nachbarschaftsebene				
Städtebauliche und Aussenraumqualität, z.B. bzgl. <ul style="list-style-type: none"> • Schutz (Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit, Schutz vor unangenehmen Umwelteinflüssen) • Komfort (Möglichkeit zum Gehen, Verweilen, Sitzen, Sehen, Sprechen, Hören, Spiel und Sport) • Genuss (menschlicher Massstab, angenehme Umwelteinflüsse, Möglichkeit für sinnliche Erfahrung des öffentlichen Raums)¹⁷ 	«Je höher die Umfeldqualität, umso attraktiver der Verbleib vor Ort» Eine gute Orientierung bietet die Aufbereitung der Kriterien nach Jan Gehl (Bewertungsmethode) durch das BVU des Kantons AG ¹⁸			
Ergänzende Mobilitätsangebote, z.B. Mobility, park & rail, bike & rail, Verleihsysteme wie pick e bike, carvelo2go, SBB-Tageskarten der Gemeinde, Hauslieferdienste etc. (z.B. Kapazität und Erreichbarkeit)	«Je näher und einfach verfügbar verschiedene Angebote verfügbar, umso niederschwelliger deren Nutzung» Auf bereits vorhandene Angebote kann zurückgegriffen und eine Abstimmung erfolgen	< 500 m Attraktive Angebotsverfügbarkeit gewährleistet	< 750 m Attraktive Angebotsverfügbarkeit gewährleistet	>750 m entfernt

¹⁶ MIWO 2014: Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen, link s.o.

¹⁷ Gemäss Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, in Anlehnung an Jan Gehl, https://www.ag.ch/media/kanton_aargau/bvu/bilder_2/Erlaeuterung_Gehl_Methode.pdf

¹⁸ Vgl. https://www.ag.ch/media/kanton_aargau/bvu/bilder_2/Erlaeuterung_Gehl_Methode.pdf

Anhang 4: Projektfaktoren

Das geplante Bauprojekt beeinflusst die zukünftigen, vom Areal ausgehenden Mobilitätsbeziehungen und Mobilitätsbedürfnisse. Diese sind als Projektfaktoren zu umschreiben. Ein Mobilitätsgutachten zeigt hier in der Regel,

- welcher Mobilitätsbedarf durch die **Art und Intensität der Nutzungen** entsteht und
- welche **mobilitätsrelevante Infrastruktur** auf dem Areal eingerichtet wird.

Je nachdem, wie stark der gesetzlich vorgeschriebene Parkraumbedarf unterschritten werden soll, sind zu den bereits bekannten Standortfaktoren und festgelegten Projektfaktoren noch weitere ergänzende Mobilitätsmassnahmen notwendig. Entsprechend herrscht ein enges Zusammenspiel zwischen den vorgesehenen Projektfaktoren und der ergänzenden Entwicklung geeigneter Mobilitätsmassnahmen.

Beispiel Quartierplanung Zentrale Pratteln

(Details zum Projekt finden sich im Anhang 10: Beispiele parkraumreduzierter Projekte)

Relevante Projektfaktoren und deren Reduktionspotenzial

Hinweis: Es handelt sich hierbei um eine knappe Zusammenstellung. Für ein Mobilitätsgutachten ist eine detaillierte Beschreibung und Analyse vorzunehmen.

Projektfaktoren mit Reduktionspotenzial

- *Hochwertige Nutzungsmischung angestrebt (Handel, Dienstleitung, Wohnen)*
- *Zielgruppe: Genossenschaften und Mietwohnungen*
- *Ergänzende Infrastruktur wie KiTa, Quartierläden, Velowerkstatt, Kultureinrichtungen, attraktive Aussenraumgestaltung, Spielraumangebote*
- *In Wohngebäuden: Werkräume, Gemeinschaftsräume, Abstellräume für Velos und Kinderwagen*
- *Attraktive und komfortable Feinerschliessung für Velo- und Fussverkehr auf dem Areal*

„Fazit: Die angestrebte Zielgruppe für das Wohnen sowie das geplante Infrastrukturangebot bieten sehr gute Voraussetzungen, um ein reduziertes Parkplatzangebot zu begründen.“

⇒ Quantitative Werte sind nur selten vorhanden. Entsprechend ist anhand verschiedener Faktoren fallweise mit qualitativen Begründungen ein Reduktionswert zu herzuleiten und zu bestimmen.

⇒ Die folgende Tabelle gibt eine breite Übersicht über mögliche Faktoren. Für ein stimmiges Mobilitätsgutachten sind einzelfallbezogen die relevanten Faktoren zusammenzustellen. Entsprechend ist eine geeignete Auswahl zu treffen und nicht alle Faktoren abzuarbeiten.

⇒ Zur Lesart der folgenden Tabelle: Die in der zweiten Spalte unter «Reduktionspotenzial» kursiv gedruckten Aussagen sind als Tendenzaussagen zu verstehen. Sie erheben keinen Anspruch auf Allgemeingültigkeit, sondern dienen dazu, eine mögliche Orientierung zu geben, wie einzelne Faktoren hinsichtlich ihres Reduktionspotenzials einzuordnen sind.

Projektfaktor / Kriterium	Reduktionspotenzial	Bemerkungen
Nutzungsart		
Siedlungsgrösse	«Grössere Siedlungen eignen sich besser für eine Parkraumreduktion als kleine.»	Gemäss Raubeobachtung BL: Je mehr Wohnungen in einem Gebäude, umso geringer ist der PW-Besitz pro Wohneinheit ¹⁹ Mögliche Basis: Bruttogeschossfläche, Dichte Wichtig: Auch in kleineren Siedlungseinheiten ist eine Reduktion des Parkraumangebots umsetzbar. Eine Mindestgrösse ist nicht notwendig. Im Vordergrund steht v.a. die Intention des jeweiligen Projektes und die Zielgruppen, die damit angesprochen werden sollen.
Dichte	„Eine dichte Bebauung eignet sich besser für eine Parkraumreduktion.“	Gemäss Raubeobachtung BL: Je höher der Ausnutzungsgrad umso geringer der PW-Besitz ²⁰
Wohnungsgrössen	„Kleinere Wohneinheiten mit geringerer Zimmeranzahl eignen sich besser für Parkraumreduktionen.“	Gemäss Raubeobachtung BL: Je weniger Zimmer innerhalb einer Wohneinheit, umso gering der PW-Besitz ²¹
Zielgruppen Bewohner	Reduktion für Alterswohnen auf 0.3 bis 0.6 PP/Wohneinheit ohne besondere Massnahmen ²²	Für gewisse Bewohnergruppen kann der reduzierte Autogebrauch gut abgeschätzt werden (z.B. Alterswohnen. Ein- bis Zwei-Personen-Haushalte, Demenzkranke, Personen, die sich kein Auto leisten können etc.) Gemäss Haefeli et al 2015: Alterswohnen kann gut mit reduzierten Parkraumangebot realisiert werden. ²³ Jüngere Personen ohne Kinder verzichten immer öfter auf eigenes Auto ²⁴ Details ausarbeiten zu <ul style="list-style-type: none"> • Altersstruktur, Familien, Studenten etc. • Erfahrungswerte zur Parkplatznachfrage und zum Autobesitz der Mieterschaft von vergleichbaren Siedlungen
Eigentumsverhältnisse	Hohes Potenzial: Genossenschaften Mittleres Potenzial: Mietwohnungen Geringes Potenzial: Eigentum	Die Eigentumsverhältnisse haben einen Einfluss auf das Controlling, Reporting und die Form der Sicherstellung gegenüber der Gemeinde. In Genossenschaften lässt sich der Autobesitz unproblematisch regeln. Projekte mit Stockwerkeigentum eignen sich wegen eines komplexen Controlling-Prozesses schlechter für eine Parkplatzreduktion.

¹⁹ Gemäss Studie „Raubeobachtung – Analyse des Fahrzeugbestandes im Kanton Basel-Landschaft“ 2019

²⁰ Gemäss Studie „Raubeobachtung – Analyse des Fahrzeugbestandes im Kanton Basel-Landschaft“ 2019

²¹ Gemäss Studie „Raubeobachtung – Analyse des Fahrzeugbestandes im Kanton Basel-Landschaft“ 2019

²² Gemäss Schweizerische Fachstelle behindertengerechtes Bauen 2014: Planungsrichtlinien – Altersgerechte Wohnbauten, S. 34. https://hindernisfreie-architektur.ch/wp-content/uploads/2017/06/altersger.Wohnbauten_PRL.pdf

²³ Gemäss Amt für Raumplanung Kanton Basel-Landschaft 2004: Wegleitung – Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas, S. 7 ist die PP-Reduktion bei Wohnbauten mit Alterswohnungen fallweise ermittelbar. <https://arp-daten.bl.ch/arpdaten/publikationen/parkplaetze.pdf>

²⁴ Gemäss Haefeli et al sind Personen über 66 Jahren weisen die höchsten Anteile von Autolosigkeit auf. Ebenso pflegen jüngere Personen ohne Kinder einen urbanen Lebensstil, in der der Autobesitz immer mehr an Bedeutung verliert. Quelle: Autofreie Lebensstile – Spezialauswertung der Mikrozensus Verkehr 1994 bis 2010 sowie der Haushaltsbudget-Erhebungen 2009-2011, Bericht zuhanden des Bundeamtes für Energie, Interface Politikstudien Forschung Beratung, 2015, Luzern

