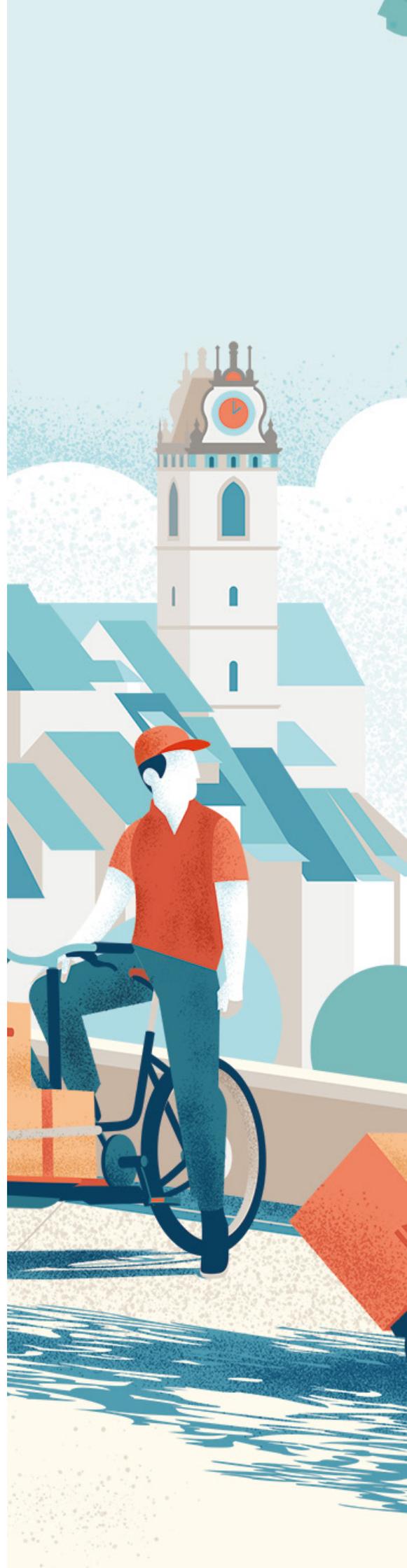


STADT AARAU



MONAMO IN GEMEINDEN AARAU - DIE SHARING-MODELLSTADT

UMSETZUNGSVORHABEN



Impressum

Trägerin

Stadt Aarau
Stadtbauamt
Stadtentwicklung
Rathausgasse 1
5000 Aarau

Projektgruppe

Marco Caprarese, Projektleiter Mobilität
Simon Prenner, Projektmitarbeiter Mobilität
Roberto De Tommasi, Synergo GmbH

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	4
1. Ziele	5
2. Projektanstoss	6
2.1 Das Aarauer MONAMO-Vorhaben	6
2.2 Von der Projektidee zum Detailkonzept	6
3. Umsetzung.	7
3.1 Massnahmen	7
3.2 Zeitplan	11
3.3 Projektorganisation	11
3.4 Kosten	12
3.5 Finanzierung	12

Zusammenfassung

Das Ziel des Aarauer MONAMO-Vorhabens «Aarau - Die Sharing-Modellstadt» besteht darin, innovative Ansätze im Bereich des in einem umfassenden Sinne interpretieren «Sharing-Ansatzes» zu testen. Der Test soll Auskunft darüber geben, inwieweit der Aarauer MONAMO-Ansatz die geplanten Ziele der städtischen Verkehrs-, Energie-, Klima- sowie Siedlungspolitik ergänzen kann und welche Massnahmen welche Wirkung entfalten (vgl. Kapitel 1). Dazu wurde in der Initialisierungsphase das Umsetzungsvorhaben definiert und in diesem Dokument zusammengefasst.

Die wesentlichen Elemente zur Umsetzung (vgl. Kapitel 3) sind definiert: Das Massnahmen-Set (Inhalt, Zielgruppen, Zeitplan, etc.) steht, die Partner innerhalb der Stadt sowie die privaten Partner sind bestimmt, ebenso wurde die Organisation des Aufbaus und des Betriebs der einzelnen Massnahmen definiert. Die Kosten der Massnahmen sind kalkuliert, und die Finanzierungsverteilung ist mit den beteiligten Partnern abgestimmt. Die übergeordnete Organisation der Umsetzung ist ebenso bekannt.

1. Ziele

Die Verkehrs-, Energie-, Klima- sowie Siedlungspolitik der Stadt Aarau zielt darauf ab, den Verkehr in der Stadt zu reduzieren und effizienter zu gestalten. Die Förderung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs, des Velos und des Zufussgehens, aber auch die effiziente Autonutzung stehen dabei im Vordergrund. Dazu werden entsprechende Massnahmen in den Bereichen Stadtentwicklung, Mobilität, Raum- und Siedlungsplanung seit Jahren konsequent geplant und umgesetzt.

Es zeigt sich jedoch, dass neben diesen «klassischen Werkzeugen» zusätzliche, ergänzende und innovative Ansätze notwendig sind, um die Ziele zu erreichen. Die Stadt Aarau ist überzeugt, dass im «Sharing-Ansatz» grosses Potenzial zur Verkehrsreduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und zur Energieeinsparung liegt. Die Stadt Aarau legt den Begriff «Sharing» jedoch weit aus und beschränkt sich beim Sharing im Mobilitätsbereich nicht nur auf das klassische gemeinsame Nutzen von Verkehrsmitteln, sondern möchte als «MONAMO»-Gemeinde das «Sharing» stellvertretend für andere Städte im umfassenden Sinne fördern, testen und Erkenntnisse daraus ziehen. Dazu gehört nebst dem Sharing von Verkehrsmitteln auch das Teilen von Gütern, von Zeit und von Räumen. Die unter dieser Leitidee definierten Umsetzungsmassnahmen sollen im Rahmen von «MONAMO» in Kooperation mit verschiedenen Partnern umgesetzt und evaluiert werden. Aarau soll damit zur Sharing-Modellstadt werden.

Im Rahmen der Umsetzung des Aarauer MONAMO-Vorhabens „Aarau - Die Sharing-Modellstadt“ stehen zwei Zielgruppen im Fokus:

- die Wohnbevölkerung allgemein und zielgerichtet in den (Wohn-)Quartieren
- Unternehmen und ihre Beschäftigten allgemein sowie zielgerichtet in räumlichen Clustern

Beide Zielgruppen sollen durch ein breites Spektrum von Massnahmen über die «Kultur des Teilens» und dessen Nutzen – nicht zuletzt bei der Förderung einer umweltschonenden Mobilität – informiert, sensibilisiert und mit Anreizen zum Handeln bewegt werden.

2. Projektanstoss

2.1 Das Aarauer MONAMO-Vorhaben

Entsprechend der