

MOBILITÄT

Merkblatt Kommunale Parkraumplanung

Januar 2026

Herausgeber

Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Abteilung Verkehr, Verkehrsplanung
Entfelderstrasse 22
5000 Aarau
www.ag.ch

Verfasserin

Metron Verkehrsplanung AG
Stahlrain 2, Postfach, 5201 Brugg
www.metron.ch

Ersetzt Empfehlungen kommunale Parkraumplanung (PRP) der Abteilung Verkehr Stand August 1999

Stand

Januar 2026

Copyright

© 2026 Kanton Aargau

Inhalt

1	Einleitung und Überblick	4
1.1	Bedeutung Parkraumplanung: wieso Parkraum planen?	4
1.2	Herausforderungen	4
1.3	Private und öffentliche Parkierung: Unterschiede und Zusammenspiel	5
1.4	Einflussmöglichkeiten Gemeinden	6
1.5	Grundlagen	6
2	Private Parkierung	7
2.1	Rechtliche Grundlagen	7
2.2	Spielraum der Gemeinden	8
2.3	Umsetzung der konkretisierenden Bestimmungen	8
3	Öffentliche Parkierung	10
3.1	Rechtliche Grundlagen	10
3.2	Spielraum der Gemeinden	10
3.3	Umsetzung	11
	Quellenverzeichnis	12
	Abkürzungsverzeichnis	13

1 Einleitung und Überblick

1.1 Bedeutung Parkraumplanung: wieso Parkraum planen?

«Jede Fahrt beginnt und endet auf einem Parkplatz». Parkfelder resp. deren Verfügbarkeit sind damit eine wesentliche Voraussetzung, um Zielorte oder Etappenziele mit dem Auto erreichen zu können. Deren Platzbedarf steht dabei insbesondere in dicht besiedelten Gebieten meist in Konkurrenz zu anderen Nutzungsansprüchen. Zudem erzeugen genutzte Parkfelder der Autoverkehr – ein Effekt, der je nach Standort zu Konflikten führen kann und im Widerspruch zu den übergeordneten Zielen der Förderung nachhaltiger Mobilität stehen kann. Die sorgfältige Abwägung, wie viele und welche Flächen für Parkfelder zur Verfügung gestellt werden können, wie diese genutzt werden sollten und welche erwünschten und unerwünschten Nebeneffekte zu berücksichtigen sind, ist daher zentral. Parkraumplanung ist ein wichtiger Hebel, um die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abzustimmen.¹

1.2 Herausforderungen

Parkraumplanung ist herausfordernd. Die Zusammenhänge sind komplex, die Prozesse langwierig und nicht selten sehen sich Gemeinden nach langer Planungszeit und vielen emotionalen Diskussionen mit negativen Abstimmungsergebnissen konfrontiert. Die Erreichung verkehrspolitischer Ziele (z.B. Verkehrsverlagerung) steht dabei oftmals den individuellen Vorstellungen nach der unbegrenzten Verfügbarkeit von Parkfeldern gegenüber.²

Hinzu kommen vielfältige inhaltliche Herausforderungen, welche im Rahmen der Parkraumplanung sorgfältig angegangen werden müssen:

- Herausfinden von mehrheitsfähigen Lösungen in den Gemeinden: Spielräume ermöglichen und gleichzeitig negative Effekte vermeiden
- Private Parkierung so vorgeben, dass der Bedarf der privaten Nutzungen auf dem privaten Areal gedeckt werden kann und nicht auf öffentliche Parkierung ausgewichen wird
- Öffentliche Parkierung in Quantität und Lage so anbieten, dass sie die vielfältigen Nutzungen im Sinne eines Gemeinwohls unterstützt
- Fairness: Vertretbare Gebühren, die den Kontrollaufwand decken und gleichzeitig die gewünschten Effekte haben
- Genügend Flexibilität in den Regelungen, um auf Veränderungen adäquat und zeitnah reagieren zu können.

Empfehlung

Ein frühzeitiger zielgruppengerechter Einbezug aller betroffenen Stakeholder wird empfohlen.

