



Themenblatt

Mobilität und Transportinfrastruktur

Kontext und Allgemeines

Das am 1. Januar 2023 in Kraft getretene Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr (GöVALV) hat zum Zweck, ein hochwertiges Leistungsangebot im öffentlichen Verkehr sowie die Förderung und Entwicklung des Alltagslangsamverkehrs zu gewährleisten, wobei insbesondere die sinnvolle Raumordnung und die rationelle und haushälterische Nutzung des Bodens zu berücksichtigen sind.

Die Verkehrswege (Strassen- und Schienennetze) sowie die Umsteigeinfrastrukturen müssen eine qualitativ hochwertige Verkehrsanbindung und eine Grundversorgung mit Gütern und Dienstleistungen gewährleisten, um namentlich den Erhalt der ständigen Wohnbevölkerung sicherzustellen. Diese Netze werden durch die Infrastrukturen für den Güterverkehr und die Luftfahrt ergänzt.

Nicht zuletzt zählt die haushälterische Nutzung des Bodens zu den Zielen des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG). Dies setzt ein Mobilitäts- und Parkraummanagement voraus, das ein Gleichgewicht zwischen dem Mobilitätsbedarf und den Bedürfnissen bezüglich Wohn- und Lebensqualität, wirtschaftlichen Aktivitäten, Erholung oder auch Natur herstellt.

Rechtlicher Rahmen

Kantonaler Richtplan (kRP)	Kommunale Vorgehensweise
Koordinationsblatt D.1 Öffentlicher Verkehr	Buchstaben a) und b)
Koordinationsblatt D.2 Umsteigeinfrastrukturen	Buchstaben b) und c)
Koordinationsblatt D.3 Schienennetze	Buchstabe a)
Koordinationsblatt D.4 Strassennetze	Buchstabe a)
Koordinationsblatt D.5 Alltagslangsamverkehr (ALV)	Buchstabe c)
Koordinationsblatt D.7 Güterverkehrsinfrastrukturen	Buchstabe a)
Koordinationsblatt D.8 Luftfahrtinfrastrukturen	Buchstabe b)

Massgebende eidgenössische und kantonale Rechtsgrundlagen	
RPG	Art. 3 / Art. 6 / Art. 18 Abs. 1 / Art. 19
RPV	Art. 31
kRPG	Art. 11 Abs. 2 / Art. 14
StrG	Art. 38 / Art. 55 / Art. 199 und ff / Art. 214 bis 223
GöVALV	Art. 22 / Art. 23a
BauG	Art. 30

1. Öffentlicher Verkehr und Alltagslangsamverkehr (ALV) / Strassen- und Schienennetze

1.1. Allgemeine Anforderungen an die kommunale Planung

1.1.1. Planungsvoraussetzungen / Grundlagen

Im Rahmen einer Gesamtrevision des Zonennutzungsplans (ZNP) und des kommunalen Bau- und Zonenreglements (KBZR) muss dem Dossier eine Mobilitätsstudie beigefügt werden, die eine Überprüfung der Umsetzbarkeit eines bestimmten Systems in Abhängigkeit der geplanten Nutzungen (verkehrsintensive Einrichtung [VE], erhebliche Verdichtung, unbebauter Sektor einer bestimmten Grösse usw.) ermöglicht. Diese Studie muss nachweisen, dass die bestehenden und geplanten Infrastrukturen und Mobilitätsnetze ausreichend dimensioniert sind (Typologie der Einrichtungen) und bezüglich der Kapazität der Strassen, der Einrichtungen zugunsten der aktiven Mobilität, der Kreuzungen sowie der öffentlichen Verkehrsmittel (öV) der geplanten Entwicklung entsprechen. Anders ausgedrückt soll also sichergestellt werden, dass die geplante Entwicklung und der dadurch erzeugte Verkehr mit dem bestehenden und zukünftigen Mobilitätsnetz vereinbar sind. Gegebenenfalls sind Massnahmen zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Systems festzulegen und in das Erschliessungsprogramm aufzunehmen oder die geplanten Nutzungen bzw. deren Standorte zu ändern.

Je nach Gemeinde sowie deren Zielen und Herausforderungen und nach Absprache mit der Dienststelle für Mobilität (DFM) behandelt die Mobilitätsstudie im Zusammenhang mit der Gesamtrevision des ZNP und des KBZR alle oder einige der folgenden Punkte:

1. Festlegung der zu untersuchenden Sektoren, die eine erhebliche Verkehrszunahme mit sich bringen können (Einzonungen, Umnutzungen, starke Verdichtung, unbebaute Sektoren einer gewissen Grösse, Sektoren für VE) und der Untersuchungsperimeter (Wirkungsperimeter).
2. Analyse der Kapazität des Strassennetzes (Kapazitätsgrenze erreicht oder nicht erreicht) in diesen Sektoren auf der Grundlage des durchschnittlichen Tagesverkehrs (DTV) sowie der aktuellen Infrastruktur.
3. Überprüfung der Angemessenheit des Ausbaustandards in Abschnitten (Breite, Trottoirs, Veloverkehrsanlagen, öV-Haltestellen usw.) in diesen Sektoren.
4. Erstellung des DTV-Belastungsplans für 10 bis 15 Jahre für die unter Punkt 1 identifizierten Sektoren gemäss dem folgenden Verfahren:
 - Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner und/oder der Arbeitsplätze ermitteln,
 - daraus die Anzahl Parkplätze ableiten,
 - daraus die Erzeugung / Verteilung des DTV ableiten und diesen auf das Netz verteilen (Verkehrsbelastungsplan).
5. Vergleich der Netzkapazität mit dem Verkehrsbelastungsplan.
6. Multimodales Mobilitätskonzept und mögliche Massnahmen, die ergriffen werden müssen, um die Funktionsfähigkeit des Systems sicherzustellen (öV-Massnahmen, Massnahmen im Bereich des Langsamverkehrs, Anpassung des Strassennetzes, Parkraumpolitik usw.).
7. Integration von Erschliessungsmassnahmen in das Erschliessungsprogramm der Gemeinde.

Bei einer Teilrevision des ZNP und des KBZR oder der Erarbeitung eines Sondernutzungsplans (Quartierplan [QP], Detailnutzungsplan [DNP]) muss je nach Auswirkung des Projekts eine Mobilitätsstudie durchgeführt werden.

1.1.2. Interessenabwägung nach Artikel 3 RPV

Im Rahmen der Erstellung eines Planungsdossiers ist die Behörde, die über einen Handlungsspielraum verfügt, verpflichtet, im erläuternden Bericht nach Artikel 47 RPV eine Interessenabwägung vorzunehmen. Die Berücksichtigung von Interessen im Zusammenhang mit der Mobilität ist für eine vollständige Abwägung von entscheidender Bedeutung.

