



Nussbaumen, 19. Oktober 2018

Bericht und Antrag an den Einwohnerrat

GK 2016/16

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV); Verpflichtungskredit über CHF 57'500

Parkraumkonzept (PRK); Verpflichtungskredit über CHF 55'500

Das Wichtigste in Kürze

Der Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) ist ein im kantonalen Baugesetz verankertes Planungsinstrument. Ziel und Inhalt des KGV ist es, die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abzustimmen und die richtigen Schlussfolgerungen für die zukünftige Siedlungsplanung, die Verkehrsinfrastruktur, das Verkehrsangebot und die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens zu treffen.

Seit Jahren nimmt der Parkierungsdruck im öffentlichen Raum in Obersiggenthal zu. Die damit verbundenen Probleme müssen gelöst werden (wildes Parkieren an ungeeigneten Stellen, Dauer- und Fremdparkierer etc.). Je länger, desto mehr zeigen sich die Schwächen des gültigen Parkierungsreglements aus dem Jahr 1996, welches ein effizientes und wirksames Inkasso der Nachtparkgebühren kaum zulässt. Mit einem zeitgemässen Parkraumkonzept (PRK) erhält der Gemeinderat ein wirksames Instrument zur Steuerung der zukünftigen Entwicklung.

Obersiggenthal verfügt – im Gegensatz zu beinahe allen anderen Baden Regio-Gemeinden – über keines der beiden wichtigen Planungsinstrumente KGV und PRK.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Einwohnerrat, folgenden Beschluss zu fassen:

- 1. Verpflichtungskredit über CHF 57'500 netto inkl. MwSt. für die Erarbeitung eines Kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV) sei zu genehmigen.**
- 2. Verpflichtungskredit über CHF 55'500 netto inkl. MwSt. für die Erarbeitung eines Parkraumkonzepts (PRK) sei zu genehmigen.**

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Gemeinderat unterbreitet Ihnen zu den beiden Planungsprojekten Kommunaler Gesamtplan Verkehr KGV und Parkraumkonzept PRK den folgenden Bericht.

1. Ausgangslage

An der Sitzung vom 2. Juni 2016 lehnte der Einwohnerrat einen Kreditantrag über CHF 63'000 inkl. MwSt. für die Erarbeitung eines kommunalen Parkraumkonzepts (PRK) ab. Der Gemeinderat unterbreitet dem Einwohnerrat eine überarbeitete Vorlage, diesmal kombiniert mit der gleichzeitigen Erarbeitung eines Kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV).

Obersiggenthal verfügt – im Gegensatz zu beinahe allen anderen Baden Regio-Gemeinden – über keines der beiden wichtigen Planungsinstrumente KGV und PRK. Das bestehende, rechtsgültige Parkierungsreglement aus dem Jahr 1996 stellt keine vergleichbare Grundlage für die anstehenden Planungsaufgaben dar (z. B. Au Rieden, Zentrum Schild Ost, Oederlin etc.) und weist zudem schwerwiegende Mängel im Vollzug auf. Beide Instrumente – KGV und PRK – sind von grosser Bedeutung, weil daraus die Grundlagen und die übergeordneten Rahmenbedingungen für jegliche kommunale Verkehrsplanung hergeleitet werden.

Bei beiden Planungsprojekten – KGV und PRK mit einem zeitgemässen Parkierungsreglement in Übereinstimmung mit den übergeordneten Vorgaben und dem Regionalen Parkraumkonzept von Baden Regio – handelt es sich um komplexe Aufgabenstellungen. Ihre Erarbeitung ist aufwendig und erfordert Ressourcen, Erfahrung sowie weitreichendes Fachwissen. Deshalb ist dafür der Beizug eines versierten Verkehrsplanungsbüros erforderlich.