¹ Siehe dazu auch die Strategie «mobilitätAARGAU». Darin legt der Kanton Aargau fest, wie im Planungshorizont bis 2040 die Mobilität abgestimmt auf das Raumkonzept des Kantons ausgerichtet sein soll. Das Thema Parkierung spielt bei der Erreichung der gesetzten Ziele als «Push-Massnahme» eine wichtige Rolle.

² Ausgestaltung der Parkfelder

Eine weitere Herausforderung liegt darin, die Vorgaben für die Ausgestaltung der Parkfelder so zu formulieren, dass sie einfach angewendet werden können und gleichzeitig die zahlreichen Aspekte berücksichtigen (z.B. Versiegelung / Klima, Schutz von Vorgärten, platzsparende Anordnung etc.). Das Thema der Ausgestaltung ist in vorliegendem Leitfaden nicht behandelt. Die Norm VSS 40 291a (vgl. § 44 BauV) gibt Hinweise zur Gestaltung und Anordnung.

1.3 Private und öffentliche Parkierung: Unterschiede und Zusammenspiel

Private und öffentliche Parkfelder unterscheiden sich primär in ihrer Zugänglichkeit und werden dadurch in unterschiedlichen Planungsinstrumenten geregelt. Die Unterscheidung ist daher für eine gut abgestimmte Planung zentral. Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht der möglichen Einflussnahme durch das Gemeinwesen bei den jeweiligen Themen.

	Parkraum im Besitz der öffentlichen Hand, keiner spezifischen Nutzung zugewiesen	Parkraum im Besitz der öffentlichen Hand, einer spezifischen (öffentlichen) Nutzung zugewiesen
	Öffentliche Hand – Bewirtschaftung möglich (zeitliche Beschränkung und / oder Gebühren) – Abgeltung gesteigerter Gemeingebrauch möglich – Beispiele: öffentliche Parkfelder, Strassenrandparkfelder – Möglichkeiten Einflussnahme: Lage und Anzahl der Parkfelder, Bewirtschaftung – Instrumente: Reglemente für die öffentliche Parkierung, Verfügungen gemäss Signalisationsverordnung	– Bewirtschaftung möglich (zeitliche Beschränkung und / oder Gebühren) – Beispiele: Parkfelder bei Schulhäusern, Kirchen, Friedhöfen – Möglichkeiten Einflussnahme: Anzahl der Parkfelder, Bewirtschaftung (Nutzungseinschränkungen mittels richterlicher Verbote, Gebühren) – Instrumente: Reglemente für die öffentliche Parkierung, Verfügungen gemäss Signalisationsverordnung
	Parkraum im Besitz von Privaten, keiner spezifischen Nutzung zugewiesen	Parkraum im Besitz von Privaten, einer spezifischen (privaten) Nutzung zugewiesen
	Private – Bewirtschaftung (zeitliche Beschränkung und / oder Gebühren) möglich – Beispiele: öffentliche Parkhäuser oder Parkfelder – Möglichkeiten Einflussnahme: Lage und Anzahl der Parkfelder, Bewirtschaftung – Vertrag zwischen Privaten und der öffentlichen Hand – Instrumente: Reglemente für die öffentliche Parkierung, sofern der Geltungsbereich entsprechend ausgeweitet wird.	– Nutzungseinschränkungen (mittels richterlicher Verbote) – Bewirtschaftung möglich – Beispiele: Parkfelder von Wohnnutzungen, Kundenparkfelder bei Geschäften, P+R SBB – Möglichkeiten Einflussnahme: Anzahl der Parkfelder, Nutzungseinschränkungen – Vertrag zwischen Privaten und der öffentlichen Hand – Instrumente: (spezifische) Vorgaben für die private Parkierung in BauG, BauV, BNO, Gestaltungsplänen; (indirekte) Vorgaben in KGV
	Keine Einschränkungen	Bestimmte Nutzengruppen
	Zugänglichkeit	

Tabelle 1: Übersicht private und öffentliche Parkierung und Einflussmöglichkeiten auf diese durch das Gemeinwesen