1.2. Öffentliche Verkehrsmittel (öV) und Alltagslangsamverkehr (ALV)

Anforderungen an die kommunale Planung

Die Anbindung der Planungsmassnahme(n) an das öffentliche Verkehrsnetz wird beschrieben, indem die Verbindung mit dem übrigen öffentlichen Verkehrsnetz aufgezeigt wird. Unter Planungsmassnahmen versteht man die wichtigsten Änderungen, die im Rahmen einer Gesamtrevision des ZNP und des KBZR (Erweiterung von Bauzonen, Nutzungsänderungen, Verdichtung usw.), einer Teilrevision des ZNP und des KBZR oder eines Sondernutzungsplans (DNP oder QP) vorgeschlagen werden. Zudem weist die Gemeinde nach, dass die Koordination zwischen Siedlung und Verkehr gewährleistet ist (Verdichtung, Haltestellen mit guter Anbindung).

Sie belegt auch, dass keine Konflikte zwischen dem Planungsverfahren und den bestehenden und geplanten Alltagsrouten für den Langsamverkehr bestehen. Gemäss Artikel 23a GöVALV sind die Gemeinden «dafür zuständig, ein Alltagsfussverkehrsnetz [...] zu planen, zu entwickeln und zu unterhalten [...]». Netze für den Alltagslangsamverkehr müssen in einem Plan verankert sein (z. B. Sachplan für den Alltagsveloverkehr). Die Gemeinden können diese Netzwerke auch in einem Mobilitätsplan der Gemeinde festlegen. Es ist nicht erforderlich, diese Pläne den Unterlagen zur Überarbeitung von ZNP und KBZR beizufügen.

Zonennutzungsplan (ZNP)

Es werden keine besonderen Darstellungen auf ZNP-Ebene verlangt. Die Routen für den Alltagslangsamverkehr müssen nicht auf den ZNP übertragen werden.

Kommunales Bau- und Zonenreglement (KBZR)

Auf der Ebene des KBZR werden keine besonderen Vorschriften erwartet.

1.3. Strassen- und Schienennetze

Planungsvoraussetzungen / Grundlagen

Übersicht über den Stand der Erschliessung und das Erschliessungsprogramm (vgl. Arbeitshilfe «[Erschliessungsprogramm für die Bauzonen](#)»)

Anforderungen an die kommunale Planung

Die im Erschliessungsprogramm projektierten Gemeindestrassen stehen im Einklang mit den Bauzonen, dem öffentlichen Verkehr (Netz, Haltestellen usw.) und den Netzen des Langsamverkehrs (vgl. Arbeitshilfe «[Erschliessungsprogramm für die Bauzonen](#)»).

Zonennutzungsplan (ZNP)

In den meisten geltenden ZNP werden die Verkehrsflächen, die sinngemäss der Verkehrszone gleichgestellt sind, keiner Nutzungszone zugewiesen und weiss dargestellt. Um das gesamte Gemeindegebiet einer Nutzungszone zuweisen zu können, sind diese Flächen, d. h. die gesamte zum öffentlichen Eigentum gehörende Parzelle, der Verkehrszone zuzuweisen.

Die Verkehrszone ist eine weitere Nutzungszone nach Artikel 18 Absatz 1 RPG und umfasst insbesondere:

- › in separaten Plangenehmigungsverfahren festgesetzte Strassenflächen des Nationalstrassen-, Kantonsstrassen- und Gemeindestrassennetzes (vgl. Strassengesetz [StrG] und Koordinationsblatt D.4 kRP);
- › das im eidgenössischen Plangenehmigungsverfahren festgesetzte Schienennetz der Bahn (vgl. Bundesgesetz über die Eisenbahnen [EBG] und Koordinationsblatt D.3 kRP);
- › öffentliche Standseilbahnen und allenfalls Stationen einer Seilbahn mit einer Funktion für den öffentlichen Verkehr (vgl. Seilbahngesetz [SebG], Koordinationsblatt D.6 kRP). In gewissen Fällen muss für diese Anlagen eine andere Nutzung in Betracht gezogen werden; dies gilt insbesondere je nach der Art der Anlage (öffentlich oder privat) oder der Nebenanlagen (Parkplätze usw.) (vgl. Themenblatt «[Seilbahninfrastrukturen des öffentlichen Verkehrs](#)»);
- › weitere öffentliche Bauten und Anlagen von beschränktem räumlichen Umfang, die einen funktionalen Zusammenhang mit der Verkehrsanlage haben (z. B. Anlagen für Abfallcontainer, begrenzte Anzahl öffentliche Parkplätze).

Damit insbesondere die Baubewilligungskompetenz festgelegt werden kann, müssen zwei Arten von Verkehrszone definiert werden: die Verkehrszone innerhalb der Bauzone und die Verkehrszone ausserhalb der Bauzone. Zudem ist zwischen bestehenden und zukünftigen Verkehrsanlagen zu unterscheiden:

Bestehende Verkehrsanlagen

Bei der «Verkehrszone innerhalb der Bauzone» handelt es sich um Verkehrsanlagen, die sich im Perimeter der Bauzone befinden.

Die «Verkehrszone ausserhalb der Bauzone» umfasst Verkehrsanlagen (spezialgesetzlich genehmigte Nationalstrassen, Eisenbahnlinien, Kantons- und Gemeindestrassen) ausserhalb der Bauzone.

Anlagen, die einen funktionalen Zusammenhang mit der Verkehrsanlage haben, die sich auf öffentlichem Grund befindet, werden der Verkehrszone zugewiesen. Beispielsweise können öffentliche Parkplätze in beschränkter Anzahl, die direkt an eine öffentliche Strasse angrenzen, ebenfalls dieser Zone zugewiesen werden. Trottoirs und Velostreifen, die parallel neben einer Strasse verlaufen, werden ebenfalls der Verkehrszone zugewiesen.

Bei Strassen und Bahnanlagen in Hanglagen müssen oft Stützmauern oder steile Böschungen erstellt werden. Da diese einen direkten Zusammenhang zum Bauwerk haben, sind diese Flächen ebenfalls der Verkehrszone zuzuweisen.

Für die Stationen einer Seilbahn gilt der Grundsatz, dass in den ZNP geeignete Bauzonen (gemäss Art. 15 RPG; Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen, Verkehrszone oder Zonen für touristische Aktivitäten) für die Tal-, Zwischen- und Bergstationen sowie die damit verbundenen Anlagen (Zugänge usw.) auszuscheiden sind. Falls eine dieser Stationen ausserhalb des Bauzonenperimeters liegt und nicht der Bauzone zugewiesen wird (gemäss Art. 15 RPG), können diese Stationen in die Zone für Seilbahnen (öffentlicher Verkehr) integriert werden (vgl. Themenblätter «[Seilbahninfrastrukturen des öffentlichen Verkehrs](#)» und «[Öffentliche und militärische Anlagen](#)»).