Projektfaktor / Kriterium	Reduktionspotenzial	Bemerkungen
Infrastruktur		
Nahversorgungsinfrastruktur in der Siedlung wie Kindertagesstätte, Lebensmitteladen, Café, Buchladen, Kulturstätte, Velowerkstatt etc.	Ein Angebot vor Ort vermindert den Mobilitätsbedarf	
Ergänzende Infrastrukturangebote wie Werkstatträume, Gemeinschaftsräume, Abstellräume für Velos, Kinderwagen, Anhänger etc.	Ein Angebot vor Ort vermindert den Mobilitätsbedarf bzw. vereinfacht die Nutzung von Velos etc. massgeblich	
Aufenthaltsqualität innerhalb der Siedlung, z.B. mit Spielplatz, Grünflächen, Sitzgelegenheiten	«Eine hohe Aufenthaltsqualität auf dem Areal vermindert gerade bei grösseren Siedlungen den Mobilitätsbedarf.»	Eine gute Orientierung bietet die Aufbereitung der Kriterien nach Jan Gehl (Bewertungsmethode) durch das BVU des Kantons AG ²⁵ : <ul style="list-style-type: none"> • Schutz (Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit, Schutz vor unangenehmen Umwelteinflüssen) • Komfort (Möglichkeit zum Gehen, Verweilen, Sitzen, Sehen, Sprechen, Hören, Spiel und Sport) • Genuss (menschlicher Massstab, angenehme Umwelteinflüsse, Möglichkeit für sinnliche Erfahrung des öffentlichen Raums))
Veloabstellangebot	«Ein attraktives und umfangreiches Veloabstellangebot an vielen Orten in der Siedlung erleichtert die Velonutzung.» Hohes Potenzial: Gemäss ASTRA-Handbuch ²⁶ Geringes Potenzial: Gemäss Wegleitung BL	<ul style="list-style-type: none"> • In Anlehnung an ASTRA-Handbuch: Pro Zimmer 1 Veloabstellplatz, Angaben zur Verortung, Komfort²⁷ • In Anlehnung Wegleitung Kanton Basel-Landschaft, Amt für Raumplanung: Wegleitung²⁸ Details aufarbeiten zu <ul style="list-style-type: none"> • Geplanter Anzahl Veloabstellplätze auf dem Areal • Qualität und Verortung der Veloabstellplätze
Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr innerhalb des Areals	«Je durchlässiger, komfortabler und sicherer die Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr auf dem Areal und die Anschlüsse ans Umfeld, umso einfacher ein autoreduzierter Alltag»	Details aufarbeiten zu <ul style="list-style-type: none"> • Qualität und Verortung der Fuss- und Veloverbindungen innerhalb des Areals.

²⁵ Gemäss Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, in Anlehnung an Jan Gehl, https://www.ag.ch/media/kanton_aargau/bvu/bilder_2/Erlaeuterung_Gehl_Methode.pdf

²⁶ ASTRA 2008: Veloparkierung. Empfehlungen zur Planung, Realisierung und Betrieb. Handbuch. S. 14 ff

²⁷ ASTRA 2008: Veloparkierung. Empfehlungen zur Planung, Realisierung und Betrieb. Handbuch. S. 14 ff

²⁸ Kanton Basel-Landschaft, Amt für Raumplanung 2004: Wegleitung. Bestimmung der Anzahl Abstellplätzen für Motorfahrzeuge und Velos, S. 8

Anhang 5: Ergänzende Mobilitätsmassnahmen

Beispiel Quartierplanung Zentrale Pratteln

(Details zum Projekt finden sich im Anhang 10: Beispiele parkraumreduzierter Projekte)

Ergänzende Mobilitätsmassnahmen und deren Reduktionspotenzial

Hinweis: Es handelt sich hierbei um eine knappe Zusammenstellung. Für ein Mobilitätsgutachten ist eine detaillierte Beschreibung und Analyse vorzunehmen.

Ergänzende Mobilitätsmassnahmen

- *Komfortables und grosszügiges Veloabstellangebot*
- *Einrichtung eines Auto-Sharing-Angebots auf dem Areal (z.B. Mobility oder Sharoon)*
- *Parkraumbewirtschaftung für die Besucherparkplätze*
- *Einrichtung eines Sharing-Angebots für E-Bikes und E-Cargobikes inkl. Ladeinfrastruktur*
- *Einrichtung einer Velo-Werkstatt*
- *Informationsmappe zu verschiedenen Mobilitätsangeboten*

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht von bekannten Massnahmen geordnet nach den wichtigsten Handlungsfeldern zur Förderung alternativer Mobilitätsformen.

Thema	Massnahme	Beschreibung	Umsetzung* / Trägerschaft
Handlungsfeld: Nutzung des öffentlichen Verkehrs stärken			
Anbindung optimieren	Verbesserungen öV-Haltestellen	öV-Haltestellen ausbauen, zugänglicher machen, Kapazität erhöhen	Gemeinde
Ticket-Sharing	Aboverleih	Verleih von nicht-personengebundenen öV-Jahresabos (z.B. GA der Gemeinde oder der Siedlung)	Gemeinde / Siedlungsverwaltung
Mieterticket	Vergünstigter Bezug von öV-Abos für Bewohner	Rabatt durch fixe Grossabnahme von Tickets durch Siedlung. öV-Gutschein für Bewohner, die kein Auto benutzen öV-Abo als Bestandteil vom Mietpreis	Siedlungsverwaltung
Finanzieller Anreiz	Mobilitätsanreize für Beschäftigte	- Anteil an Job-Ticket - Jeder Beschäftigte, der von seinem Arbeitgeber (Mieter einer Nutzfläche) jährlich einen finanziellen Beitrag an ein öV-Abo, neues Velo, etc. erhält, kriegt den gleichen Beitrag vom Vermieter bis zu einem zu definierenden, maximalen Betrag. Damit profitiert der Beschäftigte von einer doppelten Preisreduktion seines ausgewählten Mobilitätsangebotes.	Siedlungsverwaltung
Handlungsfeld: Velonutzung attraktivieren			
Velo-Parkierung	Qualität der Velo-PP verbessern	- Anzahl, gedeckt/ungedeckt, ober-/unterirdisch, Definition von Qualitätskriterien, Langzeit/Kurzzeit-Parkierung, Spezialfahrzeuge (Anhänger, Cargobikes, Liegevelos etc.), Diebstahlsicherheit	Bauherrschaft
	Lage und Zugang von Veloabstellplätzen optimieren	Lage der Abstellplätze bei Hauptzugängen, barrierefrei zugänglich	Bauherrschaft
	Mietbare VeloPP	Mietbare VeloPP im Untergeschoss, abschliessbar	Bauherrschaft
	Ladestationen für E-Bikes	Ladestation bei Veloabstellplätzen vorhanden, zur Förderung der Elektromobilität	Bauherrschaft
Sharing-Angebote	Bike-Sharing	- E-Bike / City-Bike / Lastenvelo zum mieten (z.B. mit pick-e-bike, carvelo2go) - Leihvelos ergänzend zum eigenen Velo auf Areal	Extern / Siedlungsverwaltung
Transport	Veloanhänger-Verleih	Veloanhänger / Lastenvelo mieten	Extern / Siedlungsverwaltung
Velo-Zubehör	Pumpstationen	Handpumpen zugänglich platzieren	Siedlungsverwaltung / Anwohner
	Velowerkstatt, Veloflicktag	Velowerkstatt ermöglicht es den NutzerInnen, kleine Reparaturen oder Wartungsarbeiten selbständig zu übernehmen. Denkbar ist auch die Einrichtung einer betreuten Werkstatt. Veloflicktag für Siedlung regelmässig initiieren und betreuen.	Siedlungsverwaltung / Anwohner
Handlungsfeld: Parkierung Personenwagen reglementieren			
Parkraummanagement	Parkierungskonzept	Im Grundsatz ist es elementar, dass bereits ein Parkraumbewirtschaftungssystem im umliegenden Quartier vorhanden ist. So ist der Anreiz reduziert, das Auto auf Allmendflächen zu parkieren. Darüber hinaus ist die konkrete Ausgestaltung des vorhandenen Parkraumreglements innerhalb der Gemeinde/Quartier ausschlaggebend. Vertritt die Gemeinde die Haltung, dass eine Parkkarte für Anwohner etwa gleich viel kosten sollte wie die Anmietung eines privaten Einstellplatzes, so ist die Umsetzung und Akzeptanz eines siedlungsinternen Parkierungskonzeptes zur Anmietung von Stellplätzen erleichtert. Entsprechend sollten die äusseren Rahmenbedingungen abgeklärt und entsprechend im Parkierungskonzept berücksichtigt werden. In einem siedlungsinternen Konzept wird definiert, welche Nutzer auf welche Parkplätze für wie viel Zeit und wie viel Parkgebühr parkieren können. Vergabekriterien müssen definiert werden.	Gemeinde Siedlungsverwaltung