Empfehlung

Da die private und die öffentliche Parkierung sich stark beeinflussen, wird empfohlen, die beiden Bereiche konzeptionell gemeinsam zu betrachten. Daraus können dann die jeweiligen Vorgaben für BNO / Gestaltungspläne (private Parkierung) und Parkierungsreglement (öffentliche Parkierung) abgeleitet werden. Die konzeptionelle Betrachtung kann entweder im Rahmen eines kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV) oder mittels Parkraumkonzept erfolgen. Bei Gemeinden im städtischen Raum, die stark miteinander verbunden sind, erscheint ein gemeindeübergreifendes Parkraumkonzept, dass beispielsweise die Gebühren aufeinander abstimmt, prüfenswert (sofern nicht bereits eine Verpflichtung nach § 54a Abs. 3 BauG besteht). Sinnvoll ist es, wenn die konzeptionellen Grundlagen vor der Erarbeitung der Vorgaben in BNO und Parkierungsreglement behördenverbindlich beschlossen sind.

1.4 Einflussmöglichkeiten Gemeinden

Die Parkierung ist auf kantonaler Ebene im Baugesetz (§§ 12a, 17, 21, 54a-58 BauG), in der Bauverordnung (§§ 1, 2, 5, 8, 43-45 BauV) sowie der Norm VSS 40 281 «Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» vom 31. März 2019 geregelt. In diesen Rechtsätzen wird der Rahmen insbesondere für die private Parkierung vorgegeben. Die Gemeinden haben über konkrete Anforderungen zu Mobilitätskonzepten bei Bauvorhaben und über die Schaffung von ergänzenden Bestimmungen zur Parkierung die Möglichkeit, spezifisch abgestimmt auf ihre örtlichen Begebenheiten Einfluss auf das Thema Parkierung zu nehmen.

Private Parkierung

- Gemeinden können in ihrer Nutzungsplanung Minimal- und Maximalwerte für die Parkfeldberechnung bestimmen.
- Gemeinden können als Auflage für die Baubewilligung Mobilitätskonzepte verlangen.
- Die Vorgaben werden in der BNO, in Sondernutzungsplänen (Gestaltungs- und Erschliessungspläne) oder in Einzelfällen über die Baubewilligung (entsprechende gesetzliche Grundlage vorausgesetzt) gemacht. Einzelne Themen können in Reglementen vertieft werden.

Öffentliche Parkierung

- Gemeinden können über Lage und Anzahl Einfluss auf die öffentliche Parkierung nehmen.³
- Gemeinden können die Parkdauer beschränken, Gebühren erheben und Regelungen für einzelne Nutzendengruppen einführen.
- Die Verankerung erfolgt in einem Parkierungsreglement, allenfalls mit entsprechender Verordnung als Ausführungsbestimmung.

1.5 Grundlagen

- Baugesetz (BauG) Kanton Aargau
- Bauverordnung (BauV) Kanton Aargau
- Strategie «mobilitätAARGAU»
- Standbericht Strategie «mobilitätAARGAU»
- Norm VSS 40 281
- Norm VSS 40 282

Empfehlung

Die kantonalen Gesetze geben einen Rahmen und regeln die wesentlichen Punkte rund um die private Parkierung. Um die örtlichen Verhältnisse angemessen zu berücksichtigen und auch die öffentliche Parkierung zu regeln, werden konkretisierende Bestimmungen auf Stufe Gemeinde empfohlen.

³ **Reglemente und Verordnungen**

Reglemente werden von der Legislative erlassen, Verordnungen durch die Exekutive (Gemeinderat)

2 Private Parkierung

2.1 Rechtliche Grundlagen

2.1.1 Kantonale Ausgangslage

Das Baugesetz (BauG) und die Bauverordnung (BauV) machen Vorgaben zur Parkfeldererstellungspflicht in folgenden Bereichen:

- Ermittlung der Pflichtparkfelder⁴ und die Möglichkeit für Gemeinden, von der Erstellung zu befreien oder diese zu untersagen (§ 55 BauG und § 43 BauV) *(Die Ermittlung erfolgt gemäss Norm VSS 40 281, siehe dazu folgendes Kapitel)*
- Unterschreitung der Pflichtparkfelderanzahl für Wohnnutzungen und Spielraum der Gemeinden für konkretisierende Bestimmungen (§ 43a BauV)
- Parkfelderanzahl und Gestaltung (§ 56 BauG und §§ 44-45 BauV)

Keine Vorgaben werden für die maximal zulässige Anzahl Parkfelder gemacht.

