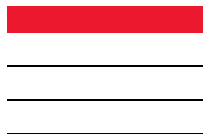


Autoarme Nutzung

STADT AARAU



LEITFADEN Mobilitätskonzept für autoarme Nutzung

Erläuterungen zur Verordnung über das Mobilitätskonzept
bei Parkierungsanlagen (MobiliätskonzeptV Parkierung) vom 15.05.2023

Impressum

Trägerin

Stadt Aarau
Stadtentwicklung
Rathausgasse 1
5000 Aarau

Bearbeitung

Synergo und Planungsbüro Jud
Stefan Schneider
Robert de Tommasi
Nicola Nübold

Inhaltsverzeichnis

1.	GRUNDLAGEN.....	5
1.1	Einleitung.....	5
1.2	Rechtliche Rahmenbedingungen.....	5
2.	ERMITTLUNGEN DES ZWECKMÄSSIGEN PARKFELDANGEBOTES	6
3.	ZUSAMMENSPIEL MOBILITÄTSKONZEPT, WIRKUNGSKONTROLLE UND RÜCKFALLEBENE	9
4.	INHALTE DES MOBILITÄTSKONZEPTS	9
4.1	Projektbeschrieb.....	9
4.2	Herleitung zulässige minimale bis maximale Anzahl Parkfelder sowie beantragte Anzahl Parkfelder.....	10
4.3	Standortanalyse.....	10
4.4	Ziele.....	10
4.5	Regelung des autoarmen Wohnens bzw. Arbeitens.....	11
4.6	Massnahmenbeispiele.....	12
4.7	Wirkungskontrolle	13
4.8	Rückfallebene.....	13
5	ANSPRECHPARTNER UND BERATUNG.....	13
5.1	Grundsätze.....	13
5.2	Ansprechpartner in der Verwaltung	14
5.3	Kantonale Mobilitätsplattform <i>aargaumobil</i>	14
5.4	Weiterführende Informationen:	14

Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1	Standorttypen zur Reduktion von Parkfeldern.....	7
Tabelle 1	Minimale bis maximale Abminderungswerte des Parkfelderangebots	8
Tabelle 2	Parkfelderangebot in Prozent der durch die Standorttypen definierten Werte	8

1. Grundlagen

1.1 Einleitung

Für die Steuerung der weiteren Verkehrsentwicklung in der Stadt Aarau stellt die Parkierung ein Schlüsselement dar. Deshalb ist die zurückhaltende Parkfeldebemessung im Zuge der weiteren Nutzungsentwicklung eine Grundvoraussetzung für die stadtverträgliche Lenkung der Verkehrsentwicklung. Entsprechend kann gemäss Bau- und Nutzungsordnung (BNO) der Stadt Aarau bei Bauvorhaben das nutzungsspezifische Angebot an Pflichtparkfeldern für Bewohnerinnen und Bewohner sowie für Beschäftigte unterschritten werden. Bewilligungsvoraussetzung für solche sogenannt „autoarmen“ Wohn- oder Gewerbenutzungen ist ein Mobilitätskonzept. Der vorliegende Leitfaden stellt die in der BNO genannten Ausführungsbestimmungen für **Mobilitätskonzepte bei Bauvorhaben mit reduziertem Pflichtparkfelderangebot** vor. Für Mobilitätskonzepte bei Bauvorhaben mit mehr als 50 Parkfeldern existiert ein separater Leitfaden¹.

Falls bei einem Bauvorhaben mehr als 50 Parkfelder erstellt werden und auch das Pflichtparkfelderangebot unterschritten wird, ist aufgrund der ausschliesslich mit Unterschreitungen des Pflichtangebots verbundenen Rückfallebene der vorliegende Leitfaden massgebend. Der Leitfaden zu Mobilitätskonzepten für Bauvorhaben mit mehr als 50 Parkfeldern kann in einem solchen Fall ergänzend für die Festlegung von Zielen und Massnahmen bezüglich Parkfeldern für Besucherinnen und Besucher bzw. den von dieser Nutzergruppe erzeugten Verkehr beigezogen werden.

1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Anzahl der zu erstellenden Parkfelder bei einem Bauprojekt wird in §§ 55 ff. des kantonalen Gesetzes über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG; SAR 713.100) gesetzlich festgelegt. § 43 der kantonalen Bauverordnung (BauV; SAR 713.121) hält fest, dass für die Festlegung der nutzungsspezifischen Parkfelder-Anzahl die VSS-Norm SN 640 281 „Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen“ vom 1. Februar 2006 anzuwenden ist. § 43a BauV regelt sodann, dass bei speziellen örtlichen Verhältnissen für autoarmes Wohnen ein geringeres Parkfelder-Angebot als gemäss den Richtwerten festgelegt werden kann, wenn in einem Mobilitätskonzept aufgezeigt wird, warum der Bedarf an Parkfeldern tiefer liegt und mit welchen Massnahmen dieser geringere Bedarf dauerhaft sichergestellt wird (Abs. 1). Das Mobilitätskonzept ist als Auflage in die Baubewilligung aufzunehmen und im Grundbuch anzumerken (Abs. 2). Das kommunale Recht kann konkretisierende Bestimmungen erlassen (Abs. 3). Gemäss § 68, Abs. 2 der BNO der Stadt Aarau sind auf das nach kantonalem Recht hergeleitete Angebot an Parkfeldern für ein Bauvorhaben die im Anhang 8 der BNO festgehaltenen standortspezifischen Reduktionsfaktoren anzuwenden. Die insgesamt aus diesen Vorgaben resultierenden Schritte zur Ermittlung eines zweckmässigen Parkfelderangebots für ein Bauvorhaben werden in Kapitel 2 aufgezeigt.