Thema	Massnahme	Beschreibung	Umsetzung* / Trägerschaft
		Sinnstiftend ist häufig die Möglichkeit für Mehrfachnutzung von Parkplätzen (z. B. Kunden tagsüber, Anwohner nachts: hierbei Verortung und Zugänglichkeit der Parkplätze beachten).	
	Parkplatzbewirtschaftung	Kostenmiete für alle Parkplätze	Siedlungsverwaltung
Qualität der PP	Geplante Verortung der PP	z. B. Zentrale Einstellhalle, keine oberirdische Parkierung ausser 1 Carsharing-PP, 1 Kurzzeit-PP, 2 Besucher-PP	Bauherrschaft
	Tankstelle für Elektroauto	Ladestation, zur Förderung Elektromobilität	Bauherrschaft
Reduktion PP	Parkverbot	Oberirdisches Parkverbot entlang der öffentlichen Strassen	Gemeinde
Handlungsfeld: Reduzierte Nutzung von Personenwagen unterstützen			
Carsharing	Plattform für privates Sharing einrichten	Sharoo.com: eigenes Auto temporär vermieten, als Ergänzung oder Alternative zu Car-Sharing, reduziert PP-Bedarf	Extern
	Carsharing Nutzung	Das Carsharing ist für die Nutzergruppen eines effizienten Areals eine ideale Ergänzung zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel, des Velos oder des Zu-Fuss-Gehens. Mobility Car-Sharing Schweiz (www.mobility.ch) bietet dazu verschiedene Produkte an, die auf unterschiedliche Nutzergruppen ausgerichtet sind. Welche Modelle angewendet werden, hängt schlussendlich vom Umfang der einzelnen Nutzergruppen und dem daraus ableitbaren Nutzungspotenzial ab.	Extern
Finanzieller Anreiz	Mobilitätsgutschein Wohnen	Haushalte, die in einem Areal wohnen und kein Auto besitzen und somit auch keinen Parkplatz beanspruchen, erhalten jährlich einen Mobilitätsgutschein in einem definierten Wert. Dies als Gegenleistung für ihren Beitrag zur Einsparung von Investitionen und/oder zur Einhaltung der Vorgaben eines Mobilitätsgutachtens. Der Haushalt kann diesen Gutschein für die Abdeckung seiner nicht-automobilen Mobilitätsbedürfnisse einsetzen. Der Mobilitätsgutschein kann in verschiedenen Formen abgegeben werden.	Siedlungsverwaltung
Autoverzicht	Vertragliche Regelung Autobesitz	Mieter oder Genossenschaftsmitglieder werden vertraglich dazu verpflichtet, kein Auto zu halten. Ausnahmeregelungen sind vorzusehen, z. B. für Härtefälle (Behinderung, Schichtarbeit etc.) oder wenn ein dauerhaft zugemieteter privater Parkplatz vorgewiesen werden kann. ⇒ Weitere Erläuterungen finden sich im Anschluss an die Tabelle.	Siedlungsverwaltung
Handlungsfeld: Information und Beratung anbieten			
Aktionen	Mobilitätsveranstaltungen zur Sensibilisierung	Wird eine effiziente Verkehrsmittelnutzung angestrebt, so sind neben den bereits erwähnten Massnahmen auch Massnahmen zu treffen, die eine Sensibilisierung der Nutzergruppen zu verschiedenen Aspekten einer effizienten Mobilität möglich machen. Diese Massnahmen sind in Form von Aktionen gestaltbar, die permanent, zeitlich wiederkehrend oder auch einzeln durchgeführt werden.	Extern / Anwohner
Informationsschnittstelle	Mobilitäts-Ortsplan	Der Ortsplan mit Mobilitäts-Infos orientiert über die Möglichkeiten der kombinierten Mobilität: Wo ist mein Car-Sharing-Auto? Wo kann ich ein Velo ausleihen? Wie komme ich mit dem Bus zum Spital?	Extern
	Velonetzplan	Ortsplan, der über die wichtigsten lokalen und regionalen Veloverbindungen von und zur Siedlung Auskunft gibt.	Extern
	InfoPoints Mobilität für BesucherInnen	Stellt Informationen zu Mobilitätsdienstleistungen, Fahrplänen, öV-Haltestellen, Car-Sharing-Auto, etc. bereit. Auf einer Tafel werden aktuelle Mobilitätshinweise und Tipps präsentiert.	Siedlungsverwaltung / Bauherrschaft
	Website Mobilität	Das Internet spielt als Kommunikationsmittel für die Suche nach Informationen zur Mobilität eine wichtige Rolle, auch bei der Mehrheit von zukünftigen Nutzergruppen in einem Areal. Die Website «Mobilität» beinhaltet bestehende Informationen zu den Mobilitätsangeboten in der Standortgemeinde und im Areal.	Siedlungsverwaltung / Extern
Kommunikation	Kundeninformation	kein PP-Angebot, nur Anlieferung, Hinweise zur Anreise und öV-Empfehlung kommunizieren	Gewerbetmieter
	Mieterinformation	Vor Abschluss eines Mietvertrags werden die Mietinteressenten über das Leben in einer autofreien Siedlung aufgeklärt. Insbesondere sind ihnen auch die Konsequenzen bei Verstoss gegen die geltenden Regeln zu erläutern.	Siedlungsverwaltung

Thema	Massnahme	Beschreibung	Umsetzung* / Trägerschaft
Kurse	Kurse Online-Shopping	Organisation von Kursen in der Siedlung für Mieter	Extern
	Mobilitätskurse für SeniorInnen	Informationen über aktuelle öV-Angebote etc. (www.mobilsein-mobilbleiben.ch)	Extern
	Velofahr- und e-Bike-Kurse	Sicheres E-Bike-/Velofahren (im Alltag und in der Freizeit), Förderung des Velos/E-Bike als Verkehrsmittel und Abbau von Hemmungen gegenüber der Benutzung des Velos	Extern
Mobilitäts-Set	Mobilitätsset für NeuzuzügerInnen	Anlässlich des Einzugs werden den Mietern spezifische Mobilitätsinformationen in Form einer Informationsmappe abgegeben. Die Infomappe kann bestehende Informationen zu den Mobilitätsangeboten in der Standortgemeinde und im Areal, Gutscheine etc. enthalten.	Siedlungsverwaltung
Mobilitätsberatung	Mobilitätsberatung als Teil der MieterInnenakquise	- Individuelle (online-)Beratung, damit die künftige Bewohnerschaft schnell, günstig, umweltschonend, sicher und gesund unterwegs ist. - Abgabe eines Mobilitätssets mit Informationen und Gutscheinen	Verwaltung / Gemeinde
	MobilitätsmanagerIn	Pflichtenheft für MobilitätsmanagerIn zur Betreuung der Mobilitätsangebote der Siedlung und für Beratungsgespräche für Neuzuzüger und Interessierte.	Verwaltung
Handlungsfeld: Weitere Mobilitätsdienstleistungen anbieten			
Abhol- & Lieferservice	Abholdienst	Abholdienst für Recycling und Entsorgung. Koordiniert mit Heimplieferservice.	Extern
	Gepäcktransport	Schwere Gepäckstücke oder Reisegepäck (z.B. Skiausrüstung, Campingausrüstung) werden von einem Gepäckdienst von Tür zu Tür oder zum Bahnhof gebracht.	Extern
Taxi	Depot Heimplieferservice	Depotstelle / Concierge-Modell	Verwaltung
	Velohauslieferdienst/ Heimplieferservice	Geschäfte nehmen an Heimplieferservice teil, Depot ist nötig oder Concierge-System.	Verwaltung / Extern
	Vergünstigungen Taxi	Mieter erhalten Vergünstigungen bei einem lokalen Taxi-Anbieter	Verwaltung
Handlungsfeld: Organisatorische Abwicklung von Mobilitätsdienstleistungen unterstützen			
Finanzen	Mobilitätsfonds	Jährlicher Mobilitätsfonds zur bedarfsgerechten Verwendung	Verwaltung
Übergreifende Sharing-Plattform	Reservations- und Abrechnungssystem für Sharing-Angebote	Reservations- und Abrechnungssystem für Sharing-Angebote	Extern

Vertragliche Regelung betreffend Autobesitz der Mieter

Vertragliche Regelungen zwischen Eigentümer und Vermieter sind nur bei autofreien Siedlungen oder einem stark reduzierten PP-Angebot erforderlich. Eine solche Regelung kann wie folgt vorgenommen werden:

In einer Genossenschaft:

- 1 Die Autofreiheit der Siedlung wird in den Statuten festgelegt. Es werden nur Genossenschafter aufgenommen, die kein Auto besitzen.
- 2 Per Vermietungsreglement wird die Mitgliedschaft in der Genossenschaft als Voraussetzung für einen Mietvertrag definiert.
- 3 Im Mietvertrag wird festgehalten, dass jährlich deklariert werden muss, ob der Mieter ein Auto besitzt.
- 4 Bei Zuwiderhandeln erfolgt der Ausschluss aus der Genossenschaft, was die Mietkündigung zur Folge hat.

Per Mietvertrag:

- 1 Der Mietvertrag enthält Bestimmungen zum Autobesitz.
- 2 Es wird eine jährliche Selbstdeklaration verlangt, dass kein Auto gehalten wird.
- 3 Bei Nichteinhaltung droht die Kündigung.*

* Obwohl teilweise praktiziert, ist die rechtliche Umsetzung einer Kündigung des Mietvertrags bei Missachtung von Bestimmungen zum Autobesitz problematisch. Die Verknüpfung eines vertraglichen Autoverzichts mit einem Mietvertrag könnte evtl. einen zu starken Eingriff in die Persönlichkeitsrechte bedeuten. Eine abschliessende rechtliche Beurteilung zur Zulässigkeit und Umsetzbarkeit liegt bislang nicht vor.

In beiden Fällen sind folgende Ausnahmen zu bedenken:

- Car-Sharing explizit erlauben
- Härtefallregelung, wenn Nutzung eines Autos aufgrund einer Behinderung oder Nacht- / Schichtarbeit notwendig ist
- Nutzung von Geschäftsautos und dessen Parkierung regeln
- Regelung der Nutzung anderer motorisierter Fahrzeuge

Anhang 6: Beispiel für die Berechnung eines Parkraumbedarfs

Im Folgenden wird das Beispiel der Quartierplanung «Zentrale Pratteln» (Details dazu im Anhang 10) herangezogen, um exemplarisch die Berechnung des Parkraumbedarfs darzustellen.