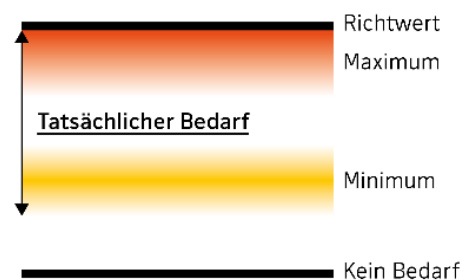
2.1.2 Parkfelderbedarf gemäss Norm VSS 40 281

⁵Für die Berechnung der Parkfelderanzahl gilt im Kanton Aargau gemäss § 43 BauV die Norm VSS 40 281. Für Wohnnutzungen und alle übrigen Nutzungen, welche nicht einen Parkfelderbedarf von mehr als 300 Parkfeldern oder nicht mehr als 1'500 Fahrten pro Tag erzeugen, gilt das **«vereinfachte Verfahren»** gemäss Norm VSS 40 281. «In allen anderen Fällen ermittelt die Bauherrschaft die Anzahl Parkfelder sowie die dadurch erzeugten Fahrten nach dem **detaillierten Verfahren** gemäss der Norm oder nach vergleichbaren Berechnungsgrundlagen, wie zum Beispiel nachweislichen Erfahrungswerten.» (§ 43 Abs. 2 BauV)

⁴ Die Pflichtparkfelder bilden das minimal zur Verfügung zu stellende Angebot an Parkfeldern beim Fehlen ausreichender flankierender Massnahmen oder einer wirksamen flächendeckenden Parkierungspolitik, der Vermeidung von negativen Auswirkungen wie Parkierungsdruck auf angrenzenden Strassen und Plätzen, Rückstau auf öffentlichen Strassen, Suchverkehr oder Verkehrsverlagerungen. Keine Vorgaben werden bezüglich der maximal erlaubten Anzahl Parkfelder gemacht.

Übrige Nutzungen

Das Grundprinzip zur Bestimmung des Parkfelderbedarfs im vereinfachten Verfahren für übrige Nutzungen ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



Der Richtwert ist eine Grösse, welche in empirischen Erhebungen in der Vergangenheit bestimmt wurde. Er stellt den hypothetischen Bedarf an Parkfeldern für eine Überbauung dar, unter der Annahme der ausschliesslichen Erschliessung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV). In Realität sind an praktisch allen Lagen auch andere Verkehrsmittel nutzbar. Der Richtwert wird über **Bezugseinheiten** festgelegt. Dies ist die Einheit, auf welche sich das Parkfelder-Angebot bezieht (z.B. Verkaufsfläche, Arbeitsplätze, Sitzplatz, Bett, Arealfläche usw.). Über den Einfluss der anzunehmenden Nutzung anderer Verkehrsmittel (zum Beispiel über die Güte der ÖV-Erschliessung an einem Ort – **Standort-Typ**) wird der **tatsächliche Bedarf** bestimmt und als Bandbreite mit einem **Minimum und Maximum** angegeben. Innerhalb dieser Bandbreite sind Parkfelder zu erstellen.

Wohnnutzungen

Für Wohnnutzungen ist die Bezugseinheit die anrechenbare Geschossfläche der Wohnnutzung oder die Anzahl der Wohnungen. Anders als bei den übrigen Nutzungen ist in der Norm VSS keine Bandbreite vorgesehen. Der tatsächliche Bedarf entspricht dem Normbedarf.