In § 68 Abs. 4 der BNO ist festgehalten, dass das Angebot an Pflichtparkfeldern für Bauvorhaben mit der ausdrücklichen Zielsetzung autoarmer Nutzung bis zum vollständigen Verzicht reduziert werden kann. Dies gilt bei Parkfeldern für Bewohnerinnen und Bewohner sowie für Beschäftigte. Für Besucherinnen und Besucher ist das notwendige Angebot an Pflichtparkfeldern dagegen in jedem Fall zu erstellen. Bewilligungsvoraussetzung für autoarme Nutzungen ist ein Mobilitätskonzept, dessen Grundzüge in § 67, Abs. 2 & Abs. 3 der BNO folgendermassen definiert werden:

¹ [Link zum Leitfaden für Objekte mit mehr als 50 PP einfügen](#)

„Das Mobilitätskonzept zeigt auf, wie die Mobilität aller Nutzergruppen optimiert werden kann. Es enthält insbesondere:

- a) die Definition von Zielen (Entlastung des Strassennetzes von Motorfahrzeugverkehr, Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel, Förderung des Fuss- und Veloverkehrs);*
- b) die Massnahmen zur Erreichung dieser Ziele, wie Nutzung und Angebote im Carsharing, Anreize zur Förderung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs (Mobilitätsbonus, Entschädigungen, Beiträge usw.), zu treffende Informationsmassnahmen (z.B. Fahrplanangaben, Erreichbarkeit, Fahrgemeinschaften);*

Die Eigentümerinnen und Eigentümer von Parkierungsanlagen haben eine dauernde Wirkungskontrolle durchzuführen und dem Stadtrat darüber periodisch Bericht zu erstatten. Zeigt diese, dass die angestrebten Ziele nicht erreicht werden, sind dem Stadtrat zusätzliche Massnahmen zur nachträglichen Erreichung vorzuschlagen. Der Stadtrat kann diese und andere geeignete Massnahmen verfügen. Bleibt die Berichterstattung über die Wirkungskontrolle aus und ist die Nichterreichung der angestrebten Ziele offensichtlich, kann der Stadtrat vorläufige Massnahmen bis hin zum Nutzungsverbot verfügen.“

2. Ermittlungen des zweckmässigen Parkfeldangebotes

Schritt 1: Festlegung des Parkfelderangebots aufgrund der Richtwerte

Das Parkfelderangebot richtet sich nach der VSS-Norm SN 640 281. Das vereinfachte Verfahren gemäss der Norm findet für Wohnnutzungen in jedem Fall Anwendung und für übrige Nutzungen, wenn das Parkfelderangebot nicht mehr als 300 oder das motorisierte Individualverkehrsaufkommen nicht mehr als 1'500 Fahrten pro Tag beträgt. In allen anderen Fällen werden die Anzahl Parkfelder sowie die dadurch erzeugten Fahrten nach dem detaillierten Verfahren gemäss der Norm oder nach vergleichbaren Berechnungsgrundlagen ermittelt, wie zum Beispiel nachweislichen Erfahrungswerten.

Schritt 2: Reduktion aufgrund Standorttypen

Die Festlegung der Standorttypen wird in Abweichung zur VSS-Norm SN 640 281 je nach geografischer Lage verbindlich festgelegt und richtet sich nach der Erschliessungsqualität des Grundstücks bzw. der Immobilie mit dem öffentlichen Verkehr und der Erreichbarkeit mittels Velo oder zu Fuss.

Abbildung 1 zeigt die räumliche Definition der Standorttypen und beinhaltet ebenfalls die Gebietsdefinitionen für den nachfolgend dargestellten Schritt 3 (Altstadt, Bahnhofnähe und Transformationsgebiete). Das zu erstellende bzw. zulässige Parkfelderangebot in Prozent der Richtwerte ist in Tabelle 1 dargestellt.