Hinweis zur Einordnung des Beispiels «Zentrale Pratteln»

- Bei den nachfolgenden Ausführungen wird nur die Wohnnutzung betrachtet. Die übrigen Nutzungen innerhalb des Quartierplanperimeters werden hier nicht behandelt.
- Bei der Erarbeitung des Mobilitätsgutachtens wurde bewusst noch nicht abschliessend festgelegt, welche Mobilitätsmassnahmen definitiv umgesetzt werden sollen. Damit war die Zielsetzung verbunden, für die weitere Konkretisierung des Bauvorhabens einen gewissen Spielraum zu erhalten: Die Definition einer Bandbreite für einen minimalen und einen maximalen Parkraumbedarf. Entsprechend wurden 3 verschiedene Szenarien definiert, die zur Ermittlung des jeweils spezifischen Parkraumbedarfs zugrunde gelegt wurden. Bedeutsam für Ausgestaltung und Wirksamkeit dieser 3 Szenarien ist die Analyse von Standortfaktoren, Projektfaktoren und ergänzenden Mobilitätsmassnahmen.

Die 3 Szenarien

Die folgende Tabelle gibt Aufschluss über die 3 Szenarien und den zugrunde gelegten Annahmen:

Sze- nario	Beschrei- bung	Begründung	Bemerkungen
0	1 Stamm- Parkplatz/ Wohnung	Parkplatz-Bedarf gemäss Anhang 11/2 RBV BL	Dieses Szenario basiert auf den derzeit geltenden kantonalen Vorgaben ohne ergänzende Massnahmen.
1	0.7 Stamm- Parkplätze/ Wohnung «moderate Parkplatz-Re- duktion»	<p>Dieses Szenario beruft sich auf die aktuellen Beobachtungen des Kantons Basel-Landschaft in Bezug auf den voraussichtlichen Fahrzeug-Besitz für das Areal «Zentrale Pratteln» in Abhängigkeit von</p> <ul style="list-style-type: none"> • Raumtyp (innerer Korridor) • öV-Güteklasse (Klasse A) • geplante Bebauungsdichte <p>Die Ergebnisse der Studie weisen darauf hin, dass schon jetzt von einem verminderten Parkplatzbedarf von ca. 0.75 PP pro Wohnung ausgegangen werden kann, und zwar ohne besondere Massnahmen.</p>	<p>Wie in der aktuellen Verordnung 2019 definiert, kann dies mit einer guten öV-Erreichbarkeit begründet werden, die im Fall „Zentrale Pratteln“ gegeben ist. Ergänzend sind aber weitere Massnahmen notwendig, um den verminderte Parkplatz-Bedarf erfolgreich realisieren zu können.</p> <p>Entsprechend werden folgende ergänzende Massnahmen für Szenario 1 und den damit verbundenen Parkplatz-Bedarf von 0.7 PP/ Wohnung definiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Angebot von Veloabstellplätzen für Wohnnutzung gemäss Wegleitung des Kantons Basel-Landschaft plus 10% (zur Attraktivierung des Angebots) • Angebot von Veloabstellplätzen für gewerbliche Nutzungen gemäss Wegleitung des Kantons Basel-Landschaft plus 10% • Einrichtung eines Auto-Sharing-Angebots auf dem Areal (z.B. Mobility oder Sharoon; Annahme: 1 Auto pro 300 Wohnungen) • Parkraumbewirtschaftung für die Besucherparkplätze
2	0.5 Stamm- Parkplätze/ Wohnung «mittlere Parkplatz-Re- duktion»	Dieses Szenario basiert auf den oben ausgeführten Annahmen und wird ergänzt durch ein umfangreicheres Massnahmenbündel zur Unterstützung autoreduzierter Mobilität.	<p>Entsprechend werden folgende ergänzende Massnahmen für Szenario 2 und den damit verbundenen Parkplatz-Bedarf von 0.5 PP/Wohnung definiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Angebot von Veloabstellplätzen für Wohnnutzung gemäss Handbuch ASTRA Veloparkierung²⁹ • Angebot von Veloabstellplätzen für gewerbliche Nutzung gemäss Wegleitung des Kantons Basel-Landschaft plus 10% (siehe Szenario 1) • Parkraumbewirtschaftung für die Besucherparkplätze (siehe Szenario 1) • Einrichtung eines Auto-Sharing-Angebots auf dem Areal (z.B. Mobility oder Sharoo; Annahme: 1 Auto pro 150 Wohnungen) • Einrichtung eines Sharing-Angebots für E-Bikes und E-Cargobikes inkl. Ladeinfrastruktur • Einrichtung einer Velo-Werkstatt • Informationsmappe zu verschiedenen Mobilitätsangeboten

²⁹ Das Handbuch „Veloparkierung“ des Astra gibt Empfehlungen zur Bedarfsermittlung von Veloabstellanlagen ab. Darunter finden sich Berechnungsgrundlagen für Wohnnutzungen, die über die Empfehlungen des Kantons Basel-Landschaft hinaus gehen. Ein umfangreicheres und damit attraktiveres Angebot gemäss ASTRA dient dazu, die Akzeptanz für einen verstärkten Verzicht auf einen Parkplatz zu unterstützen.

Berechnungsbeispiel des Parkplatzbedarfs für den motorisierten Individualverkehr für die Wohnnutzung:

	Berechnungsgrundlage	Stamm-PP Faktor	Anz Stamm PP	Besucher PP Faktor	Anzahl Besucher PP	Anzahl PP gesamt
Wohnen						
Szenario 0						
Baubereiche A+B+C	500 Wohneinheiten	1 PP/Wohnung	500	0.3 PP/ Besucher	150	650
Baubereich D	90 Wohneinheiten	1 PP/Wohnung	90	0.3 PP/ Besucher	27	117
Szenario 1						
Baubereiche A+B+C	500 Wohneinheiten	0.7 PP/Wohnung	350	0.3 PP/ Besucher	150	500
Baubereich D	90 Wohneinheiten	0.7 PP/Wohnung	63	0.3 PP/ Besucher	27	90
Szenario 2						
Baubereiche A+B+C	500 Wohneinheiten	0.5 PP/Wohnung	250	0.3 PP/ Besucher	150	400
Baubereich D	90 Wohneinheiten	0.5 PP/Wohnung	45	0.3 PP/ Besucher	27	72

Anhang 7: Controlling und Reporting

Beispiel Mobilitätsgutachten Quartierplan Zentrale Pratteln

(Details zum Projekt finden sich im Anhang 10: Beispiele parkraumreduzierter Projekte)

„Zweck des Monitorings ist, die Umsetzung und Wirksamkeit der Massnahmen zu überprüfen. Die Eigentümer/Betreiber der Liegenschaften sind verantwortlich für die Erfassung der nachfolgenden relevanten Mobilitätsdaten.

Jährlich ist ein entsprechender Controlling-Bericht bei der Gemeinde Pratteln einzureichen.

Eine Analyse hinsichtlich der Erreichung der vorgegebenen Zielwerte ist vorzulegen.“

Controlling-Indikatoren	Messgrösse	Zielvorgabe	Anmerkung
Parkplatz-Bedarf der Bewohner	Anzahl angemieteter Parkplätze Bewohner Anzahl Anwohner-Parkkarten, eingelöst auf Adresse des Areals	Anzahl Auto gem. Miet-Parkplätze und Anwohner-Parkkarten ist geringer als Miet-Parkplatz-Angebot	
Parkplatz-Bedarf Besucher	Auslastung der Besucher-PP an def. Stichpunkt (Zählung zu mehreren Zeitpunkten)	Auslastung entspricht Angebot kein Wildparkieren auf Areal/ im Umfeld	Bei regelmässiger 100%iger Auslastung ist zu überprüfen, ob Mieter dort parkieren und/oder ob im Umfeld wild parkiert wird.
Umgesetzte Massnahmen	Nachweis zur Umsetzung Angaben zur Nutzung des Angebots (sofern verfügbar)	Massnahmen sind Gemäss Mobilitätsgutachten umgesetzt Massnahmen werden genutzt Massnahmen-Angebot entspricht Bedarf vor Ort	

Beispiel Mobilitätsgutachten Biel, Wasenstrasse:

«Die Verwaltung führt jährlich eine Erfolgskontrolle durch und berichtet der städtischen Behörde in einem Kurzbericht über die Einhaltung des Mobilitätskonzeptes.»

Beispiel Leitfaden Mobilitätskonzepte Stadt Zürich:

«Das vorgeschlagene Controlling muss folgende Aspekte abdecken:

- Nachweis der Umsetzung der einzelnen Massnahmen des Mobilitätskonzeptes
- Definition des massgebenden Indikators bzw. der massgebenden Indikatoren zur Beurteilung der Einhaltung des Mobilitätskonzeptes. Dabei ist zwingend als Indikator der effektive Parkplatzbedarf jährlich auszuweisen
- Definition der Grenze, ab welcher die Vorgaben des Mobilitätskonzeptes nicht mehr eingehalten sind
- Definition des Vorgehens im Falle der Nichteinhaltung der Vorgaben des Mobilitätskonzeptes.

Der Controlling-Bericht ist jährlich unaufgefordert von der Grundeigentümer-/Bauherrschaft beim Tiefbauamt, Geschäftsbereich Verkehr + Stadtraum einzureichen.»