2. Kommunaler Gesamtplan Verkehr KGV

2.1 Formelles

§ 54a Abs. 2 BauG: „Ein Kommunaler Gesamtplan Verkehr ist erforderlich, wenn ein Parkleitsystem eingeführt, die Anzahl Parkfelder in einem Gebiet über § 56 hinaus begrenzt oder eine Bewirtschaftung der Parkfelder auf privatem Grund vorgeschrieben werden soll. Begrenzung und Bewirtschaftung werden in einem Nutzungsplan umgesetzt.“

2.2 Materielles

Der KGV ist ein im kantonalen Baugesetz verankertes Planungsinstrument (§ 54a BauG). Ziel und Inhalt des KGV ist es, die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abzustimmen und die richtigen Schlussfolgerungen für die zukünftige Siedlungsplanung, die Verkehrsinfrastruktur, das Verkehrsangebot und die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens zu treffen. Für die Gemeinden ist der KGV somit das wichtigste, übergeordnete Instrument für eine umfassende und vorausschauende sowie mit der Siedlungsentwicklung abgestimmte Verkehrsplanung. Der KGV wird vom Gemeinderat beschlossen und vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) genehmigt (§ 54a Abs. 1 BauG). Er ist somit behördenverbindlich für Kanton und Gemeinde.

Sowohl das Baugesetz als auch der kantonale Richtplan verstehen den KGV als zentrales Instrument zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Weil die Erstellung eines KGVs bei der letzten BNO-Revision (genehmigt am 19. März 2014) noch keine Pflicht war, wurde damals darauf verzichtet.

Heute fehlt dieses wichtige Planungsinstrument jedoch, stellt es doch bei der Umsetzung der BNO wichtige Grundlagen zur Verfügung, ohne die der Gemeinderat mangels Rechtstitel nur beschränkt auf die diesbezüglichen Planungen der Bauträgerschaften Einfluss nehmen kann.

Im KGV plant die Gemeinde ihren Gesamtverkehr für die nächsten 10 bis 15 Jahre. Sie analysiert dazu zunächst die aktuelle Verkehrssituation auf dem Gemeindegebiet und stellt Überlegungen darüber an, welche Veränderungen im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung zu erwarten sind (Prognose). Unter Einbezug übergeordneter Planungen und Zielsetzungen sowie im Hinblick auf eigene Ziele erarbeitet sie danach Massnahmen, um verkehrlichen Herausforderungen jetzt und in Zukunft zu begegnen.

Sämtliche im KGV vorgesehenen Massnahmen sind aufeinander abgestimmt und alle Verkehrsmittel werden berücksichtigt. Sie umfassen sowohl Vorhaben der Infrastrukturerstellung als auch des Betriebs. Der Massnahmenkatalog gestaltet sich für jede Gemeinde individuell und ist abhängig von den verkehrlichen Herausforderungen sowie von Grösse, Lage, Siedlungsstruktur, ÖV-Anbindung u. dgl. einer jeden Gemeinde. Die vorgesehenen Massnahmen werden praxisnah und realistisch gestaltet und berücksichtigen auch mögliche Konsequenzen der Umsetzung. Dazu gehören auch rechtliche und finanzielle Überlegungen sowie ein entsprechendes Controlling.

Der besondere Fokus im KGV liegt auf der Abstimmung zwischen Verkehrsplanung und Siedlungsentwicklung. Dafür werden die nötigen verkehrlichen Grundlagen geschaffen und entsprechende Massnahmen entwickelt.