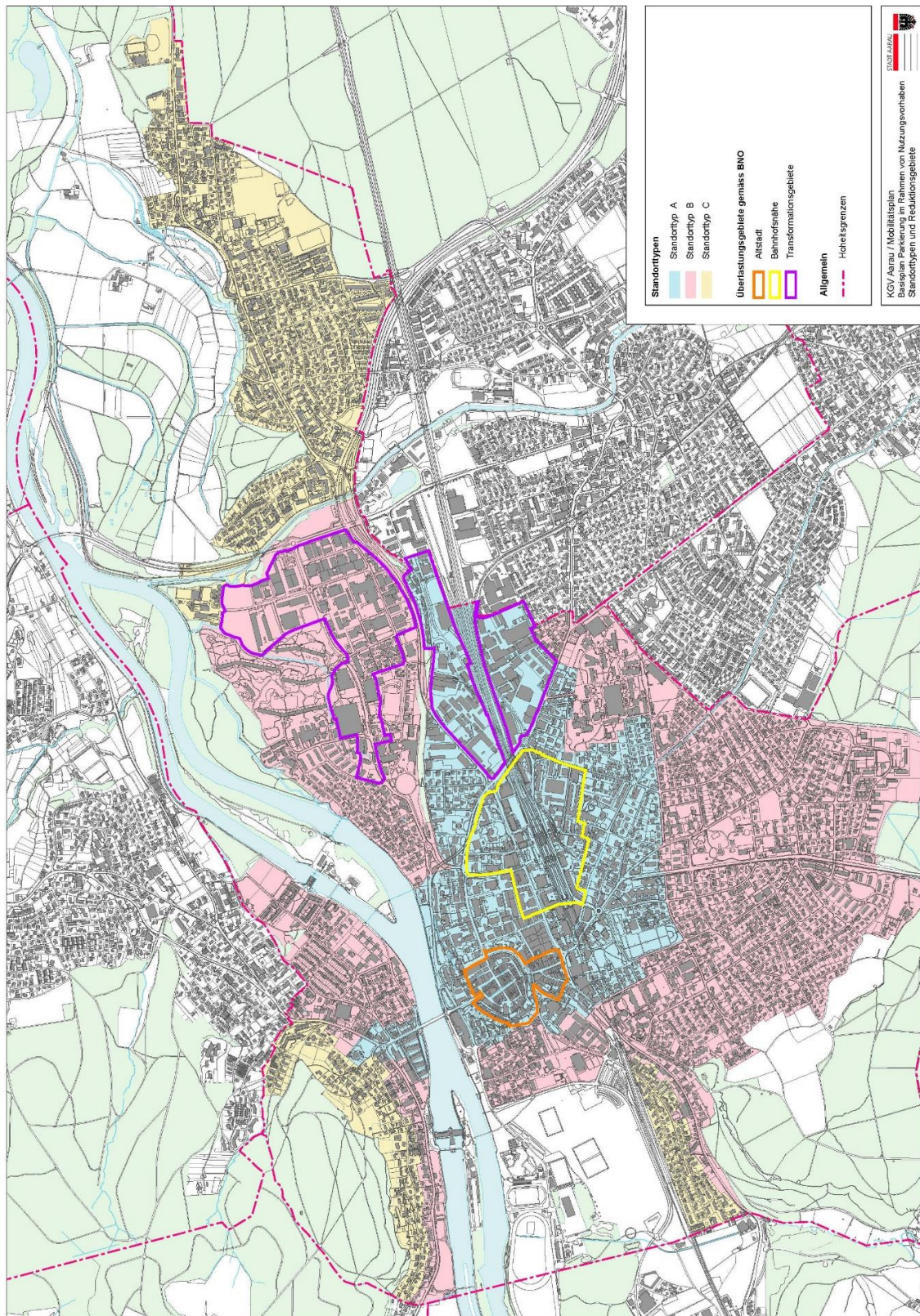


Abbildung 1: Standorttypen zur Reduktion von Parkfeldern gemäss § 68 Abs. 2 und 3 BNO der Stadt Aarau

Standorttyp	Bewohner/-innen	Beschäftigte	Besucher/-innen
A	min. 50% / max. 100%	Min. 20% / max. 30%	min. 20% / max. 30%
B	min. 70% / max. 100%	min. 40% / max. 50%	min. 40% / max. 50%
C	min. 90% / max. 100%	min. 50% / max. 70%	min. 50% / max. 70%

Tabelle 1 Minimale bis maximale Abminderungswerte des Parkfelderangebots in Prozent der Richtwerte, gemäss § 68 Abs. 2 BNO der Stadt Aarau

Die Zahl der zu erstellenden und bewilligbaren Parkplätze bewegt sich zwischen dem minimalen und dem maximalen Abminderungswert. Unter Wahrung dieser Grenzen liegt die Zahl der zu erstellenden Parkplätze im Ermessen der Eigentümerschaft. Vorbehalten bleibt die Pflicht für bzw. das Recht auf ein Mobilitätskonzept und die entsprechenden Nachweise.