Mögliche Indikatoren und Zielvorgaben

Controlling-Indikatoren	Messgrösse	Zielvorgabe (Beispiel)	Anmerkung
Parkplatz-Bedarf für Bewohner	- Anzahl angemieteter Parkplätze durch Bewohner	- Anzahl gemieteter PP + Anzahl Anwohner-PK ist geringer als Anzahl Stamm-PP	- Erfassung durch Siedlungsverwaltung/ Eigentümer/ Vermieter
	- Anzahl Anwohner-Parkkarten, eingelöst auf die Adresse des Areals		- Angabe durch Gemeinde
Parkplatz-Bedarf für Besucher	- Auslastung der Besucher-PP	- Auslastung nicht regelmässig 100% - kein Wildparkieren auf Areal/im Umfeld	- Erfassung durch Siedlungsverwaltung/Eigentümer/ Vermieter
Autobesitz	- Anzahl der vorhandenen Fahrzeuge der Bewohner	- Anzahl geringer als Stamm-PP	- Angabe durch Gemeinde (anonymisiert)
Umgesetzte Massnahmen	- Anzahl umgesetzte Massnahmen - Angaben zur Nutzung der Angebote (Anzahl bezogener Abos, Anzahl Fahrten, Dauer, Auslastungsgrad etc.) - Befragung der Nutzer zur Zufriedenheit	- Die vereinbarten Massnahmen sind umgesetzt - Die Massnahmen werden genutzt - Angebot entspricht dem Bedarf	- Erfassung durch Siedlungsverwaltung/Eigentümer/ Vermieter

Anhang 8: Sicherstellung

Beispiel Mobilitätsgutachten Münchenstein Spenglerpark

(Hinweis: Projekt befindet sich derzeit im Genehmigungsverfahren, Stand Dezember 2019)

«2 Jahre nach der Realisierung des Hochhauses ist dem Gemeinderat ein Monitoring zum Verkehrszustand (Parkplatzauslastung, Belastung Anschluss Areal an Ruchfeldstrasse, Modalsplit) für das gesamte Areal bzw. für die realisierte bauliche Nutzung des Quartierplan-Areals einzureichen.

Im Falle einer massgebenden Überschreitung des im Verkehrsgutachten (Stand 28.8.2029) prognostizierte Fahrtenaufkommens oder grösseren Verkehrsproblemen im Umfeld des Areals (Parkierung, Suchverkehr), die einen nachvollziehbaren Bezug zur Quartierplanung haben, muss ein Mobilitätsmanagementkonzept mit Massnahmen zur Reduktion des Fahrtenaufkommens erstellt und umgesetzt werden.

Der Gemeinderat kann bei Bedarf zur späteren Beurteilung des Verkehrszustandes nach/ohne Einführung eines Mobilitätsmanagementkonzepts erneute Monitorings verlangen.»

Beispiel Pratteln/BL, Zentrale Pratteln

(Details siehe in Anhang 10: Beispiele parkraumreduzierter Projekte)

«Die Zielvorgaben gelten als „nicht eingehalten“ wenn der Bedarf an Stamm-PP das Angebot um mehr als 5% übersteigt.³⁰

In diesem Fall sind in Absprache mit der Gemeinde die folgenden Massnahmen zu prüfen:

- Je nach Benutzung und Akzeptanz sind die bereits umgesetzten Mobilitätsangebote weiter auszubauen, z. B. wenn eine regelmässige Nicht-Verfügbarkeit von Sharing-Angeboten vorliegt.
- Zusätzliche Mobilitätsangebote einführen, wie z. B. übertragbares U-Abo, übertragbares GA, Mobilitätsgutscheine für autofreie Haushalte (vergünstigte Nutzung von Sharing-Angeboten, Vergünstigungen bei Velohändlern, RekaRail-Gutscheine usw.)
- Genossenschaften bevorzugen bei zukünftigen Mietern solche, die über kein Auto verfügen (ev. Regelung in den Statuten)
- Zusätzliche Stamm-PP erstellen, ev. durch eine Umwidmung von nicht benutzten Veloabstellplätzen

Beispiel Baden, Lägern Gartenstrasse

«Gemäss Leitfaden zum autoreduzierten und –freien Wohnen vom 23. Juli 2014 wird mit der Baubewilligung gestützt auf das Mobilitätsgutachten verfügt, welche Anzahl Parkfelder erstellt werden dürfen, wie das Controlling abläuft und welche Massnahmen bei Nichteinhaltung des Mobilitätsgutachtens getroffen werden. Mit Rechtskraft der Baubewilligung werden diese Auflagen verbindlich und sind als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anzumerken.»

Beispiel Zürich, Kalkbreite

(Details siehe in Anhang 10: Beispiele parkraumreduzierter Projekte)

«Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet, bei wiederholten Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts, die minimal erforderlichen Abstellplätze real nachzuweisen oder durch eine entsprechende Ersatzabgabe abzugelten. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.»

³⁰ Zusätzlich kann überprüft werden, ob eine grundsätzliche Unzufriedenheit bei der Mieterschaft hinsichtlich Parkraumangebot herrscht. Ebenso ist von Interesse, ob auf den umgebenden Quartierstrassen (Allmend: Parkieren im öffentlichen Raum) eine übermässige Belastung herrscht.

Anhang 9: Inhalte eines Quartierplan-Reglements

Beispiel Mobilitätsgutachten Quartierplanung «Zentrale Pratteln» Auszüge aus dem Quartierplanreglement

(Details siehe in Anhang 10: Beispiele parkraumreduzierter Projekte)

E VERKEHR

§ 15 Erschliessung

- 1 Die Haupterschliessung des Quartierplanareals für den motorisierten Individualverkehr erfolgt im Westen über den Gallenweg und die Wasenstrasse. Erschliessungen für die Baubereiche B, D1, D2 und E sind entlang der Münchackerstrasse zulässig.
- 2 Durchgangsverkehr des motorisierten Individualverkehrs zwischen dem Gallenweg bzw. der Wasenstrasse im Westen und der Münchackerstrasse im Osten ist mit geeigneten Mitteln zu verhindern.
- 3 An den im Quartierplan schematisch bezeichneten Lagen sind die vorgegebenen Verbindungen gemäss kommunalem Strassennetzplan zu gewährleisten.
- 4 Der Bereich für die quartierplaninterne Erschliessung dient dem Fuss- und Veloverkehr sowie Not-, Anlieferungs- und Servicezufahrten. Sie ist als öffentliche Durchwegung mit einer Mindestbreite von 3,00 m jederzeit zugänglich zu halten.
- 5 Die Lage der Durchquerung Fuss- und Veloverkehr ist im Quartierplan (Situation und Schnitte) im Massstab 1:500 schematisch. Sie ist als öffentliche Durchwegung jederzeit zugänglich zu halten.

§ 16 Ausmass der Parkierung

- 1 Die Ermittlung des notwendigen Grundbedarfs für Auto- und Velo-Abstellplätze hat nach den gesetzlichen Bestimmungen und Richtlinien zu erfolgen. Der Nachweis der genauen Anzahl der erforderlichen Abstellplätze und deren Anordnung erfolgt im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens der jeweiligen Baubewilligungsverfahren in Beachtung folgender Bestimmungen.
- 2 Das Verkehrsgutachten der Firma Rudolf Keller & Partner, Verkehrsingenieure AG, bildet die Grundlage für die Ermittlung der Anzahl Abstellplätze.
- 3 Die maximale Anzahl Auto-Abstellplätze für die Nutzung innerhalb des Quartierplanperimeters beträgt insgesamt 700.
- 4 Entsprechend dem Mobilitätsgutachten gemäss § 70 Abs. 2bis RBV der Firma Pestalozzi & Stäheli GmbH werden für die Berechnungswerte der Wohnnutzung ein Oberwert von 0,70 Stamm-PP pro Wohnung und ein Unterwert von 0,50 Stamm-PP pro Wohnung festgelegt.
- 5 Bei Verwendung des Oberwerts von 0,70 Stamm-PP pro Wohnung als Berechnungswert ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens der Nachweis folgender Massnahmen zu erbringen:
 - Car-Sharing-Angebot mit insgesamt mind. 1 Fahrzeug
 - pro insgesamt 300 Wohnungen innerhalb des Quartierplanperimeters
 - Mind. 2,50 Velo-Abstellplätze pro Wohnung für Bewohner und Besucher
- 6 Bei Verwendung des Unterwerts von 0,50 Stamm-PP pro Wohnung als Berechnungswert ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens der Nachweis folgender Massnahmen zu erbringen:
 - Car-Sharing-Angebot mit insgesamt mind. 1 Fahrzeug pro insgesamt 150 Wohnungen innerhalb des Quartierplanperimeters
 - Mind. 3,00 Velo-Abstellplätze pro Wohnung für Bewohner und Besucher
 - Sharing-Angebot für E-Bikes und Cargo-Bikes innerhalb des Quartierplanperimeters
 - Velowerkstatt innerhalb des Quartierplanperimeters
 - Umfassende Informationen für neue Mieter zu den Mobilitätsangeboten auf dem Areal und in der Gemeinde Pratteln
- 7 Im jeweiligen Baubewilligungsverfahren kann der Berechnungswert von 0,50 bis 0,70 Stamm-PP pro Wohnung frei gewählt werden. Für Werte zwischen dem Unterwert und dem Oberwert sind die erforderlichen Massnahmen anteilmässig umzusetzen.
- 8 Für Alterswohnen kann der Berechnungswert ohne weitere Massnahmen auf 0,30 Stamm-PP pro Wohnung reduziert werden.
- 9 Für höchstens 100 Wohnungen, deren Bewohner vertraglich dazu verpflichtet sind, kein Auto zu besitzen, sind keine Stamm-PP erforderlich. Zusätzlich sind die Massnahmen für den Unterwert gemäss Abs. 6 nachzuweisen.
- 10 Besucher-PP und Kunden-PP sind zu bewirtschaften.
- 11 Bezüglich der Parkplätze für Wohnnutzung sind das Controlling und die Sicherstellung zu gewährleisten.