Im KGV sollen insbesondere folgende Fragen geklärt werden:

- Strassen- und Knotenkapazitäten
- Strassenklassierungen und Ausbaustandards
- Kapazitäten, Dimensionierung und Bewirtschaftung der Parkierung
- Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (ÖV)
- Erschliessung für den Fuss- und Radverkehr sowie Veloparkierung

Folgende Themen sind dabei zu beachten:

- Massnahmen des Mobilitätsmanagements (MM)
- Lenkung der Verkehrsströme
- Verkehrssicherheit
- Nutzergerechte öffentliche Räume (z. B. Aufenthaltsqualität)
- Gestaltungsstandards (vergleiche Erscheinungsbild Landstrasse)
- Lärmbelastung

Ein KGV ist für Obersiggenthal aber vor allem aus folgenden Gründen von Nutzen:

- Gesamtperspektive Siedlung und Verkehr
- Entwicklung der planerischen Instrumente
 - Sondernutzungspläne (Erschliessungs- und Gestaltungspläne)
 - Parkierungsvorschriften
- Netze des Fuss- und Radverkehrs (FRV)
- Sicherheit für den FRV
- Erschliessung durch öffentlichen Verkehr (ÖV)

- Abstimmung mit der Siedlungsplanung
- Belastung von Wohngebieten durch Verkehrsemissionen
- Starke Trennwirkung der Kantonsstrasse mit ungenügender Aufenthaltsqualität (vergleiche Projekt „Erscheinungsbild Landstrasse“)

3. Parkraumkonzept / Parkraumbewirtschaftung

3.1 Materielles

Seit Jahren nimmt der Parkierungsdruck im öffentlichen Raum in Obersiggenthal zu. Die damit verbundenen Probleme müssen gelöst werden (wildes Parkieren an ungeeigneten Stellen, Dauer- und Fremdparkierer etc.). Je länger, desto mehr zeigen sich die Schwächen des gültigen Parkierungsreglements aus dem Jahr 1996, welches ein effizientes und wirksames Inkasso der Nachtparkgebühren kaum zulässt.

Mit einem zeitgemässen Parkraumkonzept erhält der Gemeinderat ein wirksames Instrument zur Steuerung der zukünftigen Entwicklung.

Für ein fundiertes PRK müssen zahlreiche technische, rechtliche und administrative Fragen geklärt werden:

- Übereinstimmung mit Normen, Gesetzen, Richtlinien
- Übereinstimmung mit regionalem Parkraumkonzept
- Zoneneinteilungen/Unterscheidung von öffentlichen, privaten, aber öffentlich zugänglichen Parkplätzen und ganz privaten Parkplätzen
- Signalisationen, Markierungen
- Reglementierung
- Berechtigungen/Ausnahmen etc.
- Regelung für verschiedene Benutzergruppen
- Tarifierung/Gebühren
- Zuständigkeiten/Verantwortlichkeiten
- Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit
- Kosten

Es ist folgendes Vorgehen geplant:

Analyse	Erhebung IST-Zustand, Identifikation der Probleme, Sichtung und Aktualisierung der massgeblichen Grundlagen, Unterscheidung und Abgrenzung der Parkplatztypen, Definition der Handlungsfelder etc.
Zielformulierung	Definition des SOLL-Zustands, Nutzungsbestimmungen, Finanzierung, regionale Harmonisierung, Festlegen der Monitoring- und Kontrollgrössen etc.
Massnahmenentwicklung	Definition von Parkraumzonen, Festlegung zeitlicher Beschränkungen, Festlegung von Gebührenmodellen, Ausnahmebewilligungen, Ausformulierung eines Reglements, technische Aspekte (Signalisationen, Markierungen) etc.

Kosten-/Nutzenüberlegungen	Investitionen und laufende Kosten, zu erwartende Einnahmen, Abschreibungsdauer etc.
Organisatorische Fragen	Kontrollkonzept, Verweisung/Strafbestimmungen, Bewilligungskompetenz, Verrechnungswesen etc.
Monitoring/Controlling	Wirkungskontrolle, Messgrößen, Periodizität etc.

Nach Abschluss dieses Prozesses werden dem Einwohnerrat das Konzept und das dazugehörige Reglement zusammen mit einem Kreditantrag für die Realisierung der notwendigen Massnahmen zur Genehmigung unterbreitet. Die Umsetzung der Massnahmen (z. B. Realisierung von Signalisationen, Markierungen, ggf. Einrichten von Schranken und Parkuhren etc.) ist demnach nicht Bestandteil des vorliegenden Kreditantrags.