Schritt 3: Überlastungsgebiete

Einzelne Gebiete (Überlastungsgebiete: Altstadt, Gebiete in Bahnhofsnähe und Transformationsgebiete) wurden zur Vermeidung der Überlastung des Strassennetzes und zum Schutz vor Verkehrsauswirkungen mit einer weiteren Reduktion belegt. Die Überlastungsgebiete sowie die in diesen Gebieten geltenden zusätzlichen Reduktionsfaktoren sind in Abbildung 1 und Tabelle 2 dargestellt.

Überlastungsgebiete	Bewohner/-innen	Beschäftigte	Besucher/-innen Kunden und Kundinnen
Altstadt	Erstellung privater Parkfelder untersagt	Erstellung privater Parkfelder untersagt	Erstellung privater Parkfelder untersagt
Bahnhofsnähe	85%	60%	70%
Transformationsgebiete	100%	70%	80%

Tabelle 2 Parkfelderangebot in Prozent der durch die Standorttypen definierten Werte (vgl. Tabelle 1), gemäss § 68 Abs. 3 BNO der Stadt Aarau

3. Zusammenspiel Mobilitätskonzept, Wirkungskontrolle und Rückfallebene

Für die Bewilligung und für den Betrieb autoarmer Nutzungen sind drei zusammenspielende Elemente nötig:

- Das Mobilitätskonzept zeigt auf, warum davon auszugehen ist, dass die autoarme Nutzung einen dauerhaft tieferen Parkplatzbedarf erzeugt als eine herkömmliche Nutzung ohne Mobilitätskonzept. Weiter ist im Konzept festzuhalten, mit welchen Massnahmen dieser geringere Bedarf gewährleistet und mit welchen überprüfbaren Zielen er nachgewiesen werden kann.
- Die Wirkungskontrolle stellt sicher, dass die Erreichung der Ziele und damit das Funktionieren des Mobilitätskonzepts periodisch überprüft werden.
- Die im Grundbuch festgehaltene Rückfallebene stellt sicher, dass bei dauerhafter und massgeblicher Abweichung von den Zielen des Mobilitätskonzepts das Pflichtparkfelderangebot nachträglich nachgewiesen oder, falls dies nicht möglich ist, finanziell abgegolten wird. Die entsprechenden Eintragungen im Grundbuch sind nach Rechtskraft der Baubewilligung, jedoch vor Baubeginn zu veranlassen.

Die Wirkungskontrolle ist von der Eigentümerschaft jährlich durchzuführen. Die Ergebnisse sind in einem Kurzbericht (vgl. Kap. 4.7) zu dokumentieren und der Stadt Aarau (Kontaktadresse vgl. Kap. 5) unaufgefordert einzureichen.

Zeigen Wirkungskontrollen wiederholt einen guten Zielerreichungsgrad und damit das Funktionieren des Mobilitätskonzepts, kann die Stadt Aarau die Perioden der Wirkungskontrolle für das jeweilige Objekt verlängern oder diese Nachweispflicht bis auf Weiteres ganz aussetzen.

Zeigt eine Wirkungskontrolle, dass die angestrebten Ziele verfehlt werden, sind in Absprache mit der Stadt Massnahmen umzusetzen, um die Zielerreichung künftig zu gewährleisten. Gleichzeitig kann die Stadt Aarau in diesem Fall die Nachweispflicht der Wirkungskontrolle für das jeweilige Objekt wieder verkürzen. Zeigen darauffolgende Wirkungskontrollen wiederholt eine offensichtliche Nichterreichung der Ziele oder bleibt die Berichterstattung über Wirkungskontrollen wiederholt aus, kann die Stadt Aarau die Rückfallebene auslösen.

4. Inhalte des Mobilitätskonzepts

Grundsätzlich können sämtliche geplanten Neu- oder Umbauten autoarm betrieben werden. Je nach Nutzung, Ausmass der Unterschreitung des Pflichtparkfelderangebots und Standort sind unterschiedliche Massnahmen möglich und nötig, um ein Funktionieren des autoarmen Betriebs sicherzustellen. Ein Mobilitätskonzept ist deshalb auf das jeweilige Bauvorhaben auszurichten und als Teil der Baueingabe beim Stadtbauamt Aarau einzureichen. In jedem Fall sind im Mobilitätskonzept für autoarme Nutzungen die in den nachfolgenden Teilkapiteln dargestellten, bezüglich der Bewilligungsfähigkeit des Konzepts relevanten Themen zu behandeln.

4.1 Projektbeschreibung

Die wichtigsten Eckdaten des Bauvorhabens sollen in einem kurzen Projektbeschreibung vorgestellt werden:

- genaue Lage,
- allfällige Gestaltungspläne oder Sondernutzungsplanungen,
- Nutzungen und deren Kennzahlen (Flächen; erwartete Personenzahlen Bewohnerinnen und Bewohner bzw. Besucherinnen und Besucher, erwartete Anzahl Arbeitsplätze, u.ä.).