§ 17 Lage der Parkierung

- 7 Innerhalb des Quartierplanperimeters Teilgebiet I sind sämtliche Auto-Abstellplätze unterirdisch anzuordnen, mit Ausnahme der oberirdischen Auto-Abstellplätze gemäss Abs. 4.
- 8 Die Erschliessung von unterirdischen Auto-Abstellplätzen ist an den im Quartierplan (Situation und Schnitte) im Massstab 1:500 bezeichneten Lagen zulässig.
- 9 Die Erschliessung von unterirdischen Auto-Abstellplätzen der Baubereiche B, D1, D2 und E ist zusätzlich entlang der Münchackerstrasse zulässig. Deren Rampen sind in Gebäude zu integrieren.
- 10 Die Lage der oberirdischen Auto-Abstellplätze ist im Quartierplan Teilgebiet I (Situation und Schnitte) im Massstab 1:500 schematisch festgelegt. Sie sind im Rahmen der Baugesuche zu konkretisieren. Sie dürfen die Fussverkehrsbeziehungen nicht stören. Regenwasser ist nach Möglichkeit zu versickern.
- 11 Jeder Baubereich für Hauptbauten verfügt über ausreichend gedeckte Abstellräume für Velos (inkl. Velounterstände), Kinderwagen und Ähnliches. In der Nähe der Haupteingänge sind für die Besucher und für das kurzfristige Abstellen oberirdische, fahrend erreichbare Velo-Abstellplätze vorzusehen, wovon ein angemessener Anteil witterungsgeschützt auszubilden ist.

Beispiel Mobilitätsgutachten Quartierplanung «Münchenstein Dychrain Ost»**Auszüge aus dem Quartierplanreglement**

(Hinweis: Im November 2019 vom Regierungsrat mit der Auflage genehmigt, dass eine neue Fusswegverbindung zum öV vor erstem Baugesuch realisiert sein muss. Ohne diese Verbindung ist die Voraussetzung der guten Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr nicht gegeben.)

§1 Zweck und Ziele der Quartierplanung

- 2 Mit dieser Quartierplanung werden im Wesentlichen folgende Ziele verfolgt:
 - g) Sicherstellung einer grosszügigen und differenzierten Aussenraumgestaltung mit attraktiven Aufenthaltsbereichen für die Öffentlichkeit;
 - h) Sicherstellung eines öffentlichen Aufenthaltsbereiches entlang des St. Albanteichs;
 - i) Sicherstellung einer Fusswegverbindung Ost-West (Promenade) sowie von öffentlichen Fusswegverbindungen.

§ 5 Gestaltung der Bauten

- (...)
- 5 Innerhalb der Hauptbauten sind gemeinsame und gut zugängliche Abstellräume für Fahrräder, Kinderwagen etc. zu erstellen. Diese Räumlichkeiten haben in der Regel 70% des Gesamtbedarfs der Velos aufzunehmen. In Ergänzung zu im Gebäude integrierten Veloabstellräumen sind im Aussenraum in der Nähe der Gebäudezugänge gedeckte Veloabstellplätze einzurichten.

§ 6 Nutzung und Gestaltung des Aussenraums

- (...)
- 3 Im Aussenraum sind mit der Realisierung der Überbauung verschiedene Einrichtungen für Spiel- und Aufenthaltsnutzungen (Spiel- und Verweilflächen, multifunktionale Plätze, Sitzgelegenheiten, Brunnen und Spielgeräte und dgl.) zu erstellen.
 - 4 Der Freiraumbereich dient der Bewohnerschaft der Überbauung sowie der Öffentlichkeit zum Aufenthalt und Nutzung. Er ist in unterschiedliche Bereiche auszubilden, welche verschiedene Aussenraumnutzungen (Spielen, Aufenthalt, Begegnen, Erholen usw.) zulassen.
- (...)
- 7 Im Quartierplan (Situation und Schnitte 1:500/1:1'000) festgelegten Bereich für spezifische Anforderungen ist eine gute Gestaltung und hohe Sicherheit in Beachtung der Funktionen (Parkierung, Fahrbewegungen, Fusswegverbindungen, Aufenthalt usw.) zu gewährleisten.

§ 8 Parkierung und Erschliessung

- 1 Die Erschliessung des Areals der Quartierplanung für den motorisierten Verkehr erfolgt über den Teichweg (Parzelle Nr. 2899).
- 2 Die interne Erschliessung sowie Parkierung wird durch den Quartierplan (...) vorgegeben. Die Konkretisierung unter Vorgabe der nachfolgenden Bestimmungen erfolgt im Nachweis zur Aussenraumgestaltung gemäss § 10.
(...)
- 5 Der erforderliche Bedarf an Autoparkplätzen wird wie folgt berechnet:
Pro Wohnung sind maximal 1.0 Parkplätze (inkl. Besucherparkplätze) zu erstellen.
Besucherparkplätze (ober- und unterirdisch) dürfen weder fest vermietet noch dauernd belegt sein.
- 6 Der Zugang zu den Autoeinstellhallen im Sockelgeschoss ist gebäudeintern behinderten-gerecht gemäss der Norm SIA 500 zu gewährleisten. Unterirdische Besucherparkplätze müssen jederzeit frei zugänglich sein.
- 7 Die Ermittlung des Bedarfs an Velo-PP richtet sich nach der VSS Norm SN 640 065. In der Regel ist 1 Velo-PP pro Zimmer vorzusehen. Die Anordnung der Velo-PP orientiert sich nach der VSS Norm SN 640 066.

§ 10 Nachweis zur Aussenraumgestaltung

- 1 Die Konkretisierung der Aussenraumgestaltung erfolgt in Absprache mit dem Gemeinderat vor Eingabe des Baugesuches. Im Rahmen des Baugesuchverfahrens ist der Nachweis zu erbringen, dass die Vorgaben der Quartierplan-Vorschriften zur Gestaltung des Aussenraums eingehalten werden.

§ 13 Ausnahmen und Abweichungen

- (...)
- 2 Für die Gewährung von Ausnahmen ist Voraussetzung, dass kein Widerspruch zum Zweck und den Zielsetzungen der Quartierplanung gemäss 1 vorliegt. Die durch den Quartierplan (...) definierte Gesamtkonzeption betreffend Überbauung, Aussenraum, Erschliessung und Parkierung darf durch die Ausnahmen nicht beeinträchtigt werden.

Anhang 10: Beispiele parkraumreduzierter Projekte

Zur Anregung sind verschiedene Beispiele für parkraumreduzierte Bauprojekte zusammen gestellt. Sie geben einen groben Überblick über die Rahmenbedingungen und jeweiligen Konzepte. Zudem können dort Inspirationen gesammelt werden und es bietet sich die Möglichkeit, eine projektierte Reduzierung des Parkraumangebots mit bereits erstellten und bewährten Beispielen zu untermauern.

Projekt in Umsetzung

(Stand Dezember 2019)

Pratteln: Zentrale Pratteln

Hinweis:

Das Projekt «Zentrale Pratteln» befindet sich derzeit in der Genehmigungsphase. Entsprechend sind bislang nur die Eckdaten bekannt.

Projektfaktoren

Siedlungsgrösse:	
Bruttogeschossfläche (Wohnen)	2'228 m ²
Anzahl Wohneinheiten	590 Wohnungen geplant
Nutzung:	
Wohnen	Wohnnutzung
Weitere Nutzungen	Gewerbenutzung
Wohnungsgrössen	Noch nicht bekannt
Zielgruppe:	
<ul style="list-style-type: none"> - ¾ genossenschaftliches Wohnen - ¼ Mietwohnungen - Keine weiteren Details bisher bekannt 	
Aufenthaltsqualität auf dem Areal:	
<ul style="list-style-type: none"> - Attraktive Aussenraumgestaltung mit Aufenthaltsräumen und Spielangeboten 	
Parkplätze	
PP Bewohner	Mind. 391 (Untervwert) bis Max. 509 (Oberwert)
PP Besucher	186 (keine Reduktion vorgesehen)
PP pro Wohneinheit	0.5 bis 0.7
Reduktion PP	480 (min.) bzw. 580 (max.) statt 730 (konv.) PP
Veloabstellplätze	
Mindestwert bei R=1	1'558
Mindestwert bei R= 0.7	1'716
Mindestwert bei R= 0.5	1'993
LV-Verbindungen	
Hochwertige interne Verbindungen für Fuss- und Veloverkehr vorgesehen	

Sicherstellung und Controlling

- Controllingbericht durch Eigentümer alle 2 Jahre zu erstellen und an Gemeinde Pratteln abzugeben. Controlling-Kriterien und zugehörige Zielvorgaben definiert.
- Die Zielvorgaben gelten als „nicht eingehalten“ wenn der Bedarf an Stamm-PP das Angebot um mehr als 5% übersteigt.
- Verschiedene Massnahmen zur Sicherstellung vorhanden (Ausbau weitere Mobilitätsmassnahmen, Umwidmung von nicht-genutzten Veloabstellplätzen etc.)

Rechtlicher Rahmen

Umsetzung im Rahmen eines Quartierplanverfahrens gemäss § 70 Absatz 2bis RBV: Im Rahmen von ordentlichen Quartierplänen kann die Gemeinde auf Grund eines Verkehrs- und Mobilitätsgutachtens für Wohneinheiten die Mindestzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge unabhängig von Anhang 11/2 herabsetzen oder Höchstwerte festlegen.