Der Gemeinderat hat 3 ausgewiesene Verkehrsplanungsbüros eingeladen, ihm für diese Planungsarbeiten Vorgehensvorschläge und Aufwandschätzungen/Offerten zu unterbreiten. Aufgrund von Erfahrungen aus anderen Gemeinden empfehlen alle Büros unabhängig voneinander, begleitend zum oben beschriebenen Prozess ein Partizipationsverfahren durchzuführen, um die Akzeptanz der geplanten Massnahmen bei den Betroffenen zu erhöhen. Dabei werden massgebliche Gruppierungen wie Anwohner, Gewerbe, Parteien und Kommissionen, Schule, Verwaltung, Quartier- und andere Vereine, allenfalls Eigentümer öffentlich zugänglicher Parkierungsanlagen in Privatbesitz etc. zur Teilnahme im Rahmen von Arbeitsgruppensitzungen eingeladen, um eine breite Abstützung des Vorhabens zu erlangen. Die Durchführung dieser Workshops erfolgt unter Leitung von erfahrenen Moderatoren/Mediatoren. Das am besten geeignete Angebot, auf welchem diese Kreditvorlage basiert, beinhaltet zusätzlich noch eine öffentliche Mitwirkung (jedermann kann seine Ideen einbringen).

3.2 Stellungnahme der Verkehrskommission

Die Verkehrskommission hat sich an ihrer Sitzung vom 20. September 2018 mit dem Projektvorschlag und den Planerofferten auseinander gesetzt. Dabei hat sie folgendes festgestellt:

- Das preisgünstigste Angebot schneidet auch bei den Qualitätskriterien am besten ab, wobei ausser Frage steht, dass auch die anderen beiden Anbieter in der Lage wären, die Aufgabe zur Zufriedenheit des Auftraggebers zu erfüllen.
- Beim preisgünstigsten Angebot müssen die optional ausgewiesenen Aufwendungen für die Durchführung eines öffentlichen Beteiligungsprozesses in den Gesamtkosten zusätzlich aufgerechnet werden.
- Auch unter Berücksichtigung dieser Zusatzkosten ist das Angebot mit der besten Qualitätsbeurteilung gleichzeitig das günstigste.
- Die Schätzung des Gemeinderats beruht auf Annahmen (z. B. Anzahl Signale oder Ausgabe von Parkkarten etc.). Aber auch wenn an diesen Annahmen erhebliche Veränderungen vorgenommen werden, so bleibt die Parkraumbewirtschaftung am Ende trotzdem immer rentabel.

4. Kosten

Sowohl für den KGV als auch für das PRK liegen Vorgehensvorschläge und Aufwandschätzungen von 3 Planungsbüros vor. Diese unterscheiden sich nicht nur preislich, sondern auch inhaltlich (z. B. Umfang des Partizipationsverfahrens). Durch die gleichzeitige Erarbeitung von KGV und PRK können Synergien genutzt werden. Alle eingeladenen Verkehrsplanungsbüros verfügen über weitreichende Kompetenzen für vielerlei komplexe Planungsaufgaben und können auf zahlreiche Referenzen für derartige verkehrsplanerische Aufgaben verweisen. Die einzelnen Angebote und Aufwandschätzungen wurden sowohl durch die Abteilung Bau und Planung als auch durch die Verkehrskommission bezüglich Leistung und Preis miteinander verglichen. Die Kreditsumme entspricht dem am besten geeigneten Angebot, wobei es sich dabei gleichzeitig um die günstigste der 3 Offerten handelt.