4.2 Herleitung zulässige minimale bis maximale Anzahl Parkfelder sowie beantragte Anzahl Parkfelder

Die beantragte Anzahl Parkfelder ist im Mobilitätskonzept wie folgt herzuleiten:

- Gemäss den in Kapitel 1.2 aufgeführten rechtlichen Rahmenbedingungen bzw. der in Kapitel 2 aufgeführten Anleitung wird aufgezeigt, wie hoch die Anzahl mindestens zu erstellender bis maximal zulässiger Parkfelder des Bauvorhabens differenziert nach Nutzungen und Nutzergruppen (Bewohnerinnen und Bewohner / Beschäftigte / Besucherinnen und Besucher) ausfällt.
- Im Anschluss wird aufgeführt, wie viele Parkfelder pro Nutzung beantragt werden und ob sich daraus eine Unterschreitung des Pflichtangebots für die jeweiligen Nutzergruppen ergibt. Wenn ja, ist darzustellen, um welchen prozentualen Anteil das Pflichtangebot pro Nutzergruppe unterschritten wird (Anhang 2).
- § 68, Abs. 4 der BNO schreibt vor, dass auch bei einer angestrebten autofreien Nutzung ein angemessenes Parkierungsangebot für Besucherinnen und Besucher (dazu werden auch Handwerker, Spitex, Güterumschlag, etc. gezählt) zu erstellen ist. Es ist deshalb in Abhängigkeit der Grösse des Bauprojekts stets mindestens ein entsprechendes Parkfeld einzuplanen. Ausnahmen können genehmigt werden, falls die Entwicklung im Bestand erfolgt und die Erstellung eines solchen Parkfeldes im Rahmen der vorgesehenen Bauarbeiten nicht verhältnismässig ist.

Die Plausibilität der beantragten Anzahl Parkfelder für das Bauvorhaben soll wo möglich mit ergänzenden Angaben begründet werden, z.B. mit Erfahrungswerten bestehender ähnlicher Nutzungen (an vergleichbaren Standorten und / oder mit vergleichbaren Nutzergruppen) oder durch Prognosen zum Mobilitätsverhalten der künftigen Nutzerschaft basierend auf soziodemografischen, technologischen und / oder anderen Entwicklungen.

4.3 Standortanalyse

Es wird aufgezeigt, wie gut der Standort des Bauvorhabens für zum Auto alternative Verkehrsmittel erschlossen ist:

- ÖV-Erschliessung (Distanz zur nächsten Haltestelle, Verbindungen und Taktfrequenz ab dort, ÖV-Güteklassen)
- Erschliessung für Fuss und Velo (Netzanbindung)
- Carsharing-Standorte in fussläufiger Distanz
- Bei Wohnnutzungen: Nahversorgungssituation (Aufenthaltsmöglichkeiten auf dem Areal sowie Einkauf, Dienstleistungen, Freizeit- / Kultureinrichtungen und Naherholungsflächen in der Umgebung)

4.4 Ziele

Im Mobilitätskonzept ist festzuhalten, welche Ziele mit der autoarmen Nutzung verbunden sind. Die Ziele ergeben sich aus der Art der Nutzung, dem Ausmass der Unterschreitung des Pflichtparkfelderangebots sowie aufgrund des Standorts. Zu erfüllendes Hauptziel aus Sicht der Stadt Aarau ist jeweils:

- Die Anzahl der Autos der Bewohnerschaft bzw. der vor Ort parkierten Autos der Beschäftigten darf die Zahl der für diese Nutzergruppe vorhandenen Parkplätze nicht übersteigen. Das beschränkte Parkierungsangebot von autoarmen Nutzungen soll also nicht dazu führen, dass sich die Parkplatznachfrage in den öffentlichen Raum verschiebt.

Weitere Ziele ergeben sich in Verbindung mit den im Mobilitätskonzept vorgesehenen Massnahmen (vgl. Kap. 4.6) und können z.B. sein:

- Entlastung des Strassennetzes von Motorfahrzeugverkehr
- Förderung der Benutzung des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs
- Förderung der Benutzung von Carsharing etc.

4.5 Regelung des autoarmen Wohnens bzw. Arbeitens

Im Mobilitätskonzept soll dargelegt werden, mit welchen Regelungen die Eigentümerschaft gewährleistet, dass der Parkplatzbedarf der von autoarmen Wohnen oder Arbeiten betroffenen Nutzergruppen das vorhandene Angebot nicht übersteigt.