Standortfaktoren

Lage des Areals:
Gemeinde:
<ul style="list-style-type: none"> - Innerer Korridor gemäss Richtplan BL - Unmittelbar zum Bahnhof Pratteln - Ortskern Pratteln 600m entfernt - EKZ Grüssen 700m entfernt
Anbindung des Areals:
Fussverkehr:
<ul style="list-style-type: none"> - direkte Verbindung zum Bhf. - Fussläufige Erreichbarkeit des Ortskerns sowie verschiedene Bildungs-, Sport-, Freizeit- und Kultureinrichtungen
Velo
<ul style="list-style-type: none"> - Veloanbindung mittel: Anbindung ans kantonale Routennetz in 500m gewährleistet, Weiterer Ausbau geplant
öV:
<ul style="list-style-type: none"> - Güteklasse: A bzw. B, gute Erreichbarkeit gemäss § 22a RBV
Auto:
<ul style="list-style-type: none"> - Keine Angaben
Vorhandenen Mobilitätsdienstleistungen
<ul style="list-style-type: none"> - 1 Mobility-Standplatz in 100 m Entfernung, 2 weitere in 500m entfernt - 6 Gemeinde-GA verfügbar - Park&Rail-Angebot
Erreichbarkeit von andern Nutzungen:
<ul style="list-style-type: none"> - Gute Erreichbarkeit des Ortskerns sowie verschiedene Bildungs-, Sport-, Freizeit- und Kultureinrichtungen

Massnahmen

Hinweis: Ausgestaltung und Umfang der Massnahmen werden final nach Bestimmung des Reduktionspotentials festgelegt.

Vorgesehen sind beispielsweise:

- Umfangreiche Veloabstellanlagen
- ergänzendes Car-Sharing Angebot
- Velo-Sharing-Angebot, u.U. auch E-Bikes, Cargo-Bikes etc.
- Velowerkstatt
- Informationen zu Mobilität
- Vertragliche Regelung Autofreiheit

Realisierte Projekte

Baden: Lägern Gartenstrasse



Projektfaktoren

Siedlungsgrösse:	
Bruttogeschossfläche (Wohnen)	2'228 m ²
Anzahl Wohneinheiten	19 Wohnungen
Nutzung:	
Wohnen	100% Miete
Weitere Nutzungen	keine
Wohnungsgrössen	7 x 2-2.5 Zimmer 12 x 3-3.5 Zimmer
Zielgruppe:	
<ul style="list-style-type: none"> - Primär auf Ein- und Zweipersonenhaushalte ausgerichtet. - Mehrzahl der Mieter verfügte in der Vergangenheit über kein eigenes Auto. - Mieter, die aus Überzeugung kein eigenes Auto besitzen. 	
Aufenthaltsqualität auf dem Areal:	
Keine Angaben	
Parkplätze	
PP Bewohner	0
PP Besucher	1
PP* pro Wohneinheit	0.05
Reduktion PP*	1 statt 21
Veloabstellplätze	
Ugedeckt EG	-
Gedeckt EG	25
Einstellhalle	41
Velo-PP pro Zimmer	min. 1
LV-Verbindungen	
Keine Angaben	

* Inkl. Bewohner, Car-Sharing und Besucher, exkl. Gewerbe

Sicherstellung und Controlling

- Jährliche Selbstdeklaration der Mieter, dass kein Auto gehalten oder regelmässig benutzt wird. Ansonsten droht Ausschluss aus der Genossenschaft.
- Genossenschaft bestätigt gegenüber der Stadt jährlich, dass Bewohner Kriterien erfüllen, oder erklärt das Vorgehen bei Abweichung
- Stellt die Stadt wiederholte Abweichungen fest, verfügt sie die Entrichtung einer Ersatzabgabe gemäss BNO und BauG.

Rechtlicher Rahmen

Das kantonale Baugesetz (BauG) sieht die Möglichkeit vor, dass der kommunale Nutzungsplan die Pflicht zur Erstellung von Parkfeldern für bestimmte Gebiete für autoarmes oder autofreies Wohnen ganz oder teilweise aufheben kann. Die Stadt Baden hat mit § 62 der kommunalen Bau- und Nutzungsordnung (BNO) die Voraussetzungen für autoreduziertes Wohnen geschaffen. Gestützt auf ein Mobilitätskonzept kann der Parkplatzbedarf reduziert werden

Standortfaktoren

Lage des Areals:
Gemeinde:
- Städtisch (ARE 2012)
- 300 m Luftlinie zum Bahnhof Baden
Quartier:
- In unmittelbarer Nachbarschaft zum Merker-Areal (Kultur- Kunst- und Ausgehzentrum)
Nachbarschaft:
- Begrenzte Lärmbelastung durch benachbartes Parkhaus
Anbindung des Areals:
Fussverkehr:
- 350 m steigungsfreie Verbindung zum Bhf.
Velo
- Veloanbindung mittel
- Anbindung an städtisches Routennetz gewährleistet
öV:
- Güteklasse: A
- 350 m zu Bahnhof (S-Bahn nach Zürich und Brugg)
- 150 m zu Bushaltestelle (8 Verbindungen pro Stunde)
Auto:
- Keine Angaben
Vorhandenen Mobilitätsdienstleistungen
- 1 Mobility-Standplatz in 100 m Entfernung
Erreichbarkeit von andern Nutzungen:
- Versorgung täglicher Bedarf (400 m) und weitere Läden (700 m) in Gehdistanz
- Kulturangebote in 5min Gehdistanz
- 2 Naherholungsgebiete in Gehdistanz

Biel: Wasenstrasse



Projektfaktoren

Siedlungsgrösse:	
Bruttogeschossfläche (Wohnen)	3'600 m ²
Anzahl Wohneinheiten	55 Wohnungen
Nutzung:	
Wohnen	100% Miete
Weitere Nutzungen	10 Zimmer Altersheim
Wohnungsgrössen	25 x 2.5 Zimmer 24 x 3.5 Zimmer
Zielgruppe:	
<ul style="list-style-type: none"> - Personen, welche aufgrund ihres urbanen Lebensstils oder aus Überzeugung auf ein Motorfahrzeug verzichten. - Armutsbetroffene und gefährdete Mietparteien, die sich kein eigenes Motorfahrzeug leisten können. - Bewohner Altersheim, die aufgrund ihrer Demenzerkrankung auf Motorfahrzeuge verzichten müssen. 	
Aufenthaltsqualität auf dem Areal:	
Keine Angaben	
Parkplätze	
PP Bewohner	0
PP Besucher	3
PP Arzt	1
PP IV	1
PP Car-Sharing	1
PP* pro Wohneinheit	0.11
Reduktion PP*	6 statt 30
Veloabstellplätze	
Ungedeckt EG	62
Gedeckt EG	88
Einstellhalle	-
Velo-PP pro Zimmer	1
LV-Verbindungen	
Keine Angaben	

* Inkl. Bewohner, Car-Sharing und Besucher, exkl. Gewerbe

Sicherstellung und Controlling

- Autofreiheit via Baurechnahme geregelt (Einwohnergemeinde Biel als Baurechtgeberin)
- Verpflichtung per Mietvertrag zur Autofreiheit
- Jährliche Erfolgskontrolle und Kurzbericht zuhänden der Stadt
- Recht zur Kontrolle von Autobesitz für Vermieter
- Vorgehen bei Abweichung gem. Art. 54b BauV.

Rechtlicher Rahmen

Der Kanton Bern regelt die Unterschreitung des minimalen Parkraumbedarfs in der kantonalen Bauverordnung. Gestützt auf ein Mobilitätskonzept wurde für die Siedlung basierend auf Art. 54a und 54b BauV der Parkraum reduziert.

Standortfaktoren

Lage des Areals:	
Gemeinde:	
- Städtisch (ARE 2012)	
Quartier:	
- Zentral im Quartier gelegen	
Nachbarschaft:	
- Keine Angaben	
Anbindung des Areals:	
Fussverkehr:	
- Keine Angaben	
Velo	
- Veloanbindung gut	
öV:	
- Güteklasse: B	
- 2000 m zu Bahnhof	
- 200 m zu Bushaltestelle (8 Verbindungen pro Stunde)	
Auto:	
- Siedlung liegt in Tempo 30 Zone	
- Öffentliche Parkplätze bewirtschaftet (Blaue Zone)	
Vorhandenen Mobilitätsdienstleistungen	
- Velospot-Station 200 m entfernt (Flächendeckender Veloverleihservice der Stadt Biel)	
Erreichbarkeit von andern Nutzungen:	
- Versorgung täglicher Bedarf (900 m)	

Massnahmen

- **www.mobiclick.ch (Handlungsfeld 5, 6, 7)**
Im Zentrum der siedlungsbezogenen Mobilitätsberatung steht die Mobilitätsplattform ‚mobiclick‘. mobiclick ist eine Initiative von Gemeinden der Region Biel zur Förderung der nachhaltigen Mobilität. Mit Information und Beratung soll die Bevölkerung zu einem effizienteren Mobilitätsverhalten motiviert werden. Ausserdem lanciert mobiclick zusammen mit Partnern Projekte für spezifische Zielgruppen. Bei der Entwicklung und beim Betrieb von Massnahmen werden die Mietenden durch Verwaltung, Behörden und durch Mobilitätsanbieter (Transportunternehmen, Carsharing-Anbieter etc.) unterstützt.
- **mobility@home (Handlungsfeld 4)**
Mobility stellt der BIWOG, Bieler Wohnbaugenossenschaft ein mobility-Fahrzeug zur Verfügung
- **PP für Betriebsangestellte (Handlungsfeld 3)**
Für Betriebsangestellte, die in Biel Wohnsitz haben, werden wie bis anhin keine Parkkarten für die betriebseigenen Parkplätze abgegeben. Parkkarten werden nur an Angestellte abgegeben, die im Nachtdienst arbeiten oder die ihren Wohnsitz in einem vom öffentlichen Verkehr ungünstig erschlossenen Gebiet haben.