⁵ In der Norm VSS 40 281 wird als Bezugseinheit teils die Bruttogeschossfläche (BGF) verwendet, welche im kant. Recht gemäss Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe veraltet ist. Die BGF ist in der Norm definiert als die Summe aller Geschossflächen, welche der Nutzung dienen. Diese Definition deckt sich im Kanton Aargau in Etwa mit der «anrechenbaren Geschossfläche» (aGF) gemäss § 32 BauV, weshalb auf diese abzustellen ist. Hinweis: Bei Bauten ausserhalb Bauzonen (Spezialfälle) ist aufgrund von Art. 24 RPG die anrechenbare Bruttogeschossfläche als Bezugseinheit zu verwenden und eine Zustimmung der AfB einzuholen.

2.2 Spielraum der Gemeinden

Basierend auf dem kantonalen Recht bestehen für die Gemeinden folgende Möglichkeiten für konkretisierende Bestimmungen:

- Die Gemeinde kann im Rahmen der Nutzungsplanung für bestimmte Gebiete von der Parkfeldererstellungspflicht ganz oder teilweise befreien oder die Erstellung ganz oder teilweise untersagen. Dafür müssen gemäss § 55 Abs. 4 BauG konkrete Gründe vorliegen, wie die Belastung des Strassennetzes, negative Auswirkungen des Verkehrs oder eine gute Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr.
- Um von diesem Spielraum (d.h. der Anwendung von Reduktionsfaktoren, die über die Richtwerte der Norm VSS 40 281 hinausgehen) Gebrauch zu machen, scheidet die Gemeinde im Rahmen der Nutzungsplanung bestimmte Gebiete aus, welche den obengenannten Gründen entsprechen und legt die minimal und maximal zu erstellende Anzahl Parkfelder fest.
- Ausgenommen von einer Reduktion ist in der Regel die Anzahl rollstuhlgerechter Parkfelder. Deren Anzahl soll auf der Basis einer nicht reduzierten Anzahl Parkfelder ermittelt werden, da insbesondere Angebote des Fuss- und Velo- oder öffentlichen Verkehrs sowie Carsharing durch Menschen mit Behinderungen nicht oder nur eingeschränkt genutzt werden können.
- Eine generelle Aufhebung der Pflicht zur Erstellung von Parkfeldern auf dem ganzen Stadt- respektive Gemeindegebiet geht über § 55 Abs. 4 BauG hinaus und ist aus rechtlicher Sicht kaum zu begründen.

Die Erschliessungsqualität von Gebieten und Arealen wird durch die öV-Güteklasse ausgewiesen. Die öV-Güteklassen A und B weisen dabei eine sehr gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr auf.⁶

Rund die Hälfte der Aargauer Bevölkerung wohnte 2022 in den öV-Güteklassen A bis C. Dies entspricht zum Beispiel einem Abstand von höchstens 300 Meter von einer Haltestelle mit einem 15-Minuten-Takt Bus oder einer 30-Minuten-Takt Bahn.

Bezüglich autoarmen Wohnens kann das kommunale Recht konkretisierende Bestimmungen erlassen.

- Für gänzlich autofreies Wohnen kommen im Regelfall Gebiete oder Quartiere mit der öV-Güteklasse A sowie auch Altstadt- und bahnhofsnahe Quartiere in Frage. Diese weisen in der Regel kurze Distanzen zu Haltestellen des öV und zu den Veloabstellanlagen sowie zu den Angeboten und Gütern des täglichen Bedarfs auf.

- Für autoarmes respektive autoreduziertes Wohnen eignen sich in erster Linie Gebiete mit der öV-Güteklasse A und B. Gebiete ab der öV-Güteklasse C sind nicht geeignet für eine Abweichung von der Norm VSS 40 281 (sofern keine weiteren Gründe gemäss § 55 Abs. 4 BauG vorliegen).

Empfehlung

Es wird empfohlen, den Spielraum des kantonalen Rechts zu nutzen und konkretisierende Bestimmungen in der Nutzungsplanung zu formulieren. Dies bringt folgende Vorteile:

- Gemeindespezifische Gegebenheiten können besser berücksichtigt werden.
- In den ausgeschiedenen Gebieten kann die Ermittlung des Parkfelderbedarfs vereinfacht werden und eine Planungssicherheit für Eigentümer geschaffen werden.