Regelungsmöglichkeiten mit Mietparteien

- Die Eigentümerschaft kann in eigener Verantwortung auf vertragliche Regelungen mit den Mietparteien verzichten, wenn sie eindeutig absieht, dass die Bewohnerschaft bzw. die Beschäftigten nicht mehr regelmässig vor Ort parkierte Autos halten werden als Parkfelder vorhanden sind (z.B. bei geringfügigen Unterschreitungen des Pflichtangebots und / oder gleichzeitiger Erwartung von Nutzergruppen mit geringem Autobesitz).
- Wird die autoarme Nutzung mit den Mietparteien vertraglich geregelt, empfiehlt es sich, dabei zwei verschiedene Vereinbarungen für Mietparteien ohne vs. mit angemietete Parkfelder zu verwenden:
 1. Mietparteien, die keines der allenfalls für die Bewohnerschaft bzw. für Beschäftigte vorhandenen Parkfelder mieten, verpflichten sich im Mietvertrag bzw. in einem Zusatz dazu, keine Autos (weder eigene, noch auf andere Halter zugelassene) regelmässig im Umfeld der Wohnung bzw. des Betriebs zu parkieren. Nicht unter diese Regelung fallen bei autoarmem Arbeiten Betriebsfahrzeuge, für die entsprechenden Parkfelder vorhanden sind. Die Mietparteien übernehmen dabei die Verantwortung, dass auch sämtliche Mitbewohnerinnen und Mitbewohner bzw. sämtliche Beschäftigten ihres Betriebs diese Regelung einhalten. Ein Verstoß gegen die Vereinbarung kann zu einer Kündigung des Mietvertrages führen.
 2. Mietparteien, die vorhandene Parkfelder mieten, verpflichten sich auf analoge Weise, dass sie bzw. ihre Mitbewohnerinnen und -bewohner oder Beschäftigten auf dem Areal oder in dessen Umgebung nicht regelmässig mehr Parkplatzbedarf auszulösen, als sie Parkfelder gemietet haben.
- Genossenschaften haben die Möglichkeit, Vereinbarungen zur Autonutzung zusätzlich zu oder anstatt in den Mietverträgen in ihren Statuten bzw. Vermietungsreglementen festzuhalten.

Regelungsmöglichkeiten bei Stockwerkeigentum

- Im Fall von Stockwerkeigentum müssen die der Bauherrschaft in der Baubewilligung auferlegten Bedingungen auf die Kaufparteien und allfällige Nachkaufparteien übertragen werden. Dazu dienen der Kaufvertrag, das Stockwerkeigentümerreglement und der Grundbucheintrag.
- Im Stockwerkeigentümerreglement müssen für den Fall wiederholter Verstösse gegen die in der Baubewilligung auferlegten Bedingungen Sanktionen bis hin zu Ausschluss aus der Stockwerkeigentümereigenschaft und Zwangsverkauf festgehalten werden.

4.6 Massnahmenbeispiele

Im Mobilitätskonzept ist aufzuzeigen, mit welchen Massnahmen die gesteckten Ziele (vgl. Kap. 4.4) erreicht werden sollen. Nachfolgend werden Beispiele von zielführenden Massnahmen für Bewohnerinnen und Bewohner, Beschäftigte sowie Besucherinnen und Besucher aufgeführt.

Nutzergruppe Bewohnerschaft

- *Massnahmenbereich Autonutzung*
 - lenkungswirksame Benützungsbegleitung Parkplätze
 - Carsharing-Standplatz auf dem Areal
 - Bewerben von Carsharing-Organisationen (Schnupperabos)
- *Massnahmenbereich ÖV-Nutzung*
 - Bereitstellung von ÖV-Informationen (z.B. Fahrplanangaben, Erreichbarkeit des Standorts, Mobilitätskarten)
 - Mobilitätsbonus (finanzielle Beiträge zur ÖV-Nutzung, z.B. Railchecks), finanziert durch Einnahmen aus Parkplatzbewirtschaftung (direkte Lenkungswirkung) oder durch via Verzicht auf die Erstellung von Parkfeldern eingesparte Kosten (ÖV-Fonds)
- *Massnahmenbereich Fuss- und Velo-Nutzung*
 - Anzahl Veloabstellplätze über dem Minimum der aktuellen VSS-Norm (SN 640 065)
 - qualitativ hochwertige Veloabstellplätze (gedeckt, diebstahlsicher, nahe Eingang und einfach erreichbar)
 - Abstellplätze für Spezialvelos (Lastenvelos, Velos mit Anhänger), Lademöglichkeiten für E-Bikes
 - Services für Velos (Pump- und / oder Flickstation)
 - Hilfsmittel für autofreien Warentransport (Lastenvelos / Handwagen zur Ausleihe)