Basel: Erlenmatt Ost



Projektfaktoren

Siedlungsgrösse:	
Bruttogeschossfläche	30'250 m ²
Anzahl Wohneinheiten	Ca. 300 Wohnungen
Nutzung:	
Wohnen	Baurechtnehmer, Mieter
Weitere Nutzungen	- Gewerbe und Dienstleistung - Öffentliche Nutzungen
Wohnungsgrössen	Keine Angaben
Zielgruppe:	
<ul style="list-style-type: none"> - Baugemeinschaften, Genossenschaften und Wohnbauträger mit ähnlichen Werten (2000-Watt-Gesellschaft) - Bewohner mit unterschiedlichsten finanziellen Möglichkeiten - vielfältiges Neben- und Miteinander von Lebensformen und Nachbarschaften 	
Aufenthaltsqualität auf dem Areal:	
<ul style="list-style-type: none"> - 50% Freiflächen - Gemeinschaftsräume - Gestaltungskonzept für Aussenräume - Partizipative Gestaltung der Höfe - Öffentliche Nutzungen aus Bereich Sport, Kultur und Erholung geplant. 	
Parkplätze	
PP Bewohner	27
PP Besucher	0
PP* pro Wohneinheit	0.1
Reduktion PP*	Keine Reduktion nötig
Veloabstellplätze	
EG	919
Einstellhalle	354
Velo-PP pro Zimmer	min. 1
LV-Verbindungen	
Innere Arealstrassen sind für den LV reserviert. Wohnbauten sind über gemeinschaftlich genutzte Höfe erschlossen.	

* Inkl. Bewohner, Car-Sharing und Besucher, exkl. Gewerbe

Sicherstellung und Controlling

- Siehe rechtlicher Rahmen

Rechtlicher Rahmen

Der Kanton Basel-Stadt kennt nur eine Obergrenze der zulässigen Parkplätze. Ein Mobilitätskonzept ist nicht nötig. Da die Stadt Basel keine Mindestparkplatzzahlen kennt, entfällt die Sicherstellung gegenüber der Stadt. Über die PP-Bewirtschaftung erfolgt eine Kostenkontrolle von subventionierten Mobilitätsmassnahmen.

Standortfaktoren

Lage des Areals:	
Gemeinde:	
- Städtisch (ARE 2012)	
Quartier:	
- 500m vom Quartierzentrum entfernt	
Nachbarschaft:	
- Lärmimmission durch Stadtautobahn	
Anbindung des Areals:	
Fussverkehr:	
- Gute, barrierefreie Verbindungen vom und zum Areal	
Velo	
<ul style="list-style-type: none"> - Anbindung an Velorouten gewährleistet - Kein Velofreundliches Verkehrsregime im Quartier - Parkiersituation im Quartier ungenügend: Gefahr von Diebstählen und Vandalismus 	
öV:	
<ul style="list-style-type: none"> - Güteklasse: A-B - 700 m zu Bahnhof (S-Bahn zu Basel SBB) - 500 m zu Bushaltestelle (4 Verbindungen pro Stunde) 	
Auto:	
<ul style="list-style-type: none"> - Direkte Anbindung an Stadtautobahn über Erlenstrasse und Ausfahrt «Wiese» 	
Vorhandenen Mobilitätsdienstleistungen	
- 1 Carsharing Standplatz, 2 Autos (300 m)	
Erreichbarkeit von andern Nutzungen:	
<ul style="list-style-type: none"> - Versorgung täglicher Bedarf (800 m) - Direkter Zugang zum Naherholungsgebiet Lange Erlen - Distanz zum Stadtzentrum von Basel: 1km 	

Massnahmen

- **Konzept für Parkplätze:** Kostenpflichtige, nichtöffentliche Einstellhalle für Gewerbenutzung mit reduziertem PP-Angebot (90 Plätze). Keine direkten Zugänge zu den Wohnhäusern, keine Oberirdischen Parkplätze.
- **Konzept Veloabstellplätze:** Ausreichend und qualitativ gute Veloabstellplätze direkt bei den Häusern, in den Innenhöfen sowie in einer kostenpflichtigen Einstellhalle. Platzbedarf für Spezialvelos wird berücksichtigt. Über 50% der VAP sind überdeckt.
- **Subvention von Massnahmen mit Gewinn aus PP-Bewirtschaftung:** Subvention der VAP in der Einstellhalle sowie weitere Mobilitätsmassnahmen wie z. B. Velomech auf Areal, Velomarkt und -Flicktag, Leih-Gas etc.
- **Strom für E-Bikes:** Die Siedlung stellt Strom für E-Bikes zu Verfügung.
- **Car-Sharing:** Car-Sharing Modelle werden unterstützt.

Zürich: Kalkbreite



Projektfaktoren

Siedlungsgrösse:	
Bruttogeschossfläche	22'700 m ²
Anzahl Wohneinheiten	55 Wohnungen
Nutzung:	
Wohnen	100% Miete
Weitere Nutzungen	Gewerbe
Wohnungsgrössen	30 x 1-1.5 Zimmer in 3 Clusterwohnungen 2 x 1-1.5 Zimmer 14 x 2.5-3 Zimmer 13 x 4.5 Zimmer 8 x 5.5 Zimmer 11 x > 5.5 Zimmer (bis 17) 9 x Wohnjoker
Mieterschaft:	
<ul style="list-style-type: none"> - Sozio-ökonomisch durchmischte Zielgruppe, die an alternativen Wohnformen interessiert ist - Mieter, die aus Überzeugung an einem verminderten Ressourcenverbrauch interessiert sind - Mieter, die hauptsächlich mit dem öV unterwegs sind. 	
Aufenthaltsqualität auf dem Areal:	
<ul style="list-style-type: none"> - Grosszügige Gemeinschaftsflächen - Eingemietete Kulturangebote und Dienstleistungen (Kino, Läden, Gastronomie, Arztpraxis) 	
Parkplätze	
PP Gewerbe	0
PP Bewohner (nur IV)	2
PP Besucher	5, ausserhalb Areal
PP* pro Wohneinheit	0.07
Reduktion PP*	2 statt 76
Veloabstellplätze	
Insgesamt	300
Velo-PP pro Zimmer	min. 1
LV-Verbindungen	
Keine Angaben	

* Inkl. Bewohner, Car-Sharing und Besucher, exkl. Gewerbe

Sicherstellung und Controlling

- Mieter verpflichten sich zur Autofreiheit.
- Controlling der P-Situation auf und um Areal ermöglicht das frühzeitiges Erkennen von Problemen
- Mobilitätskonzept und P-Situation können bei Bedarf optimiert werden
- Rückfallebene: Verpflichtung zum P-Nachweis gemäss PPV (oder Ersatzabgabe) im Grundbuch eingetragen.

Rechtlicher Rahmen

Im Kanton ZH liegt die Festlegung der Anzahl Parkplätze in der Kompetenz der Gemeinden. In der Kalkbreite wurde im Rahmen eines Gestaltungsplanes gestützt auf Art. 8 der städtischen PPV eine Parkraumreduktion durchgesetzt.

Standortfaktoren

Lage des Areals:
Gemeinde:
- Städtisch (ARE 2012)
Quartier:
- Zentral im Zürcher Kreis 4 gelegen
Nachbarschaft:
- Tramdepot und Gleisanlagen als baulich bestimmender Faktor
Anbindung des Areals:
Fussverkehr:
- Keine Angaben
Velo
- Verkehrsregime im Quartier velounfreundlich
öV:
- Güteklasse: A
- 500 m zu Bahnhof (S-Bahn nach Zürich HB)
- 50 m zu Tramhaltestelle (8 Verbindungen pro Stunde)
Auto:
- Keine Angaben
Vorhandenen Mobilitätsdienstleistungen
- 2 Carsharing Standplatz, 6 Autos (300 m)
Erreichbarkeit von andern Nutzungen:
- Diverse Nutzungen im Haus vorgesehen (Lebensmittelläden, Gastronomie etc.)

Massnahmen

- **Qualitativ hochwertige Veloparkplätze (Handlungsfeld 2)**
Lage der Abstellplätze bei Hauptzugängen, barrierefrei zugänglich, Ausreichend Anzahl Abstellplätze (auch für High-End-Velos, gedeckt, diebstahlsicher und beleuchtet), Steckdosen für Elektrowelos
- **Hauslieferdienst (Handlungsfeld 6)**
Empfang und Aufbewahrung von Warenlieferungen inkl. Kühlmöglichkeit
- **Mobilitätsinformationen (Handlungsfeld 4)**
Internet-Auftritt und Kommunikation
Genossenschaft und Gewerbetrieter, Mobilitätswebsite, Abgabe Neuzuzüger
- **Mobilitätsanreize (Handlungsfeld 7)**
Jährlicher Mobilitätsfonds zur bedarfsgerechten Verwendung
- **Veloserviceleistungen (Handlungsfeld 2)**
Velowerkstatt, Veloverleih, vergünstigter Kurierdienst.
- **Car-Sharing (Handlungsfeld 4)**
Es bestehen bereits Car-Sharing-Angebote in der Umgebung.