2.3 Umsetzung der konkretisierenden Bestimmungen

In der folgenden Übersicht werden Empfehlungen formuliert, wie die Gemeinden in ihren Nutzungsplanungen Themen zur privaten Parkierung im Rahmen der bereits bestehenden Vorgaben aus BauG und BauV sowie Norm VSS regeln können.

⁶ Die öV-Güteklasse zeigt in Abhängigkeit der Anzahl Kurse in den massgebenden Stunden und der Fussdistanz zur Haltestelle auf, wie gut die Erschliessungsqualität von Arealen und Orten

durch den öffentlichen Verkehr ist. ([vgl. Methodik Dokumentation öV-Güteklasse vom 25. März 2022](#))

Thema	Empfehlung zu Regelungen in der BNO (Falls KGV vorhanden: konzeptionelle Überlegungen bereits im KGV vornehmen)	Auswirkungen, wenn keine Regelungen in der BNO getroffen werden
Übrige Nutzungen: Minimal- und Maximalwerte / Standort-Typen	– Gebiete ausweisen, in welchen Minimal- und Maximalwerte in Anlehnung an die Norm VSS 40 281 festgelegt werden. – Die Ausscheidung der Gebiete orientiert sich an den Kriterien gemäss § 55 Abs. 4 BauG: – Überlastung Strassennetz – Schutz vor Auswirkungen des Verkehrs – Gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr	– Bestimmung des Standort-Typs im Rahmen einer Baubewilligung standortbezogen / im Einzelfall gemäss Norm VSS 40 281, Punkt 10.2
Übrige Nutzungen: Unterschreitung des Minimalwerts	– Eine Unterschreitung ist im Einzelfall möglich, wenn ein Mobilitätskonzept erarbeitet wird (mit Grundbucheintrag) – Zwingende Inhalte eines Mobilitätskonzepts: Ausgangslage und Ziele / Zielgrössen, Massnahmen zur Erreichung der Ziele, Zuständigkeiten, Monitoring und Berichterstattung, Massnahmen sofern die Ziele nicht erreicht werden	– Der Gemeinderat kann von der Pflicht zur Erstellung von Parkfeldern ganz oder teilweise befreien, siehe § 55 Abs. 3 BauG – Die Befreiung erfolgt im Einzelfall
Wohnnutzungen: Maximalwert	– Normbedarf darf nicht überschritten werden und wird als Maximalwert definiert.	– Der Normalfall darf überschritten werden, solange für das Bauvorhaben das «vereinfachte Verfahren» gemäss Norm VSS 40 281 gilt (< 300 Parkfelder oder < 1'500 Fahrten pro Tag)
Wohnnutzungen: Unterschreitung des Minimalwerts (Normalfall)	– Gebiete ausweisen, in denen gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr vorhanden ist und in denen somit die Voraussetzungen für autoarmes oder autofreies Wohnen bestehen (§ 55 Abs. 4 lit. c BauG) – Bedingungen für eine Unterschreitung des Normalfalls festhalten. Die Bedingung sollte ein Mobilitätskonzept sein. – Zwingende Inhalte eines Mobilitätskonzepts: Ausgangslage und Ziele / Zielgrössen, Massnahmen zur Erreichung der Ziele, Zuständigkeiten, Monitoring und Berichterstattung, Massnahmen sofern die Ziele nicht erreicht werden	– Gestützt auf § 43a BauV muss bei der Baubewilligung ein Mobilitätskonzept verlangt werden – Es bestehen allerdings keine gemeindespezifischen und für alle Baugesuche einheitlich festgeschriebenen Anforderungen an das Mobilitätskonzept – Das Mobilitätskonzept ist somit stets im Einzelfall zu prüfen
Zentrale Parkierungsanlagen	– Es dürfen für mehrere Nutzungen gebündelt auf einem anderen Grundstück Parkfelder erstellt werden («zentralen Parkierungsanlage») – Vorgaben zu maximalen Distanzen festlegen – Parkfelder sollten mittels Grundbucheintrag gesichert werden	– Beurteilung im Einzelfall im Rahmen von Baubewilligungen
Ersatzabgaben	– Einmalige Ersatzabgaben sind dann zu leisten, wenn Parkfelder nicht erstellt werden können oder dürfen, der Bedarf aber grundsätzlich vorhanden ist. – Die Höhe der Ersatzabgabe ist in einem Reglement festzulegen. Darin können auch die Zahlungsmodalitäten definiert werden. – Die Entrichtung einer Ersatzabgabe bewirkt kein Recht auf die Reservierung von Parkfeldern auf öffentlichem Grund oder in öffentlichen Einstellhallen. – Die Einnahmen aus den Ersatzabgaben sind für folgende Zwecke zu verwenden (zweckgebundene Abgaben): – Erstellung von öffentlichen Parkierungsanlagen; – Anlagen des öffentlichen Verkehrs oder des nicht motorisierten Privatverkehrs, die den abgabepflichtigen Grundeigentümern dienen.	– Beurteilung im Einzelfall im Rahmen von Baubewilligungen