Bei allen Angeboten handelt es sich um Aufwandschätzungen aufgrund von Erfahrungswerten der einzelnen Büros. Je nach Verfahrensverlauf kann der Aufwand höher oder geringer ausfallen, z. B. bei Zusatzwünschen des Bestellers, bei Beschwerdeverfahren etc.

Gemäss § 54a Abs. 4 BauG unterstützt der Kanton die Erarbeitung des KGV durch Beiträge. Die Voraussetzungen und Höhe der Beitragsleistungen sind im Dekret über die Beiträge an die Raumplanung geregelt, entsprechend § 2 Abs. 1 wird ein Beitrag von 5 % an die Erarbeitung des KGV gewährt.

Auf Grund der Aufwandschätzung des gewählten Planungsbüros sowie der Beurteilung der Verkehrskommission wird von folgenden Kosten ausgegangen (alle Beträge in CHF):

Kommunaler Gesamtplan Verkehr KGV	
Fachliche Arbeiten inkl. Nebenleistungen	39'500
Partizipationsverfahren (Mitwirkung, Arbeitsgruppen-/Kommissionssitzungen)	15'000
Zwischentotal 1 (exkl. MwSt.)	54'500
Rabatt 5 %	-2'725
Nebenkosten 3 %	1'635
Zwischentotal 2 (exkl. MwSt.)	53'410
MwSt. 7.7 % + Rundung	4'090
Kommunaler Gesamtplan Verkehr inkl. MwSt. (gerundet)	57'500
Parkraumkonzept PRK	
Fachliche Arbeiten inkl. Nebenleistungen	27'200
Partizipationsverfahren (Mitwirkung, Arbeitsgruppen-/Kommissionssitzungen)	15'000
Zwischentotal 1 (exkl. MwSt.)	42'200
Rabatt 5 %	-2'110
Nebenkosten 3 %	1'266
Zwischentotal 2 (exkl. MwSt.)	41'356
MwSt. 7.7 % + Rundung	3'144
Parkraumkonzept inkl. MwSt. (gerundet)	44'500
Aufrechnung Option Beteiligungsprozess gemäss VK (2 x 5'500; inkl. MwSt.)	11'000
Parkraumkonzept inkl. MwSt. mit Option Beteiligungsprozess (gerundet)	55'500
Total KGV und PRK inkl. MwSt.	113'000

5. Finanzierung

Im Aufgaben- und Finanzplan der Gemeinde sind für die Erstellung des KGV in den Jahren 2018/2019 Beträge von insgesamt CHF 80'000 vorgesehen, für das PRK in den Jahren 2019/2020 solche von CHF 50'000. Der Gemeinderat beabsichtigt, die Kosten über die vorhandenen Mittel aus den bereits erfolgten Mehrwertabschöpfungen zu finanzieren (gemäss „Richtlinie über die Verwendung des Mehrwertausgleichs“ vom 1. Juli 2015, unter anderem Abschnitt 2.3, Planung ruhender Verkehr).

Die Investitionsfolgekosten werden gemäss den Vorgaben des Kantons wie folgt ausgewiesen (alle Beträge in CHF):

Verkehr	Netto-Investitionen	
a) Kapitalfolgekosten	Abschreibungsanteil (10 Jahre)	113'000
	Zinsanteil (1/2 der Investitionskosten, davon 2,75 %) ¹⁾	11'300
		1'554
b) Betriebsfolgekosten	Gemäss Richtlinien 1 % ²⁾	0
c) Personalfolgekosten	Gemäss Richtlinien (individueller Aufwand) ³⁾	0
Total		12'854

¹⁾ Die Hälfte der Nettoinvestitionsausgaben multipliziert mit dem Zinssatz der Aargauischen Kantonalbank für Darlehen an öffentlich-rechtliche Körperschaften.

²⁾ Gemäss Richtlinien des Kantons wird 1 % ausgewiesen. Tatsächlich verursachen reine Planungsarbeiten jedoch keine Betriebs(-folge)kosten.