Nutzergruppe Beschäftigte

- *Massnahmenbereich Autonutzung*
 - Parkplatzbewirtschaftung mit lenkungswirksamer Benützungsbegleitung
 - lenkungswirksame Zuteilungsregeln der Parkfelder
 - Förderung von Mitfahrgemeinschaften
 - flexibles Arbeiten (home office)
 - Geschäftsfahrten: Poolfahrzeuge; Förderung kombinierte Mobilität (Kombination ÖV bzw. Velo mit Carsharing-Fahrzeugen)
- *Massnahmenbereich ÖV-Nutzung*
 - Bereitstellung von ÖV-Informationen (z.B. Fahrplanangaben, Erreichbarkeit des Standorts, Mobilitätskarten)
 - Mobilitätsbonus (finanzielle Beiträge zur ÖV-Nutzung, z.B. Railchecks), finanziert durch Einnahmen aus Parkplatzbewirtschaftung (direkte Lenkungswirkung) oder durch via Verzicht auf die Erstellung von Parkfeldern eingesparte Kosten (ÖV-Fonds)
 - mobiles Arbeiten (Anrechnung von Arbeit auf ÖV-Pendelfahrten als Arbeitszeit)
 - Geschäftsfahrten: Spesenreglemente, in denen bei vergleichbarem Zeitaufwand ÖV-Fahrten vor Autofahrten bevorzugt werden
- *Massnahmenbereich Fuss- und Velo-Nutzung*
 - Anzahl Veloabstellplätze über dem Minimum der aktuellen VSS-Norm (SN 640 065)
 - qualitativ hochwertige Veloabstellplätze (gedeckt, diebstahlsicher, nahe Eingang und einfach erreichbar)
 - Abstellplätze für Spezialvelos (Lastenvelos, Velos mit Anhänger), Lademöglichkeiten für E-Bikes
 - Services für Velos (Pump- und / oder Flickstation)
 - Dusch- und Umkleidemöglichkeiten
 - Geschäftsfahrten: Bereitstellen von Dienstvelos

Weitere Informationen zu möglichen Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements sind unter www.aargaumobil.ch zu finden.

4.7 Wirkungskontrolle

Im Mobilitätskonzept wird festgelegt, wie die Erreichung der Ziele nach Inbetriebsetzung der Überbauung operationalisiert und überprüft wird. Das vorgeschlagene Wirkungskontrollkonzept muss mindestens folgende Aspekte abdecken:

- Nachweis der Umsetzung bzw. Nutzung der einzelnen Massnahmen des Mobilitätskonzepts
- Definition des massgebenden Kriteriums bzw. der massgebenden Kriterien zur Beurteilung der Einhaltung des Mobilitätskonzepts: Dabei ist zwingend als Indikator der zum Zeitpunkt der Berichterstattung vorhandene effektive Parkplatzbedarf auszuweisen. Dieser setzt sich zusammen aus der Anzahl vermieteter Parkfelder für die Bewohnerschaft bzw. für Beschäftigte und der Anzahl auf die Adressen der Überbauung eingelöster Anwohner- bzw. Gewerbeparkkarten. Die hierzu benötigten Informationen können bei der Sektion Stadtentwicklung (Mobilität) der Stadt Aarau (siehe Punkt 5.2) bezogen werden
- Definition der Grenze, ab welcher die Ziele des Mobilitätskonzeptes nicht mehr eingehalten werden: Beispielsweise kann festgehalten werden, dass das Mobilitätskonzept als nicht mehr eingehalten gilt, wenn die erwartete Verkehrserzeugung im Jahresdurchschnitt um mehr als XY% überschritten wird.

Der in zu definierenden Zeitintervallen zu erstellende Kurzbericht zur Wirkungskontrolle muss die Einhaltung der Massnahmen und definierten Indikatoren aufzeigen. Das für die Einreichung des Kurzberichts geltende Zeitintervall wird im Mobilitätskonzept definiert.

4.8 Rückfallebene

Für den Fall wiederholter Nicht-Erreichung der Ziele (und damit einem Scheitern des Mobilitätskonzepts) ist eine Rückfallebene zu definieren. Deren Zweck ist, das gemäss gültigen rechtlichen Rahmenbedingungen erforderliche Pflichtparkplatzangebot für die Überbauung nachträglich nachzuweisen. Die Sicherung dieses Nachweises kann auf folgende Arten erfolgen:

- Vorhalteflächen zur nachträglichen Erstellung der nachzuweisenden Anzahl Parkfelder auf dem Areal
- Erstellung, Ankauf oder langfristige Anmietung von Parkfeldern, die maximal 300 Meter Fusswegdistanz von der Überbauung entfernt liegen und die baurechtlich keiner anderen Nutzung als Pflichtparkfelder zugeordnet sind
- Entrichtung einer Ersatzabgabe für die fehlenden Parkfelder: Diese Variante der Rückfallebene ist als „ultima ratio“ zu betrachten, die nur umgesetzt werden kann, wenn zum Zeitpunkt der Auslösung der Rückfalleben nachweislich keine der vorstehend aufgeführten Möglichkeiten realisierbar ist.

Im Mobilitätskonzept ist festzuhalten, dass diese Verpflichtung vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch angemerkt wird.

5 Ansprechpartner und Beratung

5.1 Grundsätze

Grundsätzlich kann ein Mobilitätskonzept im Rahmen des Baugesuchs ohne vorherige Fachberatung und Behördenabklärungen eingereicht werden. Es wird allerdings empfohlen, für die Ausarbeitung eines Mobilitätskonzepts eine Erstberatung bei einer Fachstelle für Mobilitätsberatung einzuholen bzw. bei der Ausarbeitung des Konzepts

Fachpersonen aus dem Bereich Verkehrsplanung zuzuziehen. Die Ansprechpartner in der Verwaltung der Stadt Aarau (s.u.) sind bei Bedarf gern behilflich, geeignete Stellen zu finden.