3 Öffentliche Parkierung

3.1 Rechtliche Grundlagen

Die Gemeindegesetzgebung (Gesetz über die Einwohnergemeinden und über die Ortsbürgergemeinden vom 19. Dezember 1978) ermächtigt nach § 20 (2) lit. i die Gemeindeversammlung, Reglemente zu erlassen, in denen Gebühren und Beiträge festgelegt werden. Die Erstellung eines Reglements ist zwingend nötig, wenn Gebühren erhoben werden sollen. Durch die Gemeindeversammlung bzw. den Einwohnerrat werden der Gebührenrahmen und die Zuständigkeit für Gebührenanpassungen (z. B. Delegation an den Gemeinderat aufgrund eines konkreten Indexstandes) festgelegt. In einer Verordnung des Gemeinderats können die konkreten Gebühren festgelegt werden.

3.2 Spielraum der Gemeinden

An den Strassenraum und dessen Gestaltung bestehen viele Anforderungen. Je nach örtlichen Begebenheiten ist auch die öffentliche Parkierung zu berücksichtigen. Im Zusammenspiel mit der privaten Parkierung ist die Befriedigung von Parkierungsbedürfnissen primär auf privaten Flächen anzustreben. Unter anderem aus diesem Grund besteht die Parkfeldererstellungspflicht für Private.⁷

Empfehlung

Es wird empfohlen, in Form eines Reglements «öffentliche Parkierung» verschiedene Inhalte festzusetzen. Regelungsbereiche können z.B. sein:

- Parkieren auf öffentlichem Grund für Motorwagen, Motorräder und Anhänger,
- Parkieren in öffentlichen Parkieranlagen für Motorwagen, Motorräder und Anhänger,
- Parkieren auf öffentlichen Parkfeldern (Parkingmeter),
- zeitlich unbeschränktes Parkieren in Parkierungszonen (z. B. Blaue Zone).

⁷ § 103 BauG «Bewilligungspflichtige Benutzung

1 Jede über den Gemeingebrauch hinausgehende Benutzung einer öffentlichen Strasse ist nur mit Bewilligung und gegen Gebühr zulässig.

2 Die Bewilligung setzt voraus, dass ein beachtliches, auf andere Weise nicht oder nur mit unverhältnismässigen Kosten zu befriedigendes Bedürfnis besteht und weder für die Strasse noch für den Verkehr schwerwiegende Nachteile erwachsen.

3 Die Gemeinde kann das dauernde Abstellen von Fahrzeugen auf öffentlichem Grund von einer Bewilligung abhängig machen und gebührenpflichtig erklären. Sie ist ferner befugt, für das zeitlich begrenzte Abstellen Gebühren festzusetzen.»