Öffentliche Parkplätze oder öffentliche Parkhäuser sind hingegen einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen zuzuweisen. Private Parkplätze sowie private Erschliessungsstrassen und -wege sind nicht der Verkehrszone zuzuweisen, sondern der Bauzone, in der das damit verbundene Gebäude liegt (z.B. Wohnzone, Gewerbezone, usw.).

Wanderwege sowie Velowege (die nicht einer Strasse entlang führen) und Mountainbikerouten werden, da spezialgesetzlich geregelt (GWFV), nicht als Erschliessungsinfrastruktur betrachtet und deshalb nicht als Verkehrszone ausgedehnt.

Zukünftige Verkehrsanlagen

Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr (z. B. Strassen, Eisenbahnlinien) werden im Rahmen von Plangenehmigungsverfahren durch die entsprechende Spezialgesetzgebung genehmigt (zuständige Behörde: Staatsrat oder Bundesbehörden). Sobald die Verkehrsinfrastruktur genehmigt und gebaut ist, wird die Verkehrszone bei der nächsten Revision im ZNP ausgedehnt. Eine Verkehrszone dient also nicht zur Ausscheidung einer zukünftigen Verkehrsinfrastruktur.

Die Planung des kommunalen Strassennetzes erfolgt im Erschliessungsprogramm (Art. 14 kRPG). Die Baulinie (Art. 55 StrG), der generelle Strassenplan (Art. 38 StrG), die im kantonalen Richtplan festgesetzten Projekte und die Sachpläne des Bundes erlauben es, den notwendigen Raum für die geplanten Verkehrsanlagen zu sichern. Diese Projekte können mit hinweisendem Charakter auf den ZNP übertragen werden. Das Trasse einer projektierten Verkehrsanlage (z. B. kommunale Strasse) kann ebenfalls mit hinweisendem Charakter auf den ZNP übertragen werden.

Kommunales Bau- und Zonenreglement (KBZR)

Zwei spezifische Artikel für Verkehrszone sind in das KBZR aufzunehmen: für die Verkehrszone innerhalb der Bauzone und die Verkehrszone ausserhalb der Bauzone.

Baubewilligung

In der Verkehrszone innerhalb der Bauzone ist die zuständige Behörde für Baubewilligungen und die Baupolizei in Artikel 2 BauG geregelt.

In der Verkehrszone ausserhalb der Bauzone ist die zuständige Behörde für Baubewilligungen und die Baupolizei gemäss Artikel 2 BauG die kantonale Baukommission (KBK).

2. Umsteigeinfrastrukturen / Güterverkehrsinfrastruktur / Luftfahrtinfrastruktur – Anforderungen an die kommunale Planung

Bedürfnisnachweis, Interessenabwägungen, Begründung des Standorts

Falls das Planungsverfahren eine künftige Umsteigeinfrastruktur, eine künftige Güterverkehrsinfrastruktur oder eine künftige Luftfahrtinfrastruktur betrifft, muss die Gemeinde belegen, dass die Erweiterung oder Umnutzung einer bestehenden oder die Schaffung einer neuen Zone gerechtfertigt ist und einer Interessenabwägung nach Artikel 3 RPV unterzogen wurde.

Die Interessenabwägung findet zudem auf allen Ebenen der Planung statt. Wenn die Planungsmaßnahme ein Projekt betrifft, das als Festsetzung in den kRP aufgenommen wurde, muss also bereits im damit verbundenen Verfahren eine Interessenabwägung vorgenommen worden sein. Im Planungsverfahren auf kommunaler Ebene wird ebenfalls eine Interessenabwägung erwartet. Ihr Detaillierungsgrad und ihr Umfang werden aber an den Detaillierungsgrad des Planungsinstruments (ZNP oder SNP) angepasst. Wenn das Projekt nicht im kantonalen Richtplan (kRP) eingetragen ist oder eingetragen werden muss, ist im Rahmen des kommunalen Planungsverfahrens eine umfassende und ausführliche Interessenabwägung vorzunehmen.

Zonennutzungsplan (ZNP)

Umsteigeinfrastrukturen werden der Verkehrszone oder der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (ZöBA) zugewiesen. Bahnhofsgebäude, in denen neben den eisenbahnrechtlichen Funktionen auch andere Nutzungen untergebracht sind (z. B. Restauration, Geschäfte, Büros), sind nicht der Verkehrszone zuzuweisen, sondern einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen oder einer anderen Zone, die eine solche Mischnutzung zulässt.

Grundsätzlich sind Infrastrukturen für den Güterverkehr der Arbeitszone zuzuweisen.

Luftfahrtinfrastrukturen sind der ZöBA F zuzuweisen (vgl. Themenblatt «[Öffentliche und militärische Anlagen](#)»). Flughafenengebäude mit zusätzlichen Nutzungen (z. B. Restauration) sind ebenfalls nicht der Verkehrszone zuzuweisen, sondern einer anderen Zone, die eine solche Mischnutzung zulässt.

Kommunales Bau- und Zonenreglement (KBZR)

Die entsprechenden Artikel des KBZR nennen die Möglichkeit für einen Bau solcher Infrastrukturen.

3. Strassenbaulinien – Anforderungen an die kommunale Planung

Baulinien dienen in erster Linie der Sicherung des Raumes für öffentliche Strassen und Wege. Es sind aber auch Baulinien für oberirdische und unterirdische Leitungen möglich. Das Verfahren zur Festlegung der Baulinien ist in den Artikeln 38 ff. und 55 des Strassengesetzes (StrG) festgelegt und die zuständige Genehmigungsbehörde ist der Staatsrat.

Es wird unterschieden zwischen obligatorischen Baulinien, bei denen die Gebäudeflucht zwingend auf der Baulinie zu liegen kommen muss, und fakultativen Baulinien, die lediglich die äusserste Baulinie festlegen, die nicht überschritten werden darf. Baulinien dürfen in jedem Fall nicht überschritten werden.

Falls entlang Kantonsstrassen oder Kantonswegen keine Baulinien festgelegt sind, wird der Abstand gemäss Artikel 200 bis 202 StrG festgelegt. Es ist darauf hinzuweisen, dass es in der Zuständigkeit der DFM liegt, die Strassenbaulinien auf den Kantonsstrassen genehmigen zu lassen. Zudem können diese je nach Kontext und Strassengestaltung manchmal von den im StrG festgelegten Baulinien abweichen. Deshalb darf im KBZR kein Hinweis auf Kantonsstrassen enthalten sein.