³⁾ Gemäss Richtlinien werden die Personalfolgekosten individuell betrachtet. Im vorliegenden Fall von reinen Planungsarbeiten wird bei den Personalkosten nicht mit einem Mehraufwand gerechnet.

6. Termine

Es sind folgende Termine vorgesehen:

Genehmigung Verpflichtungskredit	Einwohnerrat	29.11.2018
Auftragserteilung an Verkehrsplanungsbüro, Projektstart	Gemeinderat	Dez. 2018
Erarbeitung Projekt und KV (inkl. Partizipation)	Planungsbüro	bis Juni 2019
Genehmigung Projekt und KV	Gemeinderat	Aug. 2019
Genehmigung Projekt und KV (inkl. Reglement)	Einwohnerrat	Sept. 2019
Realisierung	Planungsbüro, B+P	Q1 2020
Genehmigung/Inkraftsetzung	Kanton, Gemeinderat	z. B. 1.4.2020

7. Fragen der ER-Sitzung vom 2. Juni 2016

7.1 „Aufwand und Ertrag der Parkraumbewirtschaftung“

Anlässlich der Einwohnerratssitzung vom 2. Juni 2016 wurde bemängelt, dass in der damaligen Vorlage keine Aussage zu einem möglichen Ertrag aufgrund der Parkraumbewirtschaftung gemacht worden sei.

Umfragen in anderen Gemeinde waren nicht sehr ergiebig. Es kristallisiert sich jedoch heraus, dass diese ihre Parkplätze überwiegend kostendeckend bewirtschaften. Es kann davon ausgegangen werden, dass dies auch in Obersiggenthal möglich sein wird.

Aufgrund von Annahmen wurde folgende Grob-Prognose erstellt (alle Beträge in CHF):

Investitionen (einmalig)				
Erarbeitung Konzept, Reglement	1.00	pl	55'500	55'500
Zentrale Parkuhren auf öffentlichen Plätzen	8.00	Stk	10'000	80'000
Bauarbeiten für Parkuhren (Fundamente /Stromleitungen etc.)	8.00	pl	6'000	48'000
Markierung Parkfelder	70.00	Stk	300	21'000
Signalisationen	100.00	Stk	200	20'000
Total				224'500

Betriebsaufwand pro Jahr				
Abschreibung Investitionen 10 Jahre	0.10	EH	224'500	22'450
Unterhalt zentrale Parkuhren	8.00	Stk	500	4'000
Kontrolle, Vollzug (z. B. Privatperson)	30.00	%	70'000	21'000
Verwaltungsaufwand	10.00	%	100'000	10'000
Total				57'450

Mehr-Einnahmen pro Jahr gegenüber bisher				
Parkplätze mit Parkuhren(Annahmen: 250 Felder, Belegung 0.05, 24 h, 365 Tg)	109'500.00	CHF/h	0.5	54'750
Strassenparkplätze mit Parkkarten(Annahmen: 75 Parkkarten, 12 Mt.)	900.00	CHF/Mt.	60	54'000
Bussen (Annahmen: je 2 Bussen an 365 Tg/Jahr)	730.00	CHF/Busse	40	29'200
Abzgl. bisherige Einnahmen aus Nachtparkgebühren, ca.	1.00	pl	-38'000	-38'000
Total Mehreinnahmen pro Jahr				99'950

Im Betriebsaufwand sind die Abschreibungen der Investitionen (10 Jahre) bereits enthalten. Das heisst, der Ertragsüberschuss fällt bereits ab dem ersten Jahr an, die Investitionen sind auf jedem Fall nach wenigen Jahren amortisiert.

Bei der Grob-Prognose liegen Annahmen zu Grunde, die z. T. stark variieren können und massgeblichen Einfluss auf das Ergebnis haben (z. B. die Belegung/Frequentierung einzelner Parkfelder). Je nachdem, ob für die Umsetzung nur Markierungen und ein paar Signale notwendig sein werden (= preisgünstige Lösung) oder ob aufwendige Schrankensysteme oder Bezahlautomaten installiert werden (= teure Lösung), kann die Höhe der notwendigen Investitionen sehr unterschiedlich ausfallen. Auf der Ertragsseite fallen vor allem die Gebührenhöhe (z. B. 0.50 oder 1.00 CHF/h) sowie die Frequentierung/Belegung einzelner Parkfelder (z. B. 0.1 oder 0.2) ins Gewicht; die Einnahmen variieren je nach Annahme). Der Sensitivätscheck zeigt jedoch, dass kaum ein Szenario denkbar ist, bei dem der Ertrag den Aufwand nicht deutlich übersteigt.

Der Einwohnerrat hat mit der Genehmigung des Verpflichtungskredites die Möglichkeit, den Prozess entweder ergebnisoffen anzustossen, oder die Kreditgenehmigung von Anfang an mit dem Auftrag zu verknüpfen, ein kostendeckendes Bewirtschaftungssystem zu erarbeiten.

7.2 „Das Rad neu erfinden“

Anlässlich der Einwohnerratssitzung vom 2. Juni 2016 wurde die Frage aufgeworfen, weshalb die Gemeinde Obersiggenthal in einem aufwendigen Verfahren eine eigene Parkraumbewirtschaftung erfinden solle anstatt einfach eines aus einer anderen Gemeinde zu übernehmen.

Die Antwort auf diese Frage lautet: Die verschiedenen Möglichkeiten zur Bewirtschaftung von Parkplätzen sind bekannt. Sie müssen nicht neu erfunden werden und sind ausserdem zum Teil im Regionalen Parkraumkonzept von Baden Regio für die Gemeinde vordefiniert. Diese Arbeit macht deshalb nur einen kleinen Teil der Planungen aus. Viel aufwendiger sind jene Arbeiten, welche nicht von anderen Gemeinden übernommen werden können, z. B. die Erhebung der vorhandenen Parkplätze, von bestehenden Strassenbreiten zum Festlegen, wo Strassenparkierung möglich ist und wo nicht. Ausserdem müssen Partizipationsverfahren durchgeführt werden, allenfalls gilt es Beschwerden abzuhandeln. Es muss ermittelt werden, wo überhaupt die Problemstellen sind, für welche spezifischen Nutzergruppen Sonderbewilligungen notwendig sind. Was passiert z. B. mit den Parkplätzen beim Markthof, wenn dieser weiterhin mit Gratisparkplätzen wirbt etc.? Wie stark sind die einzelnen Parkfelder frequentiert respektive wie hoch ist deren Belegung? Wer führt die Kontrollen durch: Private oder die Polizei? Wie erfolgt das Inkasso? Wie die Erteilung von Sonderbewilligungen etc.

Aktenauflage Nr. 1	Mobilität, Empfehlungen zum Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV), Neuauflage 2017, Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Nr. 2	Parkierungs-Reglement der Gemeinde Obersiggenthal, 22. Januar 1996, genehmigt 14. März 1996 und 28. September 2016 (Tariferhöhung)
Nr. 3	Umsetzung Regionales Parkraumkonzept, Schlussbericht, beschlossen durch den Vorstand Baden Regio am 26. November 2014
Nr. 4	Regionales Parkraumkonzept, Mustertexte für Vorschriften zur Erstellung und Bewirtschaftung von Parkfeldern Schlussbericht, beschlossen durch den Vorstand Baden Regio am 2. Februar 2017
Nr. 5	Richtlinie über die Verwendung des Mehrwertausgleichs, 1. Juli 2015
Nr. 6	Offerte Metron
Nr. 7	Grobbewertung Planerofferten

NAMENS DES GEMEINDERATES

Der Gemeindeammann:

Der Gemeindegeschreiber:

Dieter Martin

Simon Knecht