3.3 Umsetzung

Die konkrete Umsetzung der Parkierungsbestimmungen sollte bereits bei der Erstellung integral mitgedacht werden. Dies erfolgt idealerweise durch Folgendes:

- Einbezug der Personen, die anschliessend mit der Umsetzung betraut werden (z.B. Abt. Tiefbau) bereits bei der Reglementerstellung
- Einbezug oder Konsultation der künftigen Kontrollbehörde (z.B. Polizei)
- Einbezug von stark Betroffenen (z.B. Sportvereine, Lehrpersonen), gemeinsame politische Haltung gegenüber spezifischen Interessengruppen definieren
- Einnahmenschätzung und Kostenschätzung frühzeitig machen, Kredite einholen, evtl. Synergien prüfen (z.B. bei Signalisation mit T30-Schildern)

- Einbezug Preisüberwacher: Der Preisüberwacher ist zuständig für die Überprüfung der Benutzungsgebühren.⁸

Für den Betrieb und die Kontrolle der öffentlichen Parkierung sowie deren Durchsetzung (Norm VSS 40 282) sind folgende Themen zu berücksichtigen:

- Kontrolle durch Personal vorsehen
- Technische Kontrolleinrichtungen wo sinnvoll einsetzen
- Parkuhr für Zeitkontrolle und Gebühreninkasso
- Ergänzende Systeme (E-Payment, Abfertigungssysteme)

Thema	Empfehlung zu Inhalten in einem Reglement «öffentliche Parkierung»
Anzahl und Lage	– Mittels Erarbeitung eines Verkehrskonzeptes (z.B. KGV) wird bestimmt welche Parkfelder wo anzuordnen sind – Im Reglement können dann zum Beispiel zu folgenden Themen konkrete Festsetzungen vorgenommen werden: – Definition von Gebieten mit Kurzzeit-Parkfeldern und deren Anzahl, zum Beispiel für Kundenparkfelder in Dorfkernen und Stadtzentren – Definition von Gebieten mit Langzeit-Parkfeldern und deren Anzahl, zum Beispiel für die Parkierung von Anwohnenden – Mit den getroffenen Festsetzungen ist dann eine Lenkung des Verkehrsaufkommens möglich (ggf. unterstützt mit Parkleitsystem zur Vermeidung von Parksuchverkehr)
Parkzeit / Parkdauer und Parkgebühren	– Für die Sicherstellung der bestimmungsgemässen Benützung der Parkfelder werden im Reglement folgende Themen festgesetzt: – Angabe der maximalen Parkdauer je definiertem Gebiet – Angabe der Parkgebühren je definiertem Gebiet, wenn nötig mit Unterscheidung nach Nutzergruppe
Einschränkung Nutzende	– Aufnahme von Bestimmungen über die zulässigen Nutzergruppen in einem definierten Gebiet (z.B. Anwohnerbevorzugung)

⁸ Die Gebühr für (Jahres-)Parkkarten stellt eine Benutzungsgebühr für gesteigerten Gemeingebrauch dar. Bezüglich der Bewirtschaftung von Parkfeldern auf öffentlichem Grund wird ein lokales Monopol angenommen, weswegen die Legislative oder die Exekutive einer Gemeinde, die für die Festsetzung oder Genehmigung einer

Preiserhöhung zuständig ist, vorgängig zur Preisfestlegung zwingend den Preisüberwacher anzuhören hat. Die entscheidende Behörde hat Abweichungen hiervon zu begründen und den Preisüberwacher über ihren Entscheid zu informieren.

Quellenverzeichnis

Baugesetz (BauG) Kanton Aargau	Stand: 01.01.2022
Bauverordnung (BauV) Kanton Aargau	Stand: 27.02.2023
Strategie «mobilitätAARGAU»	Stand: 13.12.2016
Standbericht Strategie «mobilitätAARGAU»	Stand: 08.08.2022
Norm VSS 40 281	Stand: 01.12.2013
Norm VSS 40 282	Stand: 31.03.2019

Abkürzungsverzeichnis

AfB	Abteilung für Baubewilligungen Kanton Aargau
BauG	Baugesetz (BauG) Kanton Aargau
BauV	Bauverordnung (BauV) Kanton Aargau
BNO	Bau- und Nutzungsordnung
KGV	kommunaler Gesamtplan Verkehr
P+R	Park and Ride