Wenn entlang Gemeindestrassen oder -wegen keine Baulinien festgelegt sind, kann die Gemeinde gemäss Artikel 203 StrG den Abstand auch im KBZR definieren. Fehlt eine kommunale Regelung, gilt Artikel 203 Absatz 2 StrG (2 m vom Fahrbahn- oder Trottoirrand für Verkehrswege mit Motorfahrzeugverkehr, 1,50 m für Velowege und Velostreifen). Es wird empfohlen, eine generelle Regelung der Abstände für die kommunalen Strassen und Wege in das KBZR aufzunehmen und Baulinienpläne zu erstellen für Gebiete und Quartiere, in denen eine generelle Regelung nicht zielführend ist.

Baulinien sind sinnvolle raumplanerische Instrumente, die auch kombiniert mit Sondernutzungsplänen (SNP) oder mit Baulandumlegungen angewendet werden können (siehe auch Arbeitshilfe «Sondernutzungspläne», die zurzeit in Erarbeitung ist).

Es wird erwartet, dass die Gemeinde ihre Entscheidungen bezüglich der Baulinien im erläuternden Bericht gemäss Artikel 47 RPV begründet.

Die Gemeinden können auch Gestaltungsbaulinien festlegen (Art. 9 Abs. 2 BauG). Diese werden im Themenblatt «[Bauzonengqualität](#)» behandelt.

Planungsvoraussetzungen / Grundlagen

Den kommunalen Registerhaltern stehen die genehmigten Baulinien zur Verfügung.

Die Daten zu den Baulinien der Nationalstrassen sind auf der [Webseite](#) des Bundesamts für Strassen (ASTRA) verfügbar. Für weitere Informationen zu diesem Thema wenden Sie sich bitte direkt an die Dienststelle Gebietseinheit III (DGE III).

Zonennutzungsplan (ZNP)

Grundsätzlich ist es nicht notwendig, die Baulinien auf den ZNP zu übertragen. Wenn die (insbesondere verbindliche) Baulinie allerdings nur einen Strassenabschnitt oder ein Quartier, aber nicht die gesamte Zone betrifft, ist im ZNP ein spezieller Hinweis einzufügen (z. B. Bereich mit verbindlicher Baulinie oder ähnlich).

Kommunales Bau- und Zonenreglement (KBZR)

Falls die Gemeinde entscheidet, die Abstände für Gemeindestrassen allgemein festzulegen, ist ein spezieller Artikel zu den Strassenbaulinien in das KBZR aufzunehmen.

In der Übersichtstabelle wird angegeben, ob eine Baulinie verbindlich ist oder nicht, insbesondere in Fällen, in denen die Baulinie ein ganzes Gebiet betrifft.

4. Mobilitäts- und Parkraummanagement – Anforderungen an die kommunale Planung¹

Die Zunahme des Verkehrs, die Ausdehnung der Baugebiete und der Klimawandel erfordern eine Änderung der Lebensweise, insbesondere in Bezug auf die Mobilität. Der Verkehr ist heute für ein Drittel der weltweiten Treibhausgasemissionen verantwortlich.² Ausserdem ist ein Verkehrssystem, das ausschliesslich auf motorisiertem Individualverkehr basiert, vor allem in den Agglomerationen wenig effizient. Es ist daher sinnvoll, die Mobilität auf effiziente Verkehrsmittel (das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort) mit geringem CO₂-Ausstoss umzustellen, so dass auch Flächen für andere, namentlich ökologische Funktionen (naturbelassene Flächen, Bäume, Wasser) freigemacht werden können.

Der Ausbau der Infrastruktur für kohlenstoffarme Mobilität (öffentliche Verkehrsmittel, Langsamverkehr und Elektromobilität) stellt eine Lösung für die Umgestaltung der Mobilitätsformen dar. Eine andere ist die Begrenzung der Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr.

Das Angebot an Parkplätzen für motorisierte Fahrzeuge, insbesondere auf privatem Boden, hat einen direkten Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels und de facto die Verkehrsbelastung, die sich negativ auf Mensch und Natur auswirkt und hohe Investitionen erfordert. Im Wallis stösst das Strassennetz an seine Grenzen und sein Unterhalt ist kostspielig. Nicht zuletzt geht der für den motorisierten Individualverkehr (Verkehr und Parkieren) genutzte öffentliche Raum auf Kosten anderer Nutzungen (alternative Mobilität, Veloparkplätze, Begrünung und Entsiegelung, Erholungsgebiete usw.).

Da die Verfügbarkeit eines Parkplatzes direkt am Arbeitsplatz das Mobilitätsverhalten sehr stark beeinflusst, scheint ein besseres Parkraummanagement ein effizientes Mittel zu sein, um die Pendler- oder Freizeitmobilität auf ressourcenschonende Verkehrsmittel zu verlagern (sparsam betreffend Boden und fossilen Brennstoffen). Bemühungen zur Optimierung des Parkplatzangebots für motorisierte Fahrzeuge sind deshalb insbesondere in den Orts- und den wichtigsten wirtschaftlichen Zentren erforderlich: Hier gibt es sehr oft glaubwürdige Alternativen, seien es öffentliche Verkehrsmittel oder der Langsamverkehr (insbesondere Fussgänger und Velos).

¹ Dieses Kapitel und die entsprechenden Musterartikel lehnen sich an die Überlegungen an, die mit dem Büro Urbaplan angestellt wurden (Mandat RCCZ-type, 2022).

² Kenngrössen zur Entwicklung der Treibhausgasemissionen in der Schweiz 1990–2020, BAFU, April 2022

Aus rechtlicher Sicht sind die kantonalen Regeln für Abstellplätze auf privatem Boden in den Artikeln 215 bis 223 StrG festgelegt. Der kRP strebt ebenfalls eine Verlagerung auf den Langsam- und den öffentlichen Verkehr an (Grundsatz 5 des Koordinationsblatts D.5: *Fördern im Rahmen der topographischen Möglichkeiten der Verlagerung eines Teils des MIV auf den ÖV und den ALV*). Auf Bundesebene erarbeitet und betreut der Schweizerische Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) das Schweizer Normenwerk im Strassen- und Verkehrswesen. Diese Normen dienen den Gemeinden als ausgezeichnete Hilfe, um die Gestaltung und Ausstattung von Parkplätzen sowie die Geometrie von Parkeinrichtungen je nach Fahrzeugtyp – sei es für Kraftfahrzeuge, Motorräder oder Velos – zu erfassen. Die vorgeschlagenen Musterartikel lehnen sich direkt an die VSS-Normen an. Zu beachten ist, dass die VSS-Norm 40 281 vorschlägt, für Wohnnutzungen unabhängig von der Art des Standorts eine feste Anzahl von Parkfeldern vorzusehen (pro Wohneinheit oder pro 100 m² BGF). Dieser Vorschlag wird von vielen Schweizer Gemeinden in Frage gestellt. Die Musterartikel sehen deshalb eine Differenzierung nach Standorttyp und unter Beachtung der unterschiedlichen Qualitäten der Anbindung an den öffentlichen Verkehr vor.

