

CVP Ortspartei Wohlen
CVP Einwohnerratsfraktion

Februar 2011

Parkierungskonzept und Grundlagen für ein Parkierungsreglement Eingaben im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung

Ergänzend zur Vernehmlassung Kommunalen Gesamtplan Verkehr nimmt die CVP Wohlen zum Parkierungskonzept und zu den Grundlagen für ein Parkierungsreglement Stellung.

Gesamtbeurteilung

Das vorliegende Parkierungskonzept bietet gut aufbereitete Grundlagen für die Lösung des Parkierungsproblems in Wohlen. Gemessen an den Zielsetzungen sind unterschiedliche Varianten der Bewirtschaftung denkbar.

Die CVP ist nicht mit allen Aussagen und Planungsergebnissen einverstanden und wird in der Folge dazu Stellung nehmen und Änderungen vorschlagen.

Gegenstand der Eingaben

1.

Kapitel 1.2. Fragestellungen und Projektziele

Bemerkungen:

Zu Absatz 2:

Da es die Gemeinde Wohlen zugelassen hat, dass die neuen Verteilzentren an der Peripherie kostbare Landreserven für grosszügige und kostengünstige ebenerdige Gratisparkfelder verschwenden durften, ist es nicht angebracht, die Parkierung im Dorfzentrum weiter einzuschränken, den Geschäftsinhabern zusätzliche Steine in den Weg zu legen und die Spiesse zu Lasten der Zentrumsgeschäfte weiter zu kürzen. Die CVP erwartet im Gegenteil, dass mit dem Parkierungskonzept im Zentrum zusätzliche Parkplätze an geeigneter, geschäftsnaher Lage geschaffen werden, welche der Kundschaft günstig angeboten werden. Voraussetzung und Kompensationsmöglichkeit für einschränkende Bestimmungen ist ein Parkhaus im Zentrum.

Zu Absatz 3:

Richtig ist, dass die ebenerdigen öffentlichen Parkplätze im Zentrum nicht für Langzeitparkierer (Anwohner, Geschäftsangestellte) zur Verfügung gestellt werden.

Zur Abbildung 1:

Im Prinzip einverstanden. Die CVP legt Wert auf ein möglichst einfaches System mit möglichst wenigen Komponenten. Eine Mischung von gebührenpflichtigen Parkplätzen, weiss markierten Parkplätzen, Parkkarten und Nachtparkverboten sollte ausreichend sein. Auf blaue Zonen kann verzichtet werden.

Zur Wirtschaftlichkeit gehört, dass Parkgebühren kostendeckend sein sollten und zweckentsprechend zu verwenden sind. Es ist zu erwarten, dass ein öffentliches Parkhaus im Zentrum nicht kostendeckend betrieben werden kann. Höhere Erträge durch neue kostenpflichtige Parkplätze decken nur einen Teil der Kosten.

2.

Kapitel 3.4. Abgrenzung

Antrag

Die Abgrenzungen der Gebiete nach Parkierungskonzept sind zu überprüfen und der Nutzungsplanung Siedlung, welche in Überarbeitung ist, anzupassen.

Begründung:

Zum Ortskern gehören nach Meinung der CVP auch das Isler-Areal und das Merkur-Areal. Zudem soll ein Streifen vis-à-vis Bahnhof an der Unteren Farnbühlstrasse zur Zone Ortskern gehören, damit dort die gleichen Parkierungsvorschriften gelten.

Ausserdem ist zu prüfen, ob es richtig ist, die Abgrenzungen in der Strassenmitte vorzunehmen, weil dadurch auf den beiden gegenüberliegenden Strassenseiten unterschiedliche Bestimmungen gelten können.

Während das ehemalige Paul-Walser Areal mit Lidl und Fressnapf und anderen Betrieben zum Gebiet „Wohn- und Gewerbegebiete“ zählt, wird das Gebiet an der unteren Farnbühlstrasse zwischen Freiämterstrasse und Büttikerstrasse zum „Industriegebiet“ geschlagen, obwohl die Nutzungsplanung Siedlung dafür die WG 3 vorsieht. Das ist nicht logisch.

Kapitel 4.2. Parkplatznachfrage

Bemerkung:

Die Aussagen zur Parkplatzbelegung beim Sportzentrum (tagsüber ca. 5%, abends bis 25%) vermitteln ein falsches Bild. Massgebend für die Beurteilung ist die Auslastung bei publikumsintensiven Anlässen im Sportzentrum, insbesondere bei Fussballspielen. Gleiches gilt auch für die übrigen Parkplätze in der Nähe des Schwimmbades an schönen Sommertagen.

Kapitel 4.3. Gegenüberstellung von Angebot und Nachfrage

Bemerkung:

Richtigerweise wird aufgezeigt, dass ein Mangel an Parkplätzen in einem Gebiet nicht durch eine zu hohe Kapazität in einem anderen Gebiet ausgeglichen werden kann. Der grösste Mangel besteht an einer ausreichenden (öffentlichen) Kapazität im Zentrum beim Casino. Ein helles Parkhaus im oder am Rande des Isler-Areals ist die dringlichste Massnahme für eine Entlastung im Zentrum. Dieses sollte möglichst nah an der Zentralstrasse und beim Casino und nicht an der Bünzstrasse gebaut werden.

Kapitel 4.3. Allgemeine Grundsätze

Antrag:

Die Grundsätze sind durch eine Aussage zum Unterschied der oberirdischen und unterirdischen Parkierung zu ergänzen. (siehe S.21, nur nach Höhe der Gebühr differenziert)

Begründung:

Nebst der Differenzierung nach Gebührenhöhe und Parkierungsdauer sollte auch grundsätzlich bezüglich der zeitlichen Zahlungspflicht ein Unterschied gemacht werden. (vergleiche Kapitel 8.1.)

Bei oberirdischen Parkplätzen soll die Gebührenpflicht von Beginn weg gelten und einen Mindestbetrag umfassen. Bei unterirdischen Parkplätzen sollte eine erste Zeitdauer (zum Beispiel 30 Minuten) gratis sein. Durch diese Massnahme ist der Verlagerungseffekt von der Strasse weg ins Parkhaus grösser als durch einen etwas niedrigeren Tarif der für Kurzparkierer überhaupt nicht ins Gewicht fällt.

Kapitel 5 Angestrebte gebietsweise Entwicklung

Bemerkungen:

Zu 5.1 Ortskern

Die Aussagen in diesem Kapitel zeigen, dass zumindest das Isler-Areal zum Ortskern zu zählen ist. Dies dürfte auch für das Merkur-Areal gelten. Entlang der abgrenzenden Strassen sollte eine Bautiefe am Rand zum Ortskern hinzugefügt werden, damit beidseits das gleiche Parkierungsregime gilt. Zum Ortskern gehört auch die Parkierungszone an der unteren Farnbühlstrasse beim Bahnhof. Das Gebiet Ortskern ist in den Abbildungen 5 und 6 unterschiedlich abgegrenzt.

Zu 5.2 Wohn- und Gewerbegebiete

Es stimmt nicht, dass wie unter „Situation“ beschrieben sich „die Einkaufseinrichtungen von Aldi (Wohlen), Lidl, sowie Aldi (Villmergen) knapp ausserhalb dieser Zone liegen. Für Lidl trifft dies nicht zu.

Zu 5.3 Industriegebiete

Hier steht nochmals eine Aussage zu Lidl, welche nicht zutrifft. Ebenfalls trifft nicht zu, dass das Gebiet Untere Farnbühlstrasse zwischen Freiämterstrasse und Büttikerstrasse als Industrie- und reine Gewerbezone ausgeschieden wird. Geplant ist mit WG3 eine Wohn- und Gewerbezone. Diese gehört zur „grauen Zone“.

Zu 5.4. Gebiet Niedermatten/Wilermoos

Der Bericht geht davon aus, dass auf den Freiflächen entlang der Bahnlinie Gewerbe ansiedeln wird. Hier ist die CVP Wohlen dezidiert anderer Meinung und beantragt bei der Vernehmlassung zur Nutzungsplanung Siedlung die Einzonung einer grösseren Fläche als bahnhofnahe Wohnzone.

Kapitel 6 Variantenevaluation

Bemerkung:

Die CVP Wohlen stellt in Frage, ob die lediglich 2 Varianten eine genügende Auswahlmöglichkeit zur Entscheidung offen lassen. Dies ist besonders deshalb fragwürdig, weil sich die beiden Varianten im Wesentlichen nicht unterscheiden, lediglich in der Bewirtschaftung des Wohn- und Gewerbegebietes. (siehe Darstellung unten, kursiv) Eine alternative Möglichkeit hätte darin bestanden, Varianten für die einzelnen Teilgebiete aufzuzeigen, um nachher die jeweils geeignetste und ausgewählte Variante zum Ganzen zusammenzufügen.

Kapitel 6.2. Variante 1: Flächendeckende Bewirtschaftung

Ortskern:	generelle Gebührenpflicht
Wohn- und Gewerbegebiet:	<i>Gebührenpflicht bei regelmässiger und dauernder Benützung Blaue Zone, Parkkarte</i>
Industriegebiete	keine Bewirtschaftung
Sportzentrum, Friedhof	Anlagebenutzer, Nachtparkverbot, Parkkarte

Kapitel 6.3. Variante 2: Zonenspezifische Bewirtschaftung

Ortskern:	generelle Gebührenpflicht
Wohn- und Gewerbegebiet:	<i>keine Bewirtschaftung</i>
Industriegebiete	keine Bewirtschaftung
Sportzentrum, Friedhof	Anlagebenutzer, Nachtparkverbot, Parkkarte

Kapitel 7 Beurteilung der Konzeptvarianten

Grundsätzliche Entscheidung der CVP

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile kommt die CVP Wohlen zur Ansicht, dass die Variante 2 zu bevorzugen ist.

Begründung:

Es spräche einiges dafür, das ganze Siedlungsgebiet (nicht Gemeindegebiet!) einer (bezahlten) Bewirtschaftung zu unterstellen. Beispielsweise könnten Gründe der Gleichbehandlung geltend gemacht werden. Wer öffentlichen Grund über den Gemeingebrauch hinaus nutzt, soll dafür eine Nutzungsgebühr zahlen müssen.

Entscheidend sind für die CVP folgende Argumente:

- Eine blaue Zone über den grössten Teil des Siedlungsgebietes, besonders in den Wohngebieten, ist nicht zweckmässig, weil gerade Gäste und Besucher nicht gezwungen werden sollten, ihre Fahrzeuge umzuparkieren, weil die Zeit nach einer gerundeten Stunde bereits abgelaufen ist, wenn doch insgesamt genügend Parkplätze vorhanden sind.
- Blaue Zonen gelten nicht alle Tage und 24 Stunden pro Tag. Sie sind allein also kein taugliches Mittel gegen Nachtparkierer.
- Zur Vermeidung von Dauer- und Nachtparkierern sind andere Mittel möglich: markierte weisse Parkplätze und Strassenzüge mit Nachtparkverboten. Anwohner können mit einer Gebühr Parkierrechte erwerben. (Parkkarte).
- Zur Vermeidung von Verkehrsbehinderungen können wie bisher Parkierverbote aufgestellt werden.
- Blaue Zonen ohne regelmässige Kontrollen verlieren an Wirkung. Der Kontrollaufwand in der riesigen Zone würde sehr gross und verursacht beträchtliche Lohnkosten.
- Die Kontrolltätigkeit der zuständigen Organe ist hauptsächlich im Zentrum zu konzentrieren.
- Sollten Missbräuche und Missstände sichtbar werden, können jederzeit einzelne Strassen und Plätze als gebührenpflichtig erklärt werden.
- Die Wirtschaftlichkeit der Variante 2 ist besser.
- Es soll nur soviel wie nötig reglementiert werden.

Kapitel 8 Empfehlungen und Realisierungskonzept

Bemerkungen:

Für ein Grundsatzkonzept sind die hier aufgeführten Grundsätze und Konzepte relativ detailliert. Bei der konkreten Umsetzung wird einiges noch diskutiert werden müssen. Wir beschränken uns deshalb auf wenige Bemerkungen:

Zu 8.1. Ortskern:

Das Konzept sieht entgegen den Zielsetzungen nicht ein Verhindern von Langzeitparkierern vor. Das lange Parkieren wird lediglich teuer. Hier sollten Maximalzeiten überlegt werden. In Frage kommen auch an stark belegten Orten Kurzzeitparkplätze mit 30 Min. Maximaldauer.

Zu den Vorteilen von Parkhäusern zählt auch der entfallende Kontrollaufwand, weil dies die Automaten und Schranken besorgen.

Zu 8.2. Wohn- und Gewerbegebiete:

Die öffentlichen grösseren Parkplätze sind laut Plan beispielsweise bei den Schulhäusern, bei privaten Institutionen (Bifang) und bei Geschäften (Denner Bremgarterstrasse). Auch wenn die Parkplätze unbewirtschaftet bleiben, sollten sie an diesen Orten bestimmungsgemäss und nicht für eine beliebige Parkierung benutzt werden.

Südlich des Bahnhofs (nach Vorschlag der CVP aber zur Kernzone gehörend) soll auf eine für Wohlen systemfremde blaue Zone verzichtet werden. Diese Parkplätze sind wie folgt zu verwenden: zum einen Teil als gebührenpflichtige P+R Parkplätze und zum anderen Teil als sogenannte K+R (Kiss + Ride)-Parkplätze zum Hinbringen und Abholen von Bahnkunden.

Zu 8.3 Industriegebiete

Es ist darauf zu achten, dass die Industriebetriebe genügend Parkplätze für ihre Bedürfnisse zur Verfügung stellen. Ein Ausweichen von (allenfalls gebührenpflichtigen) Parkplätzen der Industrie auf Gratisparkplätze der Gemeinde ist zu vermeiden.

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

Gilt dieses Kapitel auch für die Schulhäuser Junkholz, Halde und bz Freiamt? Die Parkplätze zwischen Schulanlage Bünzmatt und Schwimmbad sollen gemäss Konzept gebührenpflichtig werden. Weil Probleme nur an wenigen Tagen im Sommer bestehen, ist diese Massnahme unverhältnismässig. Ein Nachtparkverbot dürfte ausreichend sein.

Zu 8.5 Zusammenfassung:

Die Gebührenpflicht für Parkplätze der Einkaufseinrichtungen könne nicht verfügt werden. Dies ist (leider) richtig. Aber ist diese Aussage angebracht, wenn in diesen Zonen ohnehin auf gebührenpflichtige Parkplätze verzichtet werden soll? Kann andererseits die Gemeinde dagegen einschreiten, falls ein Privater auf seinem Grundstück Gebühren verlangt? Konkret: Was könnte die Gemeinde unternehmen, wenn die Kantonsschule gebührenpflichtige Parkplätze einführen würde?

Kapitel 9 Spezielle Fragestellungen

Zurzeit keine Bemerkungen

Anhang

Die Erhebung Parkplatzangebot und das Realisierungskonzept sind nur unvollständig, d.h. in einem ungenügenden Format auf der Homepage der Gemeinde abrufbar.

Die CVP Wohlen bedankt sich für die Mitwirkungsmöglichkeit und hofft, mit diesem Schreiben zu einer konstruktiven Umsetzung beigetragen zu haben.

Freundliche Grüsse

Februar 2011-02-27

CVP-Ortspartei
CVP Einwohnerratsfraktion
Arbeitsgruppe Verkehr

Im Auftrag
Franz Wille, Einwohnerrat