5.2 Ansprechpartner in der Verwaltung

Für spezifische Fragen zu Parkplätzen und Mobilitätskonzepten ist folgende Sektion des Stadtbauamts der Stadt Aarau zuständig:

Stadtbauamt Aarau
Sektion Stadtentwicklung
Mobilität
Telefon 062 836 05 24
Email mobilitaet@aarau.ch

5.3 Kantonale Mobilitätsplattform *aargaumobil*

Angebote und Unterlagen zu Verkehr und Mobilität im Zusammenhang mit der Planung von Bauprojekten wie auch zum Betrieb bestehender Liegenschaften finden sich auf der kantonalen Mobilitätsplattform aargaumobil: www.aargaumobil.ch

5.4 Weiterführende Informationen:

- Energiestadt-Programme MIPA und MIWO zu Mobilitätsmanagement in der Arealplanung und im Wohnen, www.mobilitaetsmanagement.ch (vgl. dort insbesondere die verschiedenen Handbücher zu Mobilitätsmanagement und Mobilitätskonzepten)
- Mobilservice, die Plattform für nachhaltige Mobilität und Mobilitätsmanagement in der Schweiz, mit vielen Dossiers und Praxisbeispielen: www.mobilservice.ch
- Plattform autoarm / autofrei Wohnen, www.wohnbau-mobiltaet.ch

Anhang 1 Checkliste für die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts "Autoarmes bauen"

Projektbeschreibung:

- ☐ Die Lage und Nutzungszone der Parzelle sind beschrieben, die Qualität der Anbindung an den Langsam- sowie ÖV Verkehr beurteilt, arealinterne Velo- und Fussverbindungen sowie Veloabstellplätze bestimmt

Zielsetzung:

- ☐ Im Konzept werden Ziele zur Verminderung des MIVs und Förderung aller anderen Verkehrsarten, welche das Strassennetz entlasten, dargelegt

Parkfeldreduktion:

- ☐ Es wird aufgezeigt, wie viele Parkplätze nach VSS Norm eigentlich für das Bauobjekt zu erstellen wären und wie man auf die reduzierte Zahl Mindestparkplätze kam (Reduktion aufgrund des Standorttyps bzw. der BNO, vgl. Anhang 2)

Massnahmen nach Nutzergruppen:

- ☐ Es wird beschrieben, durch welche Regelungen die Eigentümerschaft sicherstellt (vertraglich oder auch nicht), dass der Parkplatzbedarf der Bewohner bzw. Beschäftigten nicht überstiegen wird.
- ☐ Es wird dargelegt, welche Distanzen zwischen dem Gebäude und den Standorten alternativer Verkehrsmittel liegt (Beispiel Bushaltestelle, Carsharing Standort, Veloroute etc.)

Monitoring und Wirkungskontrolle:

- ☐ Die Wirkungskontrolle des Mobilitätsmanagements wird im Vorgehen, den Zuständigkeiten und dem Betrieb präsentiert und definiert

Anhang 2 Rechenbeispiel zur Ermittlung des zweckmässigen Parkfelderangebots

Grösse	m2 aGF (BGF)
Wohnen	1'000.0
Verkauf (EG)	900.0
übrige Dienstleistung	11'000.0

		Festlegung PP-Angebot gem. Richtwert		Reduktion aufgrund Standorttyp				Reduktion aufgrund BNO			
		Richtwerte	Anz. PP	Standorttyp	Reduktionsfakto	Anz. PP min	Anz. PP max	Teilgebiet	Reduktionsfakto	Anz. PP min	Anz. PP max
Wohnen	Bewohner	1 PP / 100m2 BGF	10	A	50% - 100%	5.00	10.00	Transformationsgebiet	100%	5.00	10.00
	Besucher	+10%	1	A	20% - 30%	0.20	0.30	Transformationsgebiet	80%	0.16	0.24
	Total		11							6	11
Verkauf (kundenintensiv)	Personal	2 PP / 100m2 VF	18	A	20% - 30%	3.60	5.40	Bahnhofsnähe	60%	2.16	3.24
	Besucher, Kunden	8 PP / 100m2 VF	72	A	20% - 30%	14.40	21.60	Bahnhofsnähe	70%	10.08	15.12
	Total		90			18	27			13	19
übrige Dienstleistungen	Personal	2 PP / 100m2 BGF	220	A	20% - 30%	44.00	66.00	Bahnhofsnähe	60%	26.40	39.60
	Besucher, Kunden	0.5 PP / 100m2 BGF	55	A	20% - 30%	11.00	16.50	Bahnhofsnähe	70%	7.70	11.55
	Total		275			55	83			35	52
Total PP										54	82