Auf Gemeindeebene legt Artikel 30 BauG fest, dass die *«[...] Pflichten im Zusammenhang mit Parkplätzen (obligatorische Einrichtung, Anzahl, Abmessungen, Standort, gemeinsame Flächen, Ausnahmeregelungen und Ersatzleistungen) [...] durch die Strassengesetzgebung und die kommunalen Reglemente geregelt [werden]»*. Und weiter: *«Die Gemeinden können in ihrem KBZR eine Pflicht zur Einrichtung von Parkplätzen für alle Arten von Fahrzeugen vorsehen, namentlich solche für Fahr- und Motorräder. Sie können ebenfalls vorschreiben, dass die Parkplätze für bestimmte Typen von Bauten und Anlagen unterirdisch erstellt werden müssen.»*

Bedürfnisnachweis und Interessenabwägung

Im Rahmen der Revision des ZNP und des KBZR kann die Gemeinde ein Konzept und einen Plan für das Mobilitäts- und Parkraummanagement auf ihrem Gebiet erstellen und den Bedarf an Parkplätzen für den motorisierten Individualverkehr und für Velos ermitteln.

Das Parkraummanagement umfasst neben der Parkraumbewirtschaftung auch die Festlegung des Fahrzeugtyps, der Anzahl und der Lage von Parkplätzen im öffentlichen Raum sowie die Festlegung der Anzahl privater Parkplätze entsprechend ihrer Lage innerhalb des Siedlungsgebiets. Bei Parkplätzen auf privatem Boden kann dies über Vorschriften bezüglich der Qualität und Anzahl von Parkplätzen pro Wohneinheit oder Betrieb sowie der Qualität und Anzahl der Zugänge zum Gebäude erfolgen. So können differenzierte Parkplatzflächen festgelegt werden, die von der Qualität des Dienstleistungs- und Geschäftsangebots, der Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr und den Verkehrsbelastungen abhängig sind. Zudem müssen Abweichungen gewährt werden können, wenn in den Entwicklungsprojekten wirksame Begleitmassnahmen vorgesehen sind (z. B. Bereitstellung von Carsharing-Fahrzeugen oder gemeinsame Nutzung von Parkplätzen). Diese möglichen Abweichungen müssen in einem Ad-hoc-Artikel explizit genannt werden.

Das Parkraummanagement umfasst eine lokale und eine regionale Komponente. Die Massnahmen wirken sich lokal aus, sollten aber räumlich aufeinander abgestimmt werden. So können je nach Situation und regionalen Besonderheiten das Konzept und der Plan für das Parkraummanagement auf gemeindeübergreifender Ebene entwickelt oder regional koordiniert werden. Auf diesen Ebenen können auch Massnahmen wie P+R-Infrastrukturen eingeführt werden.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Gemeinde entscheiden kann, die Parkraumregeln in einem Ad-hoc-Reglement oder im KBZR festzulegen.

Im erläuternden Bericht gemäss Artikel 47 RPV ist darzulegen, wie die Gemeinde die Parkraumbewirtschaftung zu regeln gedenkt; ebenso müssen darin die getroffenen Entscheidungen auf der Grundlage einer Interessenabwägung begründet werden.

Zonennutzungsplan (ZNP)

Mit Ausnahme von öffentlichen Parkplätzen, die der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (ZöBA) B (vgl. Themenblatt «[Öffentliche und militärische Anlagen](#)») oder der Verkehrszone (wenn sich die öffentlichen Parkplätze an der Fahrbahn befinden) zugewiesen werden, werden keine besonderen Erwartungen an die ZNP gestellt.

Kommunales Bau- und Zonenreglement (KBZR)

Musterartikel, die in das KBZR oder in ein Ad-hoc-Reglement aufgenommen werden sollen, werden im Kapitel «Musterartikel» vorgeschlagen. Sie können anhand der folgenden Vorschläge und je nach den Besonderheiten oder Wünschen der Gemeinde angepasst oder präzisiert werden:

Musterartikel «Veloparkplätze»

Zum **Musterartikel «Veloparkplätze»** können die folgenden Kommentare angebracht werden:

- Absatz 1: Die Norm VSS 40 065 gilt für Parkierungsanlagen für Velos und Mopeds. Sie enthält Grundsätze für die Bedarfsermittlung und die Wahl der Standorte von Veloparkierungsanlagen sowie Hinweise zur Aufteilung in Veloparkplätze für Kurzzeit-, Langzeit- und Dauerparkieren. Das Handbuch «Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb» (ASTRA, 2008) umfasst ebenfalls interessante Grundsätze, die es anzuwenden gilt.
- Absatz 3: Falls eine Umsetzung nicht möglich ist, wird die Höhe der Ersatzabgabe auf dem Reglementsweg gemäss den im Strassenverkehrsrecht oder im KBZR enthaltenen Kriterien festgelegt. In diesem Fall werden die Beträge im KBZR festgelegt und im erläuternden Bericht gemäss Artikel 47 begründet. Dieser Absatz wird entsprechend angepasst.
- Die Gemeinde kann einen Mindest- und einen Höchstanteil an Parkfeldern festlegen, die für Cargo-Velos geeignet sind, und im entsprechenden Artikel des BRZ angeben.

Musterartikel «Parkplätze für Motorfahrzeuge»

Zum **Musterartikel «Parkplätze für Motorfahrzeuge»** können die folgenden Kommentare angebracht werden:

- Die Gemeinde kann vorsehen, dass Tiefgaragen und oberirdische Parkplätze mit Leerrohren ausgestattet sein müssen, durch die jedes Parkfeld mit Strom zum Aufladen von elektrisch betriebenen Fahrzeugen versorgt werden kann.
- Sie kann auch verlangen, dass Aussenparkplätze mit wasserdurchlässigen Belägen sowie mit Bäumen oder Hecken gestaltet werden, um die Integration der Parkfelder in ihre Umgebung zu verbessern.
- Die VSS-Norm 40 281 legt das Vorgehen zur Planung des Parkfelder-Angebots für Personenwagen für verschiedene Nutzungsarten fest.
- Absatz 1: Die VSS-Norm 40 291 definiert die Anordnung und Geometrie der Parkierungsanlagen für Personenwagen und Motorräder. Die VSS-Norm 40 050 regelt die Anordnung und die Gestaltung von Grundstückszufahrten.
- Absatz 2: Die Normen SIA 521 500, VSS 640 075 und VSS 40 291a ermöglichen die Erstellung von behindertengerechten Anlagen.

- Absatz 4: Die Gemeinde kann bei Anträgen auf eine Abweichung von den Mindestvorgaben insbesondere die folgende Gründe geltend machen:
 - a. Erfordernisse in Bezug auf den Umweltschutz, insbesondere gemäss Artikel 11 und 12 des Bundesgesetzes über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983, sowie die Erhaltung der natürlichen Umwelt oder des kulturellen Erbes;
 - b. unverhältnismässig hohe Kosten für eine Realisierung des Parkplatzes, vor allem insbesondere aufgrund geotechnischer oder morphologischer Einschränkungen;
 - c. besondere Verpflichtungen oder Vereinbarungen, sofern diese Klauseln enthalten, die sowohl eine objektive Begründung für die Reduzierung des Parkfeld-Angebots ermöglichen als auch für künftige Nutzende verbindlich und im Grundbuch eingetragen sind (z. B. Ökoquartier);
 - d. erhebliche Verbesserungen des Angebots des öffentlichen Verkehrs;
 - e. die Schaffung einer oder mehrerer Wohnungen durch den Ausbau von Dachböden oder die Aufstockung von Gebäuden;
 - f. Anforderungen im Zusammenhang mit der Bewirtschaftung und dem Betrieb des strukturierenden Strassennetzes;
 - g. Analyse der Synergien mit anderen grossen Verkehrserzeugern oder Parkieranlagen von Nicht-Wohnnutzungen (VSS 640 280 ff).
- Absatz 5: Dieser Absatz kann auch in ein Ad-hoc-Reglement aufgenommen werden.
- Absatz 6: Falls eine Umsetzung nicht möglich ist, wird die Höhe der Ersatzabgabe auf dem Reglementsweg gemäss den im Strassenverkehrsrecht oder im KBZR enthaltenen Kriterien festgelegt. In diesem Fall werden die Beträge im KBZR festgelegt und im erläuternden Bericht gemäss Artikel 47 begründet. Dieser Absatz wird entsprechend angepasst.

Der **Musterartikel «Parkplatzflächen»** ist nur dann sinnvoll, wenn die Gemeinde die Anforderungen der VSS-Normen bezüglich der standortabhängigen Werte (Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Anteil des Langsamverkehrs am Mobilitätsaufkommen) für die einzelnen Bereiche/Quartiere vereinheitlichen will. Die Bereiche werden insbesondere aufgrund ihrer Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr (aktuell und gemäss den Entwicklungen der nächsten 15 Jahre) ausgeschieden. Bezüglich der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln sollte sich die Gemeinde an den ÖV-Güteklassen des ARE orientieren (map.geo.admin.ch).

Zum **Musterartikel «Ausgangsgrösse und Korrekturfaktor»** können die folgenden Kommentare angebracht werden:

- Dieser Artikel ist nur dann sinnvoll, wenn die Gemeinde die Anforderungen der VSS-Normen bezüglich der standortabhängigen Werte (Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Anteil des Langsamverkehrs am Mobilitätsaufkommen) für die einzelnen Bereiche/Quartiere vereinheitlichen will.
- Absatz 2: Die Tabelle schlägt eine Aufteilung des Gebietes in vier typische Bereiche vor, die in jedem Siedlungsraum beobachtet werden können. Die Gemeinden sind jedoch aufgefordert, den Perimeter dieser Bereiche auszuscheiden oder auch Bereiche entsprechend den Merkmalen ihres Gebietes zu definieren.
Die vorgeschlagenen Korrekturfaktoren sind Richtwerte und basieren auf den Standort-Typen der VSS-Norm. Generell gilt: Je besser ein städtischer Raum mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen ist, desto geringer sollte das Parkplatzangebot für Wohnen, Arbeiten und Besuchende sein.
Die VSS-Norm 640 281 empfiehlt spezifische Ausgangsgrössen je nach Art der Nutzung (Tab. 1, S. 14–15) und Korrekturfaktoren je nach Standort-Typ (Tab. 3, S. 16). Beispielsweise ist für eine

Anwaltskanzlei mit einer Bruttogeschossfläche von 200 m² im Stadtzentrum ein Parkfeld pro mitarbeitende Person und ein Parkfeld für Besucherinnen und Besucher vorgesehen.

Zum **Musterartikel «Mobilitätsplan»** können die folgenden Kommentare angebracht werden:

- Bevor die Gemeinde diesen Artikel in ihr KBZR aufnimmt, empfiehlt es sich, einen Mobilitätsplan oder Massnahmen zum Parkraummanagement für ihre eigene Verwaltung einzuführen, der als Vorbild für private oder (para-)öffentliche Unternehmen dienen kann.
- Absatz 1: Das Pflichtenheft für den Mobilitätsplan kann unter anderem die folgenden Elemente umfassen:
 - a. eine Erreichbarkeitsanalyse für alle verfügbaren Verkehrsmittel in der bestehenden und zukünftigen Situation;
 - b. Ziele auf dem Weg hin zu einem alternativen Modalsplit zum motorisierten Individualverkehr;
 - c. erforderliche Massnahmen, damit diese Ziele erreicht werden;
 - d. ein Monitoring-Plan, um die Umsetzung der Massnahmen und die Erreichung der Ziele zu überwachen.

Zum **Musterartikel «Zufahrt für Motorfahrzeuge»** können die folgenden Kommentare angebracht werden:

- Bei jedem Baubewilligungsgesuch wird ein Erschliessungskonzept erstellt und der Gemeinde zur Beurteilung vorgelegt. Die Möglichkeit, eine Zufahrt zwischen mehreren Grundstücken gemeinsam zu nutzen, muss vorrangig und in Übereinstimmung mit dem Parkplatzkonzept geprüft werden. Falls eine solche gemeinsame Grundstückzufahrt nicht möglich ist, muss dies nachgewiesen werden. Die VSS-Norm 40 050 sieht zudem vor, dass die Zufahrten zu benachbarten Grundstücken wenn möglich zusammengelegt werden. Die Gemeinde kann in ihrem KBZR auch vorschreiben, dass Zufahrten zu benachbarten Grundstücken gemeinsam genutzt werden.
- Der hierarchische Aufbau des Strassennetzes auf der Grundlage der VSS-Norm 40 040b muss eingehalten werden. Dabei gilt der Grundsatz, dass so viel und so weit wie möglich an Erschliessungs- und Sammelstrassen angeschlossen wird, und nicht an Strassen einer höheren Hierarchieebene (insbesondere Kantonsstrassen).
- Die Gemeinde kann in ihrem KBZR vorsehen, dass die Zufahrten nach Möglichkeit mit einem wasserdurchlässigen Belag versehen werden. Sie kann auch verlangen, dass Zufahrtsrampen überdacht und begrünt werden, um deren Integration in die Umgebung zu gewährleisten.

Musterartikel

[Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen \(ZöBA\)](#)

[Verkehrszone](#)

[Mobilitäts- und Parkraummanagement](#)

[Strassenbaulinien](#)

[Übersichtstabelle](#)

Verweise und Links

[Arbeitshilfe – «Erschliessungsprogramm für die Bauzonen»](#)

Arbeitshilfe «Sondernutzungspläne» (in Arbeit)

[Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb \(ASTRA, 2008\)](#)

[Norm VSS 40 040b «Projektierung, Grundlagen – Strassentypen»](#)

[Norm VSS 40 050 «Grundstückzufahrten – Anordnung und Gestaltung»](#)

[Norm VSS 40 065 «Parkieren – Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen»](#)

[Norm VSS 40 281 «Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen»](#)

[Norm VSS 40 291 «Parkieren – Anordnung und Geometrie der Parkierungsanlagen für Personenwagen und Motorräder»](#)

[Norm VSS 40 291a «Parkieren – Anordnung und Geometrie der Parkierungsanlagen»](#)

[Norm VSS 640 075 «Fussgängerverkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum»](#)

[Norm VSS 640 280 «Parkieren – Grundlagen»](#)

[SIA 521 500 «Hindernisfreie Bauten»](#)

Verantwortliche Dienststelle(n)

Dienststelle(n)	Kontaktdaten
Dienststelle für Mobilität (DFM)	Rue des Creusets 5 1950 Sitten 027 606 34 00 SDM@admin.vs.ch https://www.vs.ch/de/web/sdm/

Validierung und Versionen

Datum	Version	Validierung und Änderungen
8. Januar 2025	1.0	Validierung durch die verantwortliche(n) Dienststelle(n)
April 2025	1.0	Erste Version



Musterartikel

Verkehrszone

Betroffenes Themenblatt

[Mobilität und Transportinfrastruktur](#)

Vorschlag für einen Musterartikel im KBZR

(Hervorhebung = von der Gemeinde anzupassen)

Art. **xx** Verkehrszone innerhalb der Bauzone

- 1 Die «Verkehrszone innerhalb der Bauzone» umfasst die gemäss der Spezialgesetzgebung genehmigten öffentlichen Verkehrsanlagen innerhalb der Bauzone wie Nationalstrassen, Kantonsstrassen, Gemeindestrassen, Eisenbahn- und Fluganlagen, öffentliche Plätze sowie Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel und Parkplätze.
- 2 In diesen Zonen sind auch öffentliche Bauten und Anlagen zulässig, die einen engen Zusammenhang mit der Verkehrsinfrastruktur haben (z. B. Container für die Abfallsammlung).

Art. **xx** Verkehrszone ausserhalb der Bauzone

- 1 Die «Verkehrszone ausserhalb der Bauzone» umfasst die gemäss der Spezialgesetzgebung genehmigten öffentlichen Verkehrsanlagen ausserhalb der Bauzone wie Nationalstrassen, Kantonsstrassen, Gemeindestrassen, Eisenbahn- und Fluganlagen, öffentliche Plätze sowie Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel und Parkplätze.
- 2 In diesen Zonen sind auch öffentliche Bauten und Anlagen zulässig, die einen engen Zusammenhang mit der Verkehrsinfrastruktur haben (z. B. Salzsilos).

Verantwortliche Dienststelle(n)

Dienststelle(n)	Kontaktdaten
Dienststelle für Mobilität (DFM)	Rue des Creusets 5 1950 Sitten 027 606 34 00 SDM@admin.vs.ch https://www.vs.ch/de/web/sdm/

Validierung und Versionen

Datum	Version	Validierung und Änderungen
August 2021	1.0	Erste Version
8. Januar 2025	2.0	Validierung durch die verantwortliche(n) Dienststelle(n)
April 2025	2.0	Aktualisierung 2025



Musterartikel

Mobilitäts- und Parkraummanagement

Betroffenes Themenblatt

[Mobilität und Transportinfrastruktur](#)

Vorschlag für einen Musterartikel im KBZR

(Hervorhebung = von der Gemeinde anzupassen)

Art. **xx** Parkierung von Velos

- 1 Die Anzahl und die Gestaltung der Abstellplätze für Velos müssen den geltenden VSS-Normen entsprechen.
- 2 Die Erstellung von Abstellplätzen erfolgt vorrangig auf privatem Boden.
- 3 Wenn es nachweislich nicht möglich ist, den Bedarf an Abstellplätzen für Velos zu decken, kann die Gemeinde gegen eine Ersatzabgabe von der Erstellung aller oder eines Teils der Abstellplätze absehen und an anderer Stelle im Gemeindegebiet Ausgleichsmassnahmen umsetzen. Die Höhe der Ersatzabgabe wird auf dem Reglementsweg gemäss den im Strassenverkehrsrecht geltenden Kriterien festgelegt.

Art. **xx** Parkierung von Motorfahrzeugen

- 1 Die Dimensionierung des Angebots an Parkfeldern für Motorfahrzeuge sowie der Zugang dazu werden gemäss den geltenden VSS-Normen festgelegt.
- 2 Die Abmessungen, die Merkmale und der Anteil der Parkfelder für Motorfahrzeuge für Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie der Zugang dazu werden gemäss der geltenden VSS-Norm festgelegt.
- 3 Die Erstellung von Parkfeldern erfolgt ausschliesslich auf privatem Boden.
- 4 Die Gemeinde kann nach Rücksprache mit den zuständigen kantonalen Dienststellen eine Abweichung bezüglich der Anzahl der zu erstellenden Parkfelder gewähren.
- 5 Eine gesuchstellende Person kann auf ihrem Grundstück ein kleineres Angebot vorsehen, wenn eine Möglichkeit zur Mehrfachnutzung der Parkfelder auf einem Nachbargrundstück / im Quartier vorhanden ist. Ebenso kann die Gemeinde für jeden neuen privaten Firmenparkplatz oder privaten Parkplatz für öffentliche Zwecke (z. B. Geschäfte) mit mehr als **xx** Parkfeldern verlangen, dass zumindest ein Teil dieser Parkfelder ausserhalb der Hauptnutzungszeiten und insbesondere abends und am Wochenende öffentlich zugänglich ist. Bei der Analyse wird darauf geachtet, dass kein Überangebot an Parkplätzen geschaffen wird.
- 6 Wenn es nachweislich nicht möglich ist, den Bedarf an Parkfeldern für Motorfahrzeuge zu decken, kann die Gemeinde gegen eine Ersatzabgabe von der Erstellung aller oder eines Teils der Parkfelder absehen und an anderer Stelle im Gemeindegebiet Ausgleichsmassnahmen umsetzen. Die Höhe der Ersatzabgabe wird auf dem Reglementsweg gemäss den im Strassenverkehrsrecht geltenden Kriterien festgelegt.

- 7 Abweichungen von den Mindestanforderungen ohne finanziellen Ausgleich können gewährt werden, wenn die gesuchstellende Person im Rahmen eines Mobilitätskonzepts (Carsharing, Bereitstellung von Elektrovelos in Selbstbedienung, Mobilitätsplan des Unternehmens usw.) Begründungen für eine alternative Erreichbarkeit vorlegt. Solche Abweichungen können sowohl für Wohnungen als auch für Unternehmen, Geschäfte usw. gewährt werden. Die Gemeinde behält sich das Recht vor, die Umsetzung und Überwachung der Begleitmassnahmen jederzeit zu überprüfen.
- 8 Abweichungen von den Mindestanforderungen müssen ausserdem im Rahmen der Entwicklung von Quartierplänen oder Detailnutzungsplänen sowohl für Wohnungen als auch für Unternehmen, Geschäfte usw. geprüft werden.

Art. xx Parkplatzflächen

- 1 Für Wohnen und Gewerbe werden die Parkfeldquoten in der Gemeinde entsprechend der Bereiche festgelegt, die im Plan im Anhang zu dieser Verordnung ausgeschieden sind.
- 2 Die Bereiche werden durch das Konzept und den Plan zur Parkraumbewirtschaftung definiert.

Art. xx Ausgangsgrössen und Korrekturfaktor für Parkfelder für Motorfahrzeuge

- 1 Die Anzahl der zulässigen Parkfelder pro Bereich entspricht der Ausgangsgrösse multipliziert mit dem Korrekturfaktor.
- 2 Die folgende Tabelle legt diese unterschiedlichen Anforderungen (Ausgangsgrösse und Korrekturfaktor) für alle Nutzungsarten (Wohnen und Gewerbe) fest.

Nutzung	Ausgangsgrösse	Korrekturfaktor							
		Bereich «Bahnhof»		Bereich «Zentrum»		Bereich «Suburbaner Raum»		Bereich «Peripherie»	
		mind.	max.	mind.	max.	mind.	max.	mind.	max.
Wohnen Bewohner	1 Parkfeld pro 100 m ² BGF	40%	60%	50%	80%	70%	90%	90%	100%
Wohnen Besucher	0,1 Parkfeld pro 100 m ² BGF	40%	60%	50%	80%	70%	90%	90%	100%
Unternehmen Angestellte	Siehe VSS-Norm 640281	20%	40%	40%	60%	50%	80%	70%	90%
Unternehmen Besucher/ Kunden	Siehe VSS-Norm 640281	20%	40%	40%	60%	50%	80%	70%	90%

- 3 Für Gebäude mit Alterswohnungen und Wohnungen für Studierende, Schülerinnen und Schüler sind keine Bewohnerparkplätze vorgeschrieben. Die Anzahl der Parkfelder für das Personal sowie Besucherinnen und Besucher wird hingegen nach der entsprechenden VSS-Norm berechnet.

- 4 Die Anzahl Parkfelder für motorisierte Zweiräder wird auf mindestens 10 % des Bedarfs an Parkplätzen für Autos gemäss Definition in Absatz 2 festgelegt. Mindestens 50 % der Parkfelder sind für Besucherinnen und Besucher zugänglich und befinden sich in der Nähe der Haupteingänge der Gebäude.
- 5 Im Anschluss an die Berechnungen wird die errechnete Parkfeldzahl auf die nächste ganze Zahl aufgerundet.

Art. **xx** Mobilitätsplan

- 1 Unternehmen mit **50** oder mehr Beschäftigten (in Vollzeitäquivalenten) auf dem Gemeindegebiet müssen bei jedem Baubewilligungsgesuch einen Mobilitätsplan auf der Grundlage eines Pflichtenheftes erstellen, das vorgängig von der Gemeinde genehmigt werden muss.
- 2 Unternehmen mit **25** oder mehr Beschäftigten (in Vollzeitäquivalenten) auf dem Gemeindegebiet müssen der Gemeinde bei jedem Baubewilligungsgesuch Massnahmen zur Parkraumbewirtschaftung vorlegen, um den Bedarf an Parkfeldern und das Verkehrsaufkommen zu beschränken.

Art. **xx** Zufahrt für Motorfahrzeuge

- 1 Die Abmessungen und Eigenschaften der Zufahrten für Motorfahrzeuge (Breite, Steigung, Sichtbarkeit usw.) werden gemäss den geltenden VSS-Normen festgelegt.
- 2 Der Zugang zum Strassennetz muss den Bestimmungen der geltenden Gesetzgebung entsprechen.
- 3 Die Vorschriften für die Erstellung der Zufahrten werden durch die geltende Gesetzgebung geregelt.
- 4 Die Erstellung einer Zufahrt über ein öffentliches Trottoir bedarf der Genehmigung der zuständigen Behörde. Die Kosten für die Erstellung und den Unterhalt sowie gegebenenfalls die Aufhebung und Wiederinstandstellung des ursprünglichen Zustands sind vom Zufahrtsberechtigten zu tragen.
- 5 Rampen zu Tiefgaragen müssen zwingend innerhalb der Baugrenzen angelegt werden. Ihre Lage und Gestaltung müssen eine harmonische Integration in die Umgebung gewährleisten. Die Inanspruchnahme von Freiräumen muss auf ein absolutes Minimum beschränkt werden.

Verantwortliche Dienststelle(n)

Dienststelle(n)	Kontaktdaten
Dienststelle für Mobilität (DFM)	Rue des Creusets 5 1950 Sitten 027 606 34 00 SDM@admin.vs.ch https://www.vs.ch/de/web/sdm/

Validierung und Versionen

Datum	Version	Validierung und Änderungen
8. Januar 2025	1.0	Validierung durch die verantwortliche(n) Dienststelle(n)
April 2025	1.0	Erste Version



Musterartikel

Strassenbaulinien

Betroffenes Themenblatt

[Mobilität und Transportinfrastruktur](#)

Vorschlag für einen Musterartikel im KBZR

(**Hervorhebung** = von der Gemeinde anzupassen)

Art. **xx** Strassenbaulinien

- ¹ Fehlen entlang der Gemeindestrassen und -wege im massgebenden Verfahren genehmigte Strassenbaulinien, ist zum Fahrbahn- oder Trottoirrand einer öffentlichen Strasse (Alternative: Strasse mit Motorfahrzeugverkehr) ein Abstand von ... m und zu Fuss- und Radwegen ein Abstand von ... m einzuhalten.

Verantwortliche Dienststelle(n)

Dienststelle(n)	Kontaktdaten
Dienststelle für Mobilität (DFM)	Rue des Creusets 5 1950 Sitten 027 606 34 00 SDM@admin.vs.ch https://www.vs.ch/de/web/sdm/

Validierung und Versionen

Datum	Version	Validierung und Änderungen
August 2021	1.0	Erste Version
8. Januar 2025	2.0	Validierung durch die verantwortliche(n) Dienststelle(n)
April 2025	2.0	Aktualisierung 2025