



Leitfaden «regionales Parkraummanagement»

**Grundlagen, Grundsätze und Mustertexte
zur Koordination des Parkraumangebotes
in der Regio Wil**

Stand Sept. 2024

Stand nach Vernehmlassung durch die Gemeinden und Kantone (Juni-August 2024)

Inhalt

1. Ausgangslage	II
2. Parkraummanagement	III
2.1. Definition und Einordnung	III
2.2. Effekte von Parkraummanagement	IV
3. Parkraummanagement der Regio Wil.....	VI
3.1 Perimeter	VI
3.2 Handlungsgrundsätze	VI
3.3 Massnahmen und Ziele.....	VIII

Anhang A: Rechtliche Grundlagen und Handlungsfelder – Herleitung

Anhang B: relevante Entwicklungstrends

Abkürzungsverzeichnis

AFU SG	Amt für Umwelt Kanton St. Gallen
ARE CH	Bundesamt für Raumentwicklung
ARE TG	Amt für Raumentwicklung des Kantons Thurgau
AREG SG	Amt für Raumentwicklung und Geoinformatik des Kantons St. Gallen
BNO	Bau- und Nutzungsordnung
FVV	Fuss- und Veloverkehr
LKW	Lastenkraftwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PF	Parkfeld
PP	Parkplatz
PW	Personenwagen
RPG	Raumplanungsgesetz
USG	Umweltschutzgesetz
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrs fachleute

1. Ausgangslage

Insbesondere im Siedlungsgebiet ist der Raum, welcher der Öffentlichkeit zur Verfügung steht, ein begrenztes und begehrtes Gut. Die Interessen, wie er genutzt werden soll, nehmen aufgrund der vielen Entwicklungen und Trends (wie beispielsweise Klimawandel, Technologisierung, Demografischer Wandel, Verdichtung, vgl. auch Anhang B: relevante Entwicklungstrends) zu. Der Umgang mit dem öffentlichen Raum ist daher sorgfältig auf die aktuellen und künftigen Bedürfnisse auszurichten. Mit der zunehmenden Mobilität entstehen aktuell insbesondere in Agglomerationsräumen und Zentren mehr Stausituationen. Daraus resultieren negative Auswirkungen hinsichtlich der Aufenthaltsqualität in den öffentlichen Räumen, der Erreichbarkeit für alle Verkehrsmittel und der Wohnqualität in den Zentren.

Das vorliegende Konzept für ein regionales Parkraummanagement soll im Sinne der Innenverdichtung, der Zentrumsentwicklung, der effizienten Nutzung der Infrastrukturen und der Erreichbarkeit der Zentren einen Beitrag dazu leisten, das Mobilitätsverhalten in der Region zielgerichtet zu gestalten und entsprechend den Zielen des Agglomerationsprogramms die Anteile von Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlichem Verkehr am Modalsplit zu erhöhen.

Die vorgeschlagenen Regelungen ermöglichen dabei eine zielgerichtete Steuerung der Anzahl Parkfelder und deren Nutzung. Sie sind eine wichtige Orientierungshilfe für die kommunale Verkehrsplanung. Mit den Mustertexten wird den Gemeinden eine Arbeitshilfe zur Verfügung gestellt, welche die Bearbeitung des Themas „Parkierung“ erleichtert. Dabei ist auch detailliert aufgezeigt, welche Unterlagen und Regelungen die Gemeinden für ihre gemeindeeigenen Aufgaben definieren sollten (behördenverbindlich) und welche für private Grundeigentümer (grundeigentümerverbindlich) festzulegen sind (vgl. dazu auch Anhang A: Rechtliche Grundlagen und Handlungsfelder – Herleitung).

Die erarbeitete regionale Lösung ist als Mindestmaß zu verstehen, auf deren Basis die Gemeinden auch weitergehende Regelungen und Massnahmen entwickeln können. Im Rahmen der Umsetzung der Agglomerationsmassnahme «MIV 5.4, Parkplatzbewirtschaftung» wurden Abklärungen hinsichtlich der betroffenen Themenfelder je Gemeinde sowie der Rechtslage gemacht. In den meisten Gemeinden sind die Regelungen zum Thema Parkierung derzeit lückenhaft. Die kantonalen Vorgaben lassen generell die Einführung von Parkplatzbewirtschaftung zu, der Bund empfiehlt den Agglomerationen in seiner Broschüre Parkraummanagement die Angebote im Themenfeld Parkraum zu überprüfen und zeigt mehrere zentrale Ansatzpunkte im Themenfeld Parkraum.

Den Gemeinden der Regio Wil wird daher empfohlen, die im vorliegenden Leitfaden formulierten Mustermassnahmen des regionalen Parkraummanagements zu prüfen und – ggf. gemeindespezifisch angepasst – in ihre Planungsinstrumente aufzunehmen. Im Vordergrund steht die Aufnahme der Vorgaben in die planerischen Instrumente (kommunale Richtpläne (SG) oder Bau- und Nutzungsordnung BNO (TG)). Aber auch in den Sondernutzungsvorschriften von Gestaltungsplänen können entsprechende Vorgaben verankert und umgesetzt werden.

Aufgrund der Wechselwirkungen zwischen Gemeinden und der raumwirksamen Effekte von Parkraummanagement ist eine regionale Betrachtung wichtig. Nur so können unerwünschte Nebeneffekte minimiert und Synergieeffekte genutzt werden. Gestützt auf das Agglomerationsprogramm Wil hat der Vorstand der Regio Wil deshalb den vorliegenden Leitfaden erarbeiten lassen.

2. Parkraummanagement

2.1. Definition und Einordnung

Begriff Parkraum

Parkraum im Sinne des vorliegenden Leitfadens ist eine abgegrenzte Fläche, auf der Fahrzeuge abgestellt werden können. Im vorliegenden Dokument wird dabei Parkraum für Personenwagen verstanden (sofern nicht anders vermerkt). Nutzende der Parkfelder sind in der Regel Bewohner, Beschäftigte, Besuchern oder Kunden.

Im vorliegenden Dokument nicht behandelt ist der Parkierungsbedarf von betriebsnotwendigen Fahrzeugen (Taxi, Lieferwagen, Aussendienstfahrzeuge usw.), Car-Sharing, Anlieferungsfahrzeugen, nicht immatrikulierten Fahrzeugen und Sammlerfahrzeugen. Sie sind Spezialfälle und bedürfen eigener, fallspezifischer Regelungen.

Begriff Parkraummanagement

Unter Parkraummanagement werden alle Massnahmen verstanden, mit denen die Verfügbarkeit von Parkraum beeinflusst werden kann. Ein wichtiges Handlungsfeld von Parkraummanagement ist die Parkraumbewirtschaftung. Sie kann zeitlich (bspw. blaue Zone), monetär (Gebührenerhebung) oder mittels Einschränkung von Nutzergruppen (bspw. Kundenparkierung) erfolgen. Weiter umfasst Parkraummanagement insbesondere auch die Festlegung der Anzahl Parkplätze im öffentlichen Raum, die Beeinflussung der Anzahl privater Parkplätze beispielsweise durch Stellplatzvorgaben in der Gesetzgebung sowie die Beeinflussung der Parknachfrage durch Leit- und Informationssysteme. Die Region gestaltet konkret auch P+R-Anlagen und Verkehrsdrehscheiben.

Einordnung im Kontext

Parkraummanagement ist Teil eines umfassenden Mobilitätsmanagements. Unter dem Begriff Mobilitätsmanagement werden Massnahmen zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens und der Verkehrsmittelwahl zusammengefasst. Ein gezieltes Parkraummanagement entlang von übergeordnet festgelegten Strategien und Zielen ist insbesondere in Städten und Agglomerationen essentiell, um in den Zentren die flächeneffizienten Verkehrsmittel öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr zu fördern. So können die MIV-Verkehrsbelastung, Lärm und Luftschadstoffe minimiert und die Aufenthaltsqualität und Attraktivität der öfefntlichen Räume verbessert werden.

Handlungsfelder Parkraummanagement

Konkret kann Parkraummanagement in folgenden Handlungsfeldern erfolgen:

- Kantonale und kommunale Regelungen zur Parkierung
- Vorgaben zur Erstellung und Nutzung von öffentlichem und öffentlich zugänglichem Parkraum
- Vorgaben zur privaten Parkierung (Quantität, Lage, Anordnung, Bewirtschaftung) beispielsweise im Rahmen von Sondernutzungsplänen oder Mobilitätskonzepten
- Parkplatzbewirtschaftung
- Zugangskontrolle und Regelungen zu Nutzerkreisen
- Parkleitsysteme

2.2. Effekte von Parkraummanagement

Potential

Ein sinnvoll ausgestaltetes Parkraummanagement trägt zu einem bewussten Mobilitätsverhalten bei. Dadurch kann die Mobilität clever gestaltet werden, indem das das passendste Fortbewegungsmittel für den Zweck – effizient, platzsparend, umweltschonend und sicher – verwendet wird. Dadurch wird der öffentliche Raum, die Ressource Boden, haushälterisch genutzt.

Das Potential ist dabei in den urban geprägten Zentrumsgemeinden am grössten, da dort der öffentliche Raum besonders knapp ist und sehr viele Interessen aufeinandertreffen. In ländlich geprägten Gebieten ist die Wirkung von Parkraummanagement-Massnahmen summarisch etwas geringer. Wobei auch dort in örtlich spezifischen Situationen grosse Potentiale vorhanden sein können (beispielsweise zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Bäckerei im Ortszentrum, der lokalen Wertschöpfung, etc.).

Nutzen

Der Nutzen aus der Regelung von Erstellung und Bewirtschaftung von Parkfeldern fällt dann am grössten aus, wenn alle Gemeinden ihre Regelungen nach einheitlichen und aufeinander abgestimmten Grundsätzen treffen. So kann ein gesamtheitlicher relevanter Einfluss auf das Mobilitätsverhalten erreicht werden, da für private Personen und Investoren und Bauherren aufgrund der angenäherten Vorschriften in allen Gemeinden „gleich lange Spiesse“ gelten. Die Umsetzung der Mustertexte in den Regio Wil Gemeinden liegt daher im regionalen Interesse.

Mit einem zweckmässigen Parkraummanagement können folgende positiven Effekte erzielt werden:

- Steuerung der Nachfrage durch eine angebotsorientierte Parkraumplanung
- Verbesserung der Parksituation für Bewohner und Gewerbe, einschliesslich der Besucher durch eine effizientere und bestimmungsgemässen Benützung des bestehenden Parkraums
- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Reduktion des Anteils an Falsch- resp. Fremdparker, dies kann sich wiederum positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken
- Reduktion des Parksuchverkehrs
- Insbesondere monetäre Bewirtschaftung des Parkraums kann zudem dazu beitragen, dass der Wert des öffentlichen Raums stärker erkannt wird.

Risiken

Der vorliegende Leitfaden dient den Gemeinden als Grundlage für den Umgang mit dem Thema ruhender Verkehr dienen. Dabei ist wichtig zu berücksichtigen, dass der Handlungsdruck, der Handlungsspielraum und die Handlungsbereitschaft unterschiedlich sind. Je nach Kanton, Gemeinde oder Bauvorhaben, bestehen unterschiedliche Vorgaben. Es ist ein Risiko, dass in den einzelnen Gemeinden die Akzeptanz und die politische Anerkennung für den Handlungsdruck nicht erreicht wird. Eine sorgfältige Kommunikation und Information zu den Wirkungszusammenhängen ist sehr wichtig.

Generell ist zu beachten, dass Vorbildfunktion und Gewohnheit zwei entscheidende Aspekte für die Akzeptanz von Parkraummanagement sind. Eine Bewirtschaftungspflicht von öffentlich zugänglichen Parkplätzen (öffentliche Parkgaragen, Parkplätze von Einkaufs-, Sport-, Freizeitzentren etc.) ist ein Schlüsselfaktor für die Wirkung und damit den Nutzen von Parkraummanagement. Werden öffentliche Parkplätze nicht bewirtschaftet (Blaue Zone, Parkuhr, beschränkte Parkdauer...), wird es umso

schwieriger, Private zu einer Bewirtschaftung zu bewegen. Stehen öffentliche Parkplätze gratis und uneingeschränkt zur Verfügung, während der private Parkraum gleichzeitig bewirtschaftet ist, wird auf das Gratisangebot ausgewichen. Deshalb verschärft Ziff. 1 des Massnahmenplans zur Luftreinhalteverordnung des Kantons St. Gallen die Massnahme "Parkraumpolitik auf öffentlichem Grund (Ziff. 1)", indem sie bestimmt, dass Parkplätze auf öffentlichem Grund zwingend bewirtschaftet werden müssen. Damit innerhalb eines Wirtschaftsraums, der zu verschiedenen Kantonen gehört, als Folge einer restriktiven Parkplatzpolitik keine nennenswerten Ungleichheiten in den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen entstehen, ist diese Massnahme mit den Nachbarkantonen abzustimmen (AFU SG Personenverkehr).

Ein weiteres Risiko ist, dass keine mehrheitsfähigen Lösungen gefunden werden. Dazu ist zu erkennen, dass Parkierung ein emotionales Thema ist. Es betrifft die Bevölkerung in ihren täglichen Routinen direkt und wirkt gegebenenfalls einschränkend. Darauf reagiert der Mensch naturgemäß zurückhaltend. Sehr oft müssen Massnahmen, welche die Parkierung betreffen, von der Legislative (Gemeindeversammlung oder Parlament) verabschiedet werden. Dies Bedarf eines starken Konsenses, hinsichtlich des Anliegens. Die Vorteile müssen deutlich überwiegen. Damit gute regionale Lösungen nicht an der Urne scheitern, ist es wichtig, den Nutzen gut aufzuzeigen.

3. Parkraummanagement der Regio Wil

3.1 Perimeter

Der Perimeter des vorliegenden Leitfadens umfasst die Gemeinden der Regio Wil. Um den erwünschten Effekt zu erreichen ist in der gesamten Region ein Parkraummanagement konsequent umzusetzen. Dazu muss die Anzahl der Parkplätze reguliert werden und die öffentlich zugänglichen Parkplätze mindestens in den zentrumsnahen Räumen bewirtschaftet werden. Die Einkaufszentren der gesamten Agglomeration sind in die Bewirtschaftung einzubeziehen. Es sind dieselben Bewirtschaftungsregeln und Tarife anzuwenden.

Funktionalräumlich betroffen sind die beiden Zentren Wil und Uzwil mit den Nachbargemeinden Münchwilen, Sirnach, Wilen, Rickenbach sowie Oberbüren und Oberuzwil. Für diese Gemeinden sind einheitliche Bewirtschaftungsregeln für das Parkieren in den Zentrumsgebieten mit öffentlichen Nutzungen (Dorfkerne, Stadtzentrum) sowie Einrichtungen mit publikumsintensiven Nutzungen zu entwickeln. Die weiteren Gemeinden der Region sind eingeladen, die örtliche Situation zu analysieren und entsprechende Massnahmen einzuführen.

Innerhalb der zusammenhängenden Siedlungsräume besteht eine verstärkte Abhängigkeit und gegenseitige Beeinflussung der Wirkung durch unterschiedliche Ansätze des Parkraummanagements. Insbesondere in diesen Räumen ist es deshalb eminent wichtig, auf eine Abstimmung zu achten, um Verkehrsströme siedlungsverträglich zu gestalten und Verdrängungseffekte zu vermeiden.

3.2 Handlungsgrundsätze

Parkraummanagement als Element der Gemeindeentwicklung

Der zunehmende Druck zur Innenentwicklung erfordert einerseits ein Umlenken der Verkehrsströme an die Peripherie, andererseits muss das Verkehrsaufkommen reduziert werden. Das Parkraumangebot steht im direkten Zusammenhang mit dem Verkehrsaufkommen. Zu dessen Lenkung ist es deshalb unabdingbar, sich mit dem Thema Parkraum auseinanderzusetzen. Ziel muss es sein, eine sinnvolle Mischung zwischen unterschiedlichen Steuerungsinstrumenten der Nutzung zu finden, um die gewünschte Lenkungswirkung auf die Verkehrsströme zu erreichen und ungewünschte Nutzungen wie Laternenparkierung oder Verlagerungseffekte zu vermeiden. Parkraummanagement ist ein Konzept mit dem Ziel die Verkehrsströme und die Nutzung des öffentlichen Grundes zu optimieren und die Lebensqualität zu erhöhen.

Parkraum im Kontext

Parkraum ist nicht gleich Parkraum. Eine Differenzierung ist zwingend notwendig. In erster Linie muss unterschieden werden zwischen öffentlichem und privatem Grund. Der öffentliche Grund dient der Allgemeinheit und ist entsprechend in seiner Funktionszuordnung dem Gemeinwohl zuzuordnen. Eine fixe Nutzungszuordnung, dessen ein Parkplatz entspricht, entzieht die Nutzungsfläche denjenigen in der Bevölkerung, die keinen Bedarf für einen Parkplatz haben. Es liegt deshalb im Ermessen der Gemeinde, diesen Gemeinnutzen festzulegen und die entsprechende Zuordnung der allgemeinen Fläche einer Nutzung vorzunehmen. Darunter fällt auch der Entscheid über die Nutzungsbedingungen. Aus

regionaler Sicht ist für Parkraum auf öffentlichen Grund grundsätzlich mindestens eine zeitliche Be- wirtschaftung anzustreben.

Beim privaten Grund gilt es neben der Nutzungsart, auch die Zugänglichkeit zu berücksichtigen. Ist der Parkraum für die breite Öffentlichkeit zugänglich oder besteht eine Zutrittsbeschränkung? Bei der Nutzungsart wird unterschieden zwischen Publikumsnutzung, Arbeitsnutzung oder Wohnnutzung. Unter Publikumsnutzungen werden Einkaufs-, Freizeit- oder Gastronomienutzungen summiert. Arbeitsnutzungen sind Abstellanlagen für den Fuhrpark, für Mitarbeiter aber auch Kundenparkplätze. Je nach Nutzungsart bestehen unterschiedliche öffentliche Interessen und Bedürfnisse an den Parkraum. Das Identifizieren der Bedürfnisse und die entsprechende Steuerung des Parkraums und der Nutzungsbe dingungen, ermöglichen das Parkraumangebot so zu dimensionieren, dass ein sparsamer Umgang mit der Ressource Boden und trotzdem ein sinnvolles Angebot an Parkraum gewährleitet wird.

Gesetze und ihre Nebenwirkungen

Gesetze sollen in der Regel ungewollte Entwicklungen verhindern. So zum Beispiel die Festsetzungen betreffend Mindestzahl an Parkplätzen, dem sogenannten Grenzbedarf. Damit soll verhindert werden, dass der Bedarf an Parkplätzen in einer Gemeinde resp. einem Quartier die Nachfrage nicht übersteigt. Um ein Überangebot an Parkplätzen zu verhindern, erfolgt die Festlegung des Grenzbedarfs anhand einer Ausgangsgröße, die von der Ausnützung und Nutzweise des Gründstücks abhängig ist (vgl. VSS-Norm SN 641 400). Erschliessung mit dem ÖV sowie einen üblichen Anteil an Velo-/Mofa und Fussgängerverkehr werden zwar berücksichtig, Innovationen für neue Wohn- oder Mobilitätsformen lohnen sich jedoch aufgrund der Ersatzabgaben kaum. Im Rahmen eines Parkraummanagements sollen Gesetzesvorgaben auf ihre Nebenwirkungen geprüft werden und ggf. mit Vorgaben ergänzt werden, welche die gewünschten Entwicklungen ermöglichen (z.B. Erlauben einer Unterschreitung der Pflichtparkplätze ohne Ersatzabgebepflicht gegen Vorlegen und Umsetzen eines schlüssigen Mobilitätskonzepts).

3.3 Massnahmen und Ziele

Ableitend aus den vorangehenden Kapiteln ergibt sich für die Region nachfolgender Massnahmenkatalog, um das Teilelement ‚Parkierung‘ so zu organisieren, dass die Erreichbarkeit der Zentren verbessert wird. Nachfolgend findet sich für jede Massnahme ein Massnahmenblatt, welches über konkrete, minimale und erweiterte Textbausteine verfügt¹.

Massnahme	Ziel	Ebene	Seite
1 Kommunales Mobilitätskonzept	Die Gemeinden der Regio Wil verfügen über ein Mobilitätskonzept und kennen den Handlungsbedarf im Bereich Mobilität	Konzept	IX
2 Erstellung eines Parkplatzreglements	Implementierung des kommunalen Mobilitätskonzeptes in grund-eigentümerverbindlichem Instrument	Reglement	X
3 Begrenzung des Parkplatz-erstellungsrechts	Schaffung der Gesetzesgrundlage zur Begrenzung des Parkfeld-erstellungsrechts	Reglement	XIII
4 Verankerung Mobilitätsma-nagement in Arealentwick-lungen	Minimierung von neuem Verkehrsauftkommen und Parkraumbedarfs aufgrund Arealentwick-lungen auf das Minimum durch clevere Mobilität	Reglement	XV
5 Voraussetzungen für auto-arme Nutzungen schaffen	Die gesetzlichen Grundlagen sollen autoarme Nutzungen ermöglichen, um die Anzahl Fahrten grundsätzlich zu reduzieren.	Reglement	XVII
6 Mehrfachnutzung von Parkie-rungsanlagen ermöglichen / prüfen	Parkraumkapazitäten erhöhen ohne zusätzliche Raumbeanspruchung (sondern mittels Nutzung von Synergien)	Reglement	XIX

¹ Die Mustertexte wurden z.T. dem Regionalen Parkraumkonzept der Baden Regio vom 26.11.2014 entnommen.

Massnahme 1: Kommunales Mobilitätskonzept

Ziel	<i>Die Gemeinden der Regio Wil verfügen über ein Mobilitätskonzept und kennen den Handlungsbedarf im Bereich Mobilität.</i>																																		
Ebene	Konzept (behördenverbindlich)																																		
Instrument	<p><i>Neu: Mobilitätskonzept</i></p> <p><i>Beschreibung.</i></p> <p><i>Ein kommunales Mobilitätskonzept ist ein Plan oder eine Strategie, die von einer Gemeinde entwickelt wird, um die Mobilität innerhalb einer bestimmten Gemeinde zu verbessern. Dieses Konzept umfasst in der Regel eine Reihe von Massnahmen, die darauf abzielen, den Verkehr effizienter, sicherer, umweltfreundlicher und gerechter zu gestalten. Dazu gehören oft die Förderung öffentlicher Verkehrsmittel wie Busse und Bahnen, die Schaffung von Fahrradwegen und -infrastrukturen, die Implementierung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen, die Förderung von Fussgängerzonen sowie die Integration verschiedener Verkehrsmittel durch multimodale Verkehrskonzepte. Das Ziel ist es, eine nachhaltige, umweltfreundliche und effektive Mobilität für alle Einwohnerinnen und Einwohner zu gewährleisten.</i></p>																																		
Betrifft	Alle Gemeinden der Regio Wil																																		
Massnahme	<i>Ein Mobilitätskonzept gibt einen Überblick über den Handlungsbedarf und kann Teil des kommunalen Richtplanes sein. Die Gemeinden erstellen einen Übersichtplan und definieren im Minimum Zonen mit Schwerpunkt Wohnen, Arbeiten (Personal) und Publikumsnutzung (Besucher/Kunden). Als Grundlagen dazu dienen kantonale und kommunale Richtpläne sowie Zonenpläne. Für die einzelnen Zonen werden die Bedürfnisse definiert (z.B. Publikumszone = kurzzeitig, hohe Frequenz, Nähe zur Nutzung / Wohnzone = Langzeitparkierung insb. Nachts / Gebäudenähe, resp. wenige Gehminuten entfernt / Arbeiten = differenziert: Langzeitparkierung insb. Tagsüber / Fuhrpark). In Kombination mit der ÖV-Erschließung werden daraus der Umgang mit dem Grenzbedarf sowie die Nutzungsbedingungen festgelegt. Überlegungen zur Organisation der Mobilität mittels alternativen Mobilitätsformen sollen ebenfalls in das Konzept einfließen. Soweit die Grundlagen abgestimmt werden, sind sie als Teil des kommunalen Richtplans der kantonalen Stelle zur Anhörung zuzustellen.</i>																																		
Vorgaben	<p><i>Die Vorgaben für die Beurteilung des Parkraumbedarfs berechnet sich wie folgt:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Ermittlung der Richtwerte gemäss VSS-Norm SN 640 281</i> 2. <i>Festlegen des Parkplatz-Angebots innerhalb des minimal erforderlichen und des maximal zulässigen Parkplatz-Angebots gemäss nachfolgender Tabelle, abhängig vom Standort-Typ. Der Standort-Typ ergibt sich aus dem nachfolgender Tabelle:</i> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Standorttyp</th> <th colspan="2">Bewohner</th> <th colspan="2">Personal</th> <th colspan="2">Besucher/Kunden</th> </tr> <tr> <th>Min.</th> <th>Max.</th> <th>Min.</th> <th>Max.</th> <th>Min.</th> <th>Max.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ÖV-Gütekategorie A/B</td> <td>30%</td> <td>50%</td> <td>5%</td> <td>25%</td> <td>20%</td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>ÖV-Gütekategorie C</td> <td>60%</td> <td>80%</td> <td>20%</td> <td>40%</td> <td>40%</td> <td>60%</td> </tr> <tr> <td>ÖV-Gütekategorie D</td> <td>90%</td> <td>100%</td> <td>35%</td> <td>55%</td> <td>50%</td> <td>80%</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>3. Das Überschreiten des Grenzbedarfs ist in Ausnahmefällen / Spezialfällen mittels eines Bedarfsnachweis und Mobilitätskonzept möglich. Das Mobilitätskonzept zeigt im Minimum den Mobilitätsbedarf auf und wie dieser bewältigt werden soll.</i></p>	Standorttyp	Bewohner		Personal		Besucher/Kunden		Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	ÖV-Gütekategorie A/B	30%	50%	5%	25%	20%	40%	ÖV-Gütekategorie C	60%	80%	20%	40%	40%	60%	ÖV-Gütekategorie D	90%	100%	35%	55%	50%	80%
Standorttyp	Bewohner		Personal		Besucher/Kunden																														
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.																													
ÖV-Gütekategorie A/B	30%	50%	5%	25%	20%	40%																													
ÖV-Gütekategorie C	60%	80%	20%	40%	40%	60%																													
ÖV-Gütekategorie D	90%	100%	35%	55%	50%	80%																													

Massnahme 2: Erstellung eines Parkplatzreglements / Aufnahme in kommunalen Verordnungen

Ziel	<i>Verankerung Vorgaben zur Parkierung in einem expliziten Reglement</i>						
Ebene	<i>Reglement (grundeigentümerverbindlich)</i>						
Instrument	<i>neu Parkplatzreglement, kommunales BaureglementAlternativ: SNP Erschliessung</i>						
Betrifft	<i>Wil, Münchwilen, Rickenbach, Sirnach, Wilen (Eschlikon) Uzwil, Oberbüren und Oberuzwil Gesamte Region</i>						
Massnahme	<p><i>Die Gemeinden formulieren Vorgaben für öffentliche und private Parkplätze zu folgenden Themen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nutzungsbedingungen • Gebühren • Zeitliche Beschränkungen • Ersatzabgaben für nicht erstellte private Parkplätze • Gebühren für die Abgeltung des gesteigerten Gemeingebräuchs • Bewilligungen fürs Dauerparkieren (Parkkarten) 						
Vorgaben	<p><i>Gebiete mit ähnlichen Voraussetzungen verfügen über vergleichbare Tarifgestaltung, zeitliche Beschränkungen und Maximalparkdauer. In funktionalen Räumen werden die Systeme aufeinander abgestimmt.</i></p> <p><i>Die Bewirtschaftung wird auf das ganze Hauptsiedlungsgebiet (funktionaler Raum) flächendeckend ausgeweitet. Das Parkplatzangebot in den Quartieren ist in erster Linie für die Anwohner und Anwohnerinnen sowie das angesiedelte Gewerbe bestimmt. Die Gebietseinteilung soll jeweils so angepasst werden, dass innerhalb eines Gebiets das Binnenpendeln ausgeschlossen wird.</i></p> <p>Kernzonen / Arbeitsgebiete / öffentliche Parkplätze</p> <table> <tr> <td><i>Wil / Uzwil</i></td> <td><i>Monetäre Bewirtschaftung: > 5 öffentlich zugängliche PP: Zeitliche Bewirtschaftung: < 5 öffentlich zugängliche PP</i></td> </tr> <tr> <td><i>Münchwilen / Rickenbach / Schnach / Wilen / Oberuzwil / Oberbüren</i></td> <td><i>Monetäre Bewirtschaftung: > 20 öffentlich zugängliche PP Zeitliche Bewirtschaftung: < 20 öffentlich zugängliche PP</i></td> </tr> <tr> <td><i>Übriger ländlicher Raum:</i></td> <td><i>Mind. zeitliche Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher PP</i></td> </tr> </table> <p><i>Gesamte Region: Private Parkplätze sind entsprechend gekennzeichnet und ggf. mit Zufahrtsbeschränkung auszurüsten.</i></p>	<i>Wil / Uzwil</i>	<i>Monetäre Bewirtschaftung: > 5 öffentlich zugängliche PP: Zeitliche Bewirtschaftung: < 5 öffentlich zugängliche PP</i>	<i>Münchwilen / Rickenbach / Schnach / Wilen / Oberuzwil / Oberbüren</i>	<i>Monetäre Bewirtschaftung: > 20 öffentlich zugängliche PP Zeitliche Bewirtschaftung: < 20 öffentlich zugängliche PP</i>	<i>Übriger ländlicher Raum:</i>	<i>Mind. zeitliche Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher PP</i>
<i>Wil / Uzwil</i>	<i>Monetäre Bewirtschaftung: > 5 öffentlich zugängliche PP: Zeitliche Bewirtschaftung: < 5 öffentlich zugängliche PP</i>						
<i>Münchwilen / Rickenbach / Schnach / Wilen / Oberuzwil / Oberbüren</i>	<i>Monetäre Bewirtschaftung: > 20 öffentlich zugängliche PP Zeitliche Bewirtschaftung: < 20 öffentlich zugängliche PP</i>						
<i>Übriger ländlicher Raum:</i>	<i>Mind. zeitliche Bewirtschaftung öffentlich zugänglicher PP</i>						
	<p>Wohngebiete</p> <p><i>Gesamte Region Öffentlich zugängliche PP sind zeitlich zu bewirtschaften. Private PP sind entsprechend zu kennzeichnen und ggf. mit Zufahrtsbeschränkung auszurüsten.</i></p> <p>Allgemeine Grundsätze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Parkplatzbewirtschaftung gilt von der ersten Minute an. - Bei der Bemessung der Parkgebühren werden die Kosten des öffentlichen Verkehrs berücksichtigt. Dabei soll der öV eine attraktive Alternative für MIV darstellen. 						

	<ul style="list-style-type: none"> - In den attraktiven Gebieten der Alt- oder Innenstadt und den Quartierzentren sowie den Einkaufszentren an der Peripherie soll der Tarif höher sein als in den übrigen Gebieten. - Für das Agglomerationszentrum gilt als Zielgrösse: Innenstadt / Bahnhofsnahe ≥ 1.5 Fr. / h, Quartierzentren ≥ 1 Fr. / h, restliches Gebiet ≥ 0.50 Fr. / h - Die Bewirtschaftungspflicht gilt mindestens von 7 bis 19 Uhr, in Innenstadt und Bahnhofsnahe ausgedehnter. - Dauerhaftes Parkieren in der Nacht wird geregelt. - Differenzierte zeitliche Beschränkung je nach Lage der Parkplätze (Kurzzeit- und Langzeitparkplätze) - Kundenfreundlicher Erwerb der Dauerparkkarten (Internet, selber drucken, Mehrparkkarte, etc.) - Verkehrsintensive Einrichtungen und grössere Arbeitgeber:<i>Mit dieser Massnahme werden unter anderem explizit auch grössere publikumsintensive Einrichtungen und Arbeitgeber mit ihren zugehörigen Parkierungsanlagen (z.B. ab 100 Parkfelder) angesprochen. Der Kanton Thurgau verfügt mit §90 PBG bereits über konkrete Vorgaben für verkehrsintensive Einrichtungen:</i> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p>§ 90 Verkehrsintensive Einrichtungen</p> <p>¹Parkieranlagen verkehrsintensiver Einrichtungen gemäss §73 sowie von Einkaufszentren, Fachmärkten, Freizeitanlagen und Verwaltungen mit mehr als 100 Parkplätzen sind in den kantonalen und regionalen Zentren sowie in den Agglomerationsgemeinden zu bewirtschaften.</p> <p>²Betreiber von Einrichtungen gemäss Absatz 1 erheben für die Benützung von Parkplätzen für Kundschaft und Angestellte Gebühren.</p> <p>³Die Gebühren sind spätestens ab der 91. Parkminute zu erheben. Der Betrag darf die Höhe von 0.50 Franken pro Stunden nicht unterschreiten.</p> </div>
	<p>Auszug PBG, Kt. Thurgau, 2018</p> <p>Verkehrsintensive Einrichtungen / Freizeitnutzungen mit guter ÖV Erschliessung (Gütekasse A und B) sind am Samstag und Sonntag ebenfalls zu bewirtschaften.</p>
Textbaustein Planungsbericht	<p>In Koordination mit den umliegenden Gemeinden soll in der Gemeinde XY das regionale Parkraumkonzept umgesetzt werden. Um Fremdparkierung zu verhindern, soll dazu in allen Parkraumzonen das Langzeitparkieren eingeschränkt und nur mit Bewilligung möglich sein. Unabhängig von der Parkraumzone sollen Parkierungsanlagen von publikumsintensiven Einrichtungen ab der 1. Minute mittels Gebühren bewirtschaftet werden. Bei Neuanlagen sind Schrankensysteme oder automatisierten Kontrollsysteme einzusetzen; bei bestehenden Anlagen ist die Kontrolle durch Externe (zum Beispiel Regionalpolizei) durchzuführen und dies vertraglich zu regeln (u.a. auch Verteilung der Erträge: ein Teil an Inhaber, ein Teil an Bewirtschafter für Winterdienst, Reinigung, Kontrolle). Auch private, öffentlich zugängliche Parkierungsanlagen sollen bewirtschaftet werden.</p> <p>Gestützt auf das kommunale Parkraumkonzept ist das Parkierungsreglement zu überarbeiten.</p>

<i>Textbaustein minimal</i>	<p>§ XY Parkplatzbewirtschaftung</p> <p>¹Parkplätze sind ab der 1. Minute zu bewirtschaften.</p> <p>²Parkplätze bis und mit 5 / 20 öffentlich zugänglichen Parkplätzen sind min. zeitlich zu beschränken.</p> <p>³Parkplätze mit mehr als 5 / 20 öffentlich zugänglicher Parkfeldern sind monetär zu bewirtschaften.</p>
<i>Textbaustein erweitert</i>	<p>§ XY Parkplatzgebühren (Publikumsintensive Einrichtungen, Besucher/Kunden)</p> <p>¹Der Gemeinderat kann bei Parkfeldern für Besucher und Kunden im Gebiet XY eine Bewirtschaftung ab der ersten Minute verlangen.</p> <p>²Die Gebühren richten sich nach den marktüblichen Ansätzen. Sie betragen mindestens CHF XY.- pro Stunde.</p> <p>³Der Gemeinderat kann einen Anlagenbetreiber zum Anschluss an ein Parkleitsystem verpflichten.</p>
<i>Textbaustein erweitert</i>	<p>§ XY Parkplatzgebühren (Publikumsintensive Einrichtungen und Arbeitsplätze)</p> <p>Bei Neuansiedlungen von publikumsintensiven Einrichtungen im Umfang ab 30 Parkfeldern oder von Arbeitsplätzen im Umfang ab 50 Mitarbeitenden ist ein Mobilitätskonzept zur Genehmigung vorzulegen. Darin ist aufzuzeigen, wie der Anteil des motorisierten Individualverkehrs tief gehalten und das Parkfelder-Angebot so weit wie möglich in Richtung der Minimalwerte gemäss Anhang XY reduziert werden kann. Dabei ist eine monetäre Parkplatzbewirtschaftung mittels Gebühren vorzusehen.</p>
<i>Massnahme</i>	<p><i>Sicherstellung der Bewirtschaftung</i></p> <p>Bei neuen privaten, aber öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen ab 50 Parkfeldern ist die Bewirtschaftung mit Schranken oder automatisierten Kontrollsystmen sicherzustellen. Bei bestehenden Anlagen ist die Möglichkeit einer Aufrüstung zu prüfen. Ist eine Installation von Schranken nicht möglich oder wird ein automatisiertes Kontrollsystem angewendet, so kann die Kontrolle der Bewirtschaftung über öffentlich-rechtliche Verträge zwischen den Parkierungsanlagenbetreibern und der Gemeinde geregelt werden. Denkbar wäre, ein Schlüssel für die Zuteilung der Parkeinnahmen anzuwenden (z.B. Wettingen: 2/3 für die Gemeinde für Reinigung, Winterdienst und Kontrolle und 1/3 für Parkhausbetreiber).</p>
<i>Textbaustein erweitert</i>	<p>§ XY Umsetzung Bewirtschaftung</p> <p>Ab 50 bewirtschafteten Parkfeldern für Besucher und Kunden ist ein Abfertigungssystem mit Schranken oder automatisierten Kontrollsystmen umzusetzen.</p>

Massnahme 3: Begrenzung des Parkplatzerstellungsrechts

Ziel	<i>Schaffung der Gesetzesgrundlage zur Begrenzung des Parkfelderstellungsrechts.</i>
Ebene	<i>Reglement (grundeigentümerverbindlich)</i>
Instrument	<i>Baureglement, resp. Parkplatzreglement</i>
Betrifft	<i>Alle Gemeinden der Regio Wil</i>
Massnahme	<i>Die Vorgaben des kommunalen Mobilitätskonzepts werden in einem grundeigentümerverbindlichen Instrument verankert.</i>
Textbaustein Planungsbericht	<p><i>Die zwingende Begrenzung des Parkplatzerstellungsrechts kann in einem Reglement, im kommunalen Nutzungsplan (SG) resp. in der BNO (TG) gemäss Art. 69 Abs. 2 PBG (SG) resp. § 88 Abs. 2 PBG (TG) sowohl raumbezogen (zum Beispiel für bestimmte Quartiere) als auch für besondere Fälle (zum Beispiel um die Voraussetzungen für autoarmes Wohnen zu schaffen) geregelt werden.</i></p> <p><i>Die Notwendigkeit einer Begrenzung über die Anwendung von in der VSS-Norm enthaltenen Regelungen hinaus, kann sich aus einem Verfahren, zum Beispiel aus einer UVP oder einem Kapazitätsnachweis, oder auch aufgrund von übergeordneten Zielen (zum Beispiel Erstellungsverbot in einer Altstadt) ergeben. Gelingt es, mittels in einem Mobilitätskonzept definierten Sicherungsmechanismen und geeigneten Anreizen, Angebot und Nachfrage in ein Gleichgewicht zu bringen, so wird dies ebenfalls nicht als eine „über Art. 69 (SG) / § 88 (TG) hinausgehende Beschränkung“ beurteilt.</i></p> <p><i>Auf die Erhebung einer Ersatzabgabe wird verzichtet, sobald Angebot und Nachfrage im Einklang sind und/oder allfällige Abminderungen der PP-Anzahl mit in der VSS-Norm enthaltenen Regelungen begründet sind.</i></p> <p><i>Eine freiwillige Befreiung von der Parkplatzerstellungspflicht kann in einem Reglement, im kommunalen Nutzungsplan (SG) resp. in der BNO (TG) gemäss Art. 69 Abs. 2 PBG (SG) / § 88 Abs. 2 PBG (TG) geregelt werden. Wird durch die gleichzeitige Festlegung von Sicherungsmechanismen (zum Beispiel Mobilitätskonzept mit Controlling) sichergestellt, dass PP-Angebot und PP-Nachfrage auch langfristig in Einklang stehen, ist eine „über Art. 69 (SG) / § 88 (TG) hinausgehende Beschränkung“ in diesen Fällen der „Befreiung von der Erstellungspflicht“ nicht gegeben. Die als massgebend betrachtete VSS-Norm sieht bereits die Möglichkeit vor, von der Parkplatzstellungspflicht ganz oder teilweise zu befreien.</i></p> <p><i>Art. 70 Abs. 3 PBG (SG) resp. § 89 Abs. 2 PBG (TG) regelt, dass eine Ersatzabgabe nur geschuldet ist, wenn weniger PP erstellt werden, als erforderlich sind. Dies ist bei einer durch in der VSS-Norm enthaltene Regelungen begründeten Befreiung von der PP-Erstellungspflicht nicht der Fall. Auf die Erhebung einer Ersatzabgabe wird daher in diesem Fall verzichtet.</i></p>

<i>Testbaustein minimal</i>	<p>§ XY Erstellung von Parkplätzen</p> <p>¹Die Berechnung der notwendigen Parkplätze richtet sich nach den kantonalen Vorschriften. Die ÖV-Gütekasse definiert den zulässigen zu realisierenden Prozentsatz:</p>					
<i>Standorttyp</i>		<i>Bewohner</i>		<i>Personal</i>		<i>Besucher/Kunden</i>
		<i>Min.</i>	<i>Max.</i>	<i>Min.</i>	<i>Max.</i>	<i>Min.</i>
ÖV-Gütekasse A/B		30%	50%	5%	25%	20%
ÖV-Gütekasse C		60%	80%	20%	40%	40%
ÖV-Gütekasse D		90%	100%	35%	55%	50%
		<p>²Bei Wohnnutzungen richtet sich das Parkplatz-Angebot nach der VSS-Norm SN 640 281. Der Richtwert gemäss Norm gilt als maximal zulässige Anzahl.</p> <p>³Bei Nicht-Wohnnutzungen richtet sich das Parkplatz-Angebot nach der VSS-Norm SN 640 281. Das Parkplatz-Angebot ist zwischen dem Minimum und dem Maximum gemäss Norm festzulegen.</p>				
<i>Textbaustein erweitert</i>	<p>§ XY Erstellung von Parkplätzen</p> <p>¹Die Berechnung der notwendigen Parkplätze richtet sich nach den kantonalen Vorschriften.</p> <p>²Ist das vereinfachte Verfahren gemäss der VSS-Norm SN 640 281 anzuwenden, ist das minimal erforderliche und das maximal zulässige Parkplatz-Angebot für die Bewohnenden, das Personal und die Besuchende/Kunden gemäss Anhang I zu ermitteln. (Anhang I entspricht der in Textbaustein 1 genannten Tabelle zur ÖV-Gütekasse)</p> <p>³Im Kernbereich der Zone XY kann der Gemeinderat die Reduktion von Parkplätzen auf privatem Grund verlangen oder sie gänzlich verbieten.</p> <p>⁴Für autoarmes und -freies Wohnen gilt § XY.</p> <p>⁵Bei Neuansiedlungen von Arbeitsplätzen im Umfang ab 50 Mitarbeitenden ist ein Mobilitätskonzept zur Genehmigung vorzulegen. Darin ist aufzuzeigen, wie der Anteil des motorisierten Individualverkehrs tief gehalten und das Parkplatz-Angebot so weit wie möglich in Richtung der Minimalwerte gemäss Anhang I reduziert werden kann. Dabei ist eine monetäre Parkplatzbewirtschaftung vorzusehen.</p> <p>⁶Zur Erhaltung von Grünflächen, Vorgärten und des Strassenbilds sind oberirdische Parkplätze zweckmäßig anzutragen.</p> <p>⁷Kann nachgewiesen werden, dass zeitlich gestaffelte Mehrfachnutzungen von Parkplätzen möglich sind, kann das erforderliche Parkplatz-Angebot entsprechend reduziert werden.</p> <p>⁸Elektroinstallationen, wie Haupt- bzw. Unterverteilungen, Rohrleitungen, Installationskanäle etc., sind so zu dimensionieren, dass ein nachträglicher Ausbau von mindestens 30-50% der Pflichtparkplätze mit einem Ladepunkt für Elektrofahrzeuge und den dazugehörigen Mess- und Sicherheitsausrüstungen gewährleistet ist.</p>					

Massnahme 4: Verankerung Mobilitätsmanagement in Arealentwicklungen

Ziel	<i>Minimierung von neuem Verkehrsaufkommen und Parkraumbedarf bei Arealentwicklungen auf das Minimum durch clevere Mobilität.</i>
Ebene	<i>Reglement (grundeigentümerverbindlich)</i>
Instrument	<i>Baureglement</i>
Betrifft	<i>Alle Gemeinden der Regio Wil</i>
Massnahme	<p><i>Mobilitätsmanagement wird stufengerecht und grundeigentümerverbindlich in den Planungsinstrumenten der Arealentwicklung verankert. Ein wesentliches Augenmerk wird dabei auf die Parkraumbewirtschaftung gelegt, wichtig sind aber auch ergänzende Massnahmen wie CarSharing, CarPooling etc., die zur Senkung der PP-Nachfrage beitragen können. Das aus dem Projekt Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen vom neuen Areal (MIPA) entstandene Handbuch steht zum Download zur Verfügung (http://www.mobilitaet-fuer-ge-meinden.ch/) und ist anzuwenden. Die Gemeinden verweisen Bauherrschaften dabei auch auf das Beratungsangebot der Regio Wil.</i></p> <p><i>Mobilitätskonzepte können in den Gemeinden beispielsweise Beiträge zur Zielerreichung in den Bereichen „Umwelt“ (UVP) und „Strassenkapazitäten“ (Kapazitätsnachweis) leisten sowie Spielräume für das Antizipieren zukünftiger Entwicklungen im Mobilitätsbereich schaffen.</i></p>
Textbaustein minimal	<p>§ XY Arealentwicklung</p> <p>¹<i>In einem Mobilitätskonzept sind für den gesamten Perimeter Massnahmen aufzuzeigen, die den induzierten Verkehr mit den Strassenkapazitäten sowie mit den Angeboten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Radverkehrs abstimmen.</i></p> <p>²<i>Das Mobilitätskonzept ist gleichzeitig mit dem ersten Bauvorhaben im Perimeter der Baubehörde zur Bewilligung vorzulegen.</i></p>

<p><i>Textbaustein erweitert</i></p>	<p>§ XY Arealentwicklung</p> <p>¹<i>Mit einem Mobilitätskonzept ist für den gesamten Perimeter aufzuzeigen, wie die Mobilität aller Nutzungsgruppen mit dem öffentlichen Verkehr, dem Fuss- und Radverkehr sowie einem effizienten Einsatz des Motorfahrzeugs im Sinne der verkehrlichen Zielsetzungen der Sondernutzungsplanung in Bezug zu ihrem räumlichen Umfeld zu bewältigen ist.</i></p> <p>²<i>Im Mobilitätskonzept werden insbesondere die zu erreichenden Ziele, die maximal zulässige Parkfelderzahl für den MIV und die Minimalanforderungen an die Abstellplätze für den Radverkehr definiert</i></p> <p>³<i>Im Mobilitätskonzept zu prüfen sind insbesondere die nachstehenden Massnahmen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>der Überprüfung monetärer Parkraumbewirtschaftung mit verkehrswirksamer Gebührenhöhe (ohne Bewohner)</i> - <i>bedarfsgerechtes Carsharing-Angebot</i> - <i>Informationen und Anreize zum Benützen des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Radverkehrs (z.B. Ökobonus)</i> - <i>Monitoring/Controlling Massnahmen, sofern Ziele nicht erreicht werden</i> <p>⁴<i>Die zum Erreichen der Ziele erforderlichen Massnahmen sind umzusetzen. Das Mobilitätskonzept ist Gegenstand Baubewilligungsverfahren.</i></p> <p>⁵<i>Die Verpflichtung zum Monitoring/Controlling ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.</i></p> <p>⁶<i>Zeigt das Monitoring/Controlling wiederholt auf, dass die anvisierten Ziele nicht erreicht wurden, kann der Gemeinderat verlangen, dass bestehende Massnahmen verschärft und weitere Massnahmen auf ihre Zweckmässigkeit hin geprüft und bei Eignung umgesetzt werden.</i></p> <p>⁷<i>Der Gemeinderat kann auch für ein zusammenhängendes Gebiet ein Mobilitätskonzept verlangen, sobald in diesem Gebiet mehr als 50 Arbeitsplätze erstellt werden oder eine Wohnsiedlung mit mehr als 20 Wohnungen entsteht.</i></p>
--------------------------------------	---

Massnahme 5: Voraussetzungen für autoarme Nutzungen schaffen

Ziel	<i>Die gesetzlichen Grundlagen sollen autoarme Nutzungen ermöglichen und fördern, um die Anzahl Fahrten grundsätzlich zu reduzieren.</i>																								
Ebene	<i>Reglement (grundeigentümerverbindlich)</i>																								
Instrument	<i>Baureglement, resp. Parkierungsreglement</i>																								
Betrifft	<i>Alle Gemeinden der Regio Wil</i>																								
Massnahme	<i>In der kommunalen Regelung der Erstellung von Pflichtparkplätzen werden die Voraussetzung für die Realisierung von autoarmen und ggf. autofreien Nutzungen (zum Beispiel autoarmes Wohnen) geschaffen und die gestellten Anforderungen (Mobilitätskonzept³, Controllingpflicht, öffentlich-rechtliche Sicherung) umschrieben.</i>																								
Vorgaben	<p><i>Berechnung des Parkplatz-Angebots für Bauvorhaben mit der ausdrücklichen Zielsetzung der autoarmen oder autofreien Nutzung:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Ermittlung der Richtwerte gemäss VSS-Norm SN 640 281</i> 2. <i>Festlegen der Zahl der Besuchenden-Parkplätzen für Wohnnutzung gemäss VSS- Norm SN 640 281, welche in jedem Fall zu realisieren ist.</i> 3. <i>Festlegen des Parkplatz-Angebots innerhalb des minimal erforderlichen und maximal zulässigen Parkfelder-Angebots gemäss nachfolgender Tabelle, abhängig vom Standort-Typ. Der Standort-Typ ergibt sich aus dem nachfolgender Tabelle:</i> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"><i>Standorttyp</i></th> <th colspan="2"><i>Bewohner</i></th> <th colspan="2"><i>Personal/Besucher/Kunden</i></th> </tr> <tr> <th><i>Min.</i></th> <th><i>Max.</i></th> <th><i>Min.</i></th> <th><i>Max.</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>ÖV-Gütekasse A/B</i></td> <td><i>0%</i></td> <td><i><50%</i></td> <td><i>10%</i></td> <td><i><40%</i></td> </tr> <tr> <td><i>ÖV-Gütekasse C</i></td> <td><i>50%</i></td> <td><i><80%</i></td> <td><i>20%</i></td> <td><i><60%</i></td> </tr> <tr> <td><i>ÖV-Gütekasse D</i></td> <td><i>60%</i></td> <td><i><90%</i></td> <td><i>30%</i></td> <td><i><80%</i></td> </tr> </tbody> </table> <p><i>4. Die Regelung für „autoarme/autofreie Nutzungen“ kann auf die Nutzung „Wohnen“ beschränkt werden.</i></p>	<i>Standorttyp</i>	<i>Bewohner</i>		<i>Personal/Besucher/Kunden</i>		<i>Min.</i>	<i>Max.</i>	<i>Min.</i>	<i>Max.</i>	<i>ÖV-Gütekasse A/B</i>	<i>0%</i>	<i><50%</i>	<i>10%</i>	<i><40%</i>	<i>ÖV-Gütekasse C</i>	<i>50%</i>	<i><80%</i>	<i>20%</i>	<i><60%</i>	<i>ÖV-Gütekasse D</i>	<i>60%</i>	<i><90%</i>	<i>30%</i>	<i><80%</i>
<i>Standorttyp</i>	<i>Bewohner</i>		<i>Personal/Besucher/Kunden</i>																						
	<i>Min.</i>	<i>Max.</i>	<i>Min.</i>	<i>Max.</i>																					
<i>ÖV-Gütekasse A/B</i>	<i>0%</i>	<i><50%</i>	<i>10%</i>	<i><40%</i>																					
<i>ÖV-Gütekasse C</i>	<i>50%</i>	<i><80%</i>	<i>20%</i>	<i><60%</i>																					
<i>ÖV-Gütekasse D</i>	<i>60%</i>	<i><90%</i>	<i>30%</i>	<i><80%</i>																					
Textbaustein Planungsbericht	§ XY Autoarme und autofreie Nutzungen <i>Autoarme Nutzungen können von der Parkplatz-Nachweispflicht ganz oder teilweise befreit werden, sofern ein reduzierter Bedarf an Parkplätzen über ein Mobilitätskonzept nachgewiesen und durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird. Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet, bei wiederholten Abweichungen von den Vorgaben und Zielen des Mobilitätskonzepts, die im Sinne von § XY minimal erforderlichen Abstellplätze real nachzuweisen oder durch eine entsprechende Ersatzabgabe nach Art. § XY abzugelten. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.</i>																								

<i>Textbaustein minimal</i>	<p>§ XY Autoarme und autofreie Nutzungen</p> <p>¹Bauvorhaben mit der ausdrücklichen Zielsetzung der autoarmen oder autofreien Nutzung sind zulässig. Das Parkplatz-Angebot ist gemäss Anhang II zu ermitteln.</p> <p>²Bewilligungsvoraussetzungen für autoarme oder -freie Nutzungen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ein Mobilitätskonzept zur dauerhaften Reduktion des motorisierten Individualverkehrs - ein periodisches Controlling der Umsetzung des Mobilitätskonzepts zu Handen der Bewilligungsbehörde - die rechtliche Sicherstellung des Mobilitätskonzepts durch entsprechende Verträge und Eintragungen im Grdundbuch. <p>³Stellt der Gemeinderat wiederholte Abweichungen von den Vorgaben und Zielen des Mobilitätskonzepts fest, ist die Differenz zwischen den bereits erstellten Parkfeldern und dem minimalen Pflichtparkplatzangebot gemäss Anhang II zu realisieren oder die entsprechenden Ersatzabgabe zu leisten.</p>
<i>Textbaustein erweitert</i>	<p>⁴Für Parkplätze, die gestützt auf ein Mobilitätskonzept nicht erstellt werden müssen, gilt keine Ersatzabgabepflicht.</p> <p>⁵Bewilligungsvoraussetzung für autoarme oder autofreie Nutzungen ist ein Mobilitätskonzept gemäss § XY.</p>

Massnahme 6: Mehrfachnutzung von Parkierungsanlagen ermöglichen/prüfen

Ziel	<i>Parkraumkapazitäten erhöhen ohne zusätzliche Raumbeanspruchung / Synergien nutzen.</i>
Instrument	<i>Baureglement, resp. Parkierungsreglement</i>
Betrifft	<i>Wil, Uzwil Prüfen: Münchwilen, Münchwilen, Sirnach, Rickenbach, Willen, Eschlikon, Oberuzwil, Oberbüren</i>
Massnahme	<p><i>Um den Platzverbrauch durch das Erstellen von neuen PP-Anlagen auf öffentlichem bzw. privatem Grund möglichst gering zu halten, ist in den relevanten kommunalen Regelungen die Möglichkeit von Mehrfachnutzungen vorzusehen bzw. gestützt auf die VSS-Norm SN 640 281 zu praktizieren. Vor der Realisierung von neuen Anlagen ist daher die Möglichkeit zur Mehrfachnutzung von bestehenden Anlagen zu prüfen.</i></p> <p><i>Eine Mehrfachnutzung von PP-Anlagen kann in zentrumsnahen oder peripheren Bereichen sinnvoll sein. Die Anwendung der VSS-Norm SN 640 281 ist für diese Bereiche genügend. Ein zwingendes Prüfen von möglichen Mehrfachnutzungen vor der Realisierung einer neuen Anlage ist nicht verhältnismässig.</i></p>
Textbaustein minimal	<p>§ XY Mehrfachnutzung Abstellanlagen</p> <p><i>Zeitlich gestaffelte Mehrfachnutzungen von Parkfeldern sind möglich. Im Grundbuch gesicherte Benutzungsrechte an Parkfeldern Dritter dürfen für den Parkfeld-Nachweis angerechnet werden.</i></p>
Textbaustein erweitert	<p>§ XY Mehrfachnutzung Abstellanlagen</p> <p>¹<i>Zeitlich gestaffelte Mehrfachnutzungen von Parkplätzen sind möglich.</i></p> <p>²<i>Die minimale Anzahl neu zu erstellender erforderlicher Parkplätze kann reduziert werden, sofern im nahen Umfeld Parkplätze existieren, die langfristig und zweckmässig durch die Bauherrschaft gesichert werden. Das Nutzungsrecht von Parkfeldern Dritter muss zwischen den Parteien vertraglich geregelt sein und im Grundbuch angemerkt werden.</i></p>

Anhang A: Rechtliche Grundlagen und Handlungsfelder – Herleitung

Die rechtlichen Grundlagen lassen sich in zwei Gruppen aufteilen: Grundeigentümerverbindlich und behördenverbindlich. Grundeigentümerverbindliche Vorgaben sind dabei u.a. in den Planungs- und Baugesetzen der Kantone, in der Nutzungsplanung (bestehend aus Bauordnung und Zonenplan) sowie ggf. in Sondernutzungsplänen verankert. Diesen planungsrechtlichen Vorgaben liegen in der Regel Konzepte, Strategien oder Richtpläne zugrunde, welche für die Behörden verbindlich sind. Das heisst, bei der Erarbeitung von Gesetzen oder dem Erlass von Bewilligungen, müssen die Behörden diese Grundlagen berücksichtigen und je nach Ermessen umsetzen.

Behördenverbindliche Vorgaben

Kantonale Richtpläne und übergeordnete Strategien

Der Kanton St.Gallen hat im Richtplan den Teil Mobilität überarbeitet. Der gesamthaft überarbeitete Richtplan wurde am 15. Februar 2023 vom Bundesrat genehmigt. Gemäss dem überarbeiteten Richtplan setzt sich der Kanton für die Einführung von Temporeduktionen auf verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen ein. Die Gesamtverkehrsstrategie bildet den Rahmen für die mittel- und langfristige Entwicklung des kantonalen Gesamtverkehrssystems. In der Gesamtverkehrsstrategie SG findet sich über den Themenbereich Parkraumpolitik folgende Passage: «*Auf Antrag der Gemeinden kann der Kanton Wegleitungen erstellen, wie das Parkierungsangebot in Nutzungsplänen, Parkplatzverordnungen oder Baubewilligungen auf die Kapazitäten des Strassennetzes sowie auf die vorhandenen und geplanten alternativen Verkehrsangebote (öV, FVV) auszurichten ist.*»

Der Kanton Thurgau geht im überarbeiteten Richtplan (Stand November 2023) etwas weiter und verlangt zumindest von den kantonalen und regionalen Zentren die Bewirtschaftung der Parkplätze im öffentlichen Raum, insbesondere in den Ortszentren (Planungsauftrag 3.6 A).

Vollzug Massnahmenplan Luftreinhaltung

Vorgaben betreffend Parkraummanagement finden sich auch in den Vollzugsaufgaben zum Thema Umwelt der Gemeinden. Dies betrifft folgende Themen:

- die Emissionsbegrenzung bei Verkehrsanlagen (Gemeindestrassen und öffentliche Parkplätze)
- den Vollzug des Massnahmenplans Luftreinhaltung im Bereich Parkraumpolitik auf öffentlichem Grund und Parkraumpolitik auf privatem Grund: Gemäss Art. 12 Abs. 2 USG (SR 814.01) kann insbesondere bei publikumsintensiven Einrichtungen die Bewirtschaftung der Parkplätze mit Bezug auf den Vollzug der Massnahmen zur Luftreinhaltung verlangt werden. Gemäss juristischer Beurteilung des Baudepartements des Kantons St. Gallen ist bei der Ausgestaltung der Parkplatzbewirtschaftung der besonderen Situation Rechnung zu tragen.

Grundeigentümerverbindliche Grundlagen

Grundsätze zur Parkierung finden sich in verschiedenen übergeordneten Instrumenten. Im Grossen und Ganzen sind die Gemeinden der beiden Kantone St. Gallen und Thurgau frei, wie sie den Umgang mit dem Thema Parkraum gestalten. Sowohl St. Gallen als auch Thurgau verfügen im Planungs- und Baugesetz (PBG) über einen Artikel zur Erstellung von Parkplätzen. Mit Artikel 70 (PBG SG), resp. 89 (PBG TG) ist zudem die Ersatzabgabe bei Nichterstellung der geforderten Abstellplätze geregelt. Im

PBG TG ist mit Artikel 90 festgelegt, dass Verkehrsintensive Einrichtungen ihre Parkplätze ab einer bestimmten Grösse bewirtschaften müssen, während im Kanton St. Gallen mit Artikel 107 auf die UVP verwiesen wird.

Neben den Vorgaben zur Erstellung resp. Ersatzzahlungen bei Nicht-Erstellung von Parkraum, ist im Gesetz zum öffentlichen Verkehr des Kantons St. Gallen (GöV SG, 2015) vorgesehen, dass verkehrsrelevante Einrichtungen eine Abgabe an den öffentlichen Verkehr tätigen.

Der Kanton Thurgau kennt lediglich die Bestimmung unter Art. 14 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (FöVG TG, 2015):

Art. 14 Beiträge Dritter

'Fördermassnahmen des Kantons, aus denen Nachbargebiete oder weitere Interessierte Nutzen ziehen, setzen in der Regel entsprechende Beiträge der Begünstigten voraus.'

Auszug FöVG Thurgau 2015

Anhang B: relevante Entwicklungstrends

Instrumente zur Lenkung von Mobilität und Verkehr sind generell zurückhaltend einzusetzen. Dort wo sie eingesetzt werden, sollen sie zukunftsgerichtet sein und die absehbaren und möglichen Entwicklungen sinnvoll berücksichtigen. Gestützt auf die Verkehrsperspektiven 2040 des Bundes, die Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St. Gallen sowie das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Thurgau sind nachfolgende Entwicklungen in unserer Region mit grosser Wahrscheinlichkeit zu erwarten und fliessen in die Handlungsgrundsätze des Leitfadens regionales Parkraummanagement ein.

Gesellschaft

Aufgrund diverser Trendbeobachtungen kann davon ausgegangen werden, dass sich das Mobilitätsverhalten zunehmend dynamisieren wird. Dies wird in der Gesamtverkehrsstrategie des Kantons St. Gallen entsprechend begründet:

“Übergeordnete gesellschaftliche Trends wie die Individualisierung bzw. die Pluralisierung der Lebensstile, der 24-Stunden-Konsum und Internetshopping, aber auch verstarktes Umweltbewusstsein und Social Responsibility werden die Mobilität der Bevölkerung künftig beeinflussen. Der generell stark gewachsenen Bedeutung lokaler oder regionaler Produkte und Aktivitäten stehen die Entwicklungen der Informations- und Kommunikationstechnologie sowie die günstigen Transport- und Reisekosten gegenüber. Die Welt wächst noch näher zusammen, die Verkehrsnachfrage steigt.” (GVS SG, 2017, S. 17)

In näherer Zukunft kann davon ausgegangen werden, dass sowohl die Wohnbevölkerung, als auch die Beschäftigtenanzahl, stetig zunehmen werden.

“Die Arbeitsplätze sind in den letzten Jahren im Thurgau überdurchschnittlich gewachsen. Im Vergleich mit der gesamten Schweiz: 2001 – 2008 neu 9.2% im Thurgau (im Verhältnis zu 7.6% in der Schweiz). Deshalb wird auch in Zukunft davon ausgegangen, dass der Kanton Thurgau überdurchschnittlich von einer wirtschaftlichen Entwicklung profitieren wird. Die Arbeitsplatzentwicklung ist jedoch viel stärker als die Bevölkerungsentwicklung von wirtschaftlichen Trends abhängig, was eine Prognose äusserst schwierig macht.” (GVK TG, 2011, S. 47)

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) geht in den Verkehrsperspektiven für das Jahr 2040 von folgenden Trends aus:

- Das Mobilitätsverhalten wird rationaler und multimodaler, abhängig von Einsatzzweck und verfügbaren Angeboten. Für grosse Teile der Bevölkerung bleibt der PW trotzdem das Verkehrsmittel erster Wahl, insbesondere im Freizeit- und Einkaufsverkehr (Flexibilität, Privatheit, Gepäcktransport etc.).
- Im Pendlerverkehr besteht Potenzial in der zeitlichen Umverteilung von Fahrten. Gründe sind flexible Arbeitsformen, Home-Office und die Bildung von Fahrgemeinschaften. Dies allein wird aber nicht dazu beitragen, die Überlasten in den Spitzenzeiten zu beseitigen.
- Der Trend des gemeinsamen Besitzens bzw. Teilens von Fahrzeugen (Carsharing und Fahrgemeinschaften) kann vor allem in den Zentren zu einer Reduktion der PW-Besitzquote und höheren Besetzungsgraden beitragen. Der private Besitz von PW's wird aber weiterhin überwiegen. Gründe sind die hohe Flexibilität des MIV's und die erwartete, moderate Preisentwicklung.

Die gesellschaftlichen Entwicklungen verweisen auf unterschiedliche Entwicklungen hinsichtlich des Bedarfs an Parkraum. Die zunehmende Dynamisierung der Lebenstile lässt das Bedürfnis an Mobilität weiter zunehmen. Inwiefern sich dies auf den Bedarf des Parkraumes auswirken wird, ist zum einen davon abhängig, wie gut die Möglichkeiten der kombinierten Mobilität (u.a. Sharing-Economy) ausgebaut sind (pull). Zum anderen wird ein Umsteigen von der reinen Individualmobilität auf eine kombinierte Mobilität massgeblich von einschränkenden Faktoren (Parkplatzangebot, Benzinpreis, Gebühren) beeinflusst werden (push).

Raumentwicklung

Mit der RPG-Revision werden klare Bestrebungen nach Innenverdichtung verlangt. Dies bedingt eine qualitative Verdichtung in den Stadt- und Gemeindezentren. Während früher der Verkehr möglichst auf der Hauptsachse durch eine Gemeinde geführt wurde, wird zunehmend auch in ländlichen Gemeinden wo möglich der Durchgangsverkehr an die Peripherie gelegt und so die Dorfkerne entlastet. Der Strassenraum in der Siedlung soll in erster Linie der sich in diesem Raum aufhaltenden Bevölkerung dienen – sprich sicher sein und eine Zubringerfunktion zu Wohn- und Gewerbezwecken wahrnehmen. Ruhender Verkehr wird, wenn möglich, aus dem Begegnungsraum entfernt, damit dieser für das gesellschaftliche Miteinander genutzt werden kann. Dabei ist durchaus eine Balance zwischen ruhendem Verkehr als störendes Element und ruhendem Verkehr als Standortfaktor anzustreben.

Unterschiedliche Entwicklungen in der Raumnutzung und Siedlungsentwicklung fordern eine ganzheitliche Betrachtung der Raumansprüche. Um die oben genannten Ziele der Raumorganisation zu erreichen, müssen diverse Massnahmen und Instrumente in den Bereichen Siedlung, Landschaft, Umwelt, Verkehr und Gesellschaft ineinander greifen.

Fahrzeugtechnologie

Die Digitalisierung wird auch die Mobilität nachhaltig verändern. Intelligente Lenk- und Sharing-Ansätze beeinflussen die Kapazitätsanforderungen an Strasse und Parkraum. Fahrzeuge werden nach und nach mit automatischen Fahrzeugassistenten ausgerüstet: Einpark- und Steuerhilfen, Tempomat etc. Diese Systeme helfen dabei, den Strassenraum effizienter zu nutzen. Vollautomatisierte Fahrzeuge bedeuten neue Finanzierungsaspekte, neue Nutzergruppen und Möglichkeiten zur weiteren Kapazitätserhöhung der bestehenden Anlagen. Veränderungen im Zusammenhang mit einer Vollautomatisierung werden jedoch erst in ferner Zukunft erwartet. Aspekte wie Akzeptanz, Datensicherheit oder Ersatz der Fahrzeuge benötigen Zeit zur Etablierung. Nicht zu unterschätzen sind die Entwicklungen im Bereich des Langsamverkehrs. Der Boom der Elektrofahrräder gerade auch im Lastenrad- und Famili恒enradbereich bieten zunehmend eine Alternative zum Auto. Der Trend hin zum Elektroauto hat einen entscheidenden Einfluss auf diverse Umweltfaktoren, Elektroautos beanspruchen jedoch genauso viel Platz wie Fahrzeuge, welche mit fossilen Brennstoffen betrieben werden.

Insbesondere die rasante Entwicklung der Technologien weist darauf hin, dass langfristig der Bedarf an Parkraum zurückgehen wird. Zudem zielen die Aktivitäten der Region im Bereich Standort- und Wirtschaftsentwicklung darauf hin, dass insbesondere die zurückgelegten Arbeitswege kürzer werden. Wie sich dies auf das Mobilitätsverhalten auswirkt, hängt stark mit dem regionalen Mobilitätsmanagement (Sharing, kombinierte Mobilität) zusammen.

Handlungsbedarf

Die aufgeführten gesellschaftlichen, raumwirksamen und fahrzeugtechnischen Entwicklungen beeinflussen den Bedarf und die Rahmenbedingungen für den Parkraum entscheidend. Push-Faktoren wie Platzmangel, Kapazitätsengpässe der Infrastrukturanlagen und neue Gesetzesvorlagen zwingen dazu, neue Grundsätze im Parkraummanagement festzulegen. Pull-Faktoren wie die technologische Entwicklung und neue Bedürfnisse der mobilen Bevölkerung fordern eine hohe Flexibilität der Lösungsansätze. Durch das Festlegen von Rahmenbedingungen können Gemeinden direkt Einfluss auf die Entwicklungen der Infrastruktur nehmen. Im Bewusstsein der sich abzeichnenden Entwicklungen, kann eine Gemeinde mit geeigneten Instrumenten den Spielraum definieren und lenken.

Der vorliegende Leitfaden thematisiert diese Herausforderung für die Regio Wil und legt Grundsätze für ein gemeinsames Vorgehen und Handeln fest. Ausgehend von Zielformulierungen, liegen Massnahmen bis hin zu Textbausteinen zur direkten Anwendung für die Gemeinden vor. Das Parkraumkonzept der Regio Wil hält eine gemeinsame Stossrichtung fest, welche insbesondere die funktionalen Räume und den daraus entstehenden Herausforderungen im Bereich Parkraummanagement Rechnung trägt.

Literaturverzeichnis

AFU SG Personenverkehr. (kein Datum). www.umwelt.sg.ch. Abgerufen am 13. 04 2018 von Massnahmen im Bereich Personenverkehr: https://www.umwelt.sg.ch/home/Themen/Luft/Vollzug_Gemeinde/massnahmenplan/massnahmen_verkehr/massnahmen_bereich.html#_ffentliche_Parkraumpolitik

ARE TG. (2017). *Kantonaler Richtplan*. Frauenfeld: Kanton Thurgau.

Baden Regio. (2017). *Regionales Parkraumkonzept Mustertexte für Vorschriften zur Erstellung und Bewirtschaftung von Parkfeldern*. Baden.

Bundesamt für Energie BFE. (02. 09 2020). *Mobilitätsmanagement im Unternehmen*. Von Energie Schweiz Unser Engagement: unserer Zukunft: <https://www.energieschweiz.ch/page/de-ch/Mobilitaet-in-Unternehmen> abgerufen

EUROCITIES. (02. 09 2020). *Mobility Management*. Von European Platform on Mobility Management: <http://www.epomm.eu/index.php?id=2590> abgerufen

FöVG. (2015). *Gesetz über die Förderung des öffentlichen Verkehrs*. Frauenfeld: Kanton Thurgau.

GöV. (2015). *Gesetz über den öffentlichen Verkehr*. St. Gallen: Kanton St. Gallen.

Grêt-Regamey, A., Kool, S., Bühlmann, L., & Kissling, S. (2018). *Eine Bodenagenda für die Raumplanung*. Bern: Schweizerischer Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung SNF.

GVK TG. (2011). *Gesamtverkehrskonzept Kanton Thurgau*. Frauenfeld: Kanton Thurgau.

GVS SG. (2017). *Gesamtverkehrsstrategie Kanton St. Gallen*. St. Gallen: Regierung Kanton St. Gallen.

Metron AG. (2016). *Agglomerationsprogramm Wil 2. Generation*. Wil: Regio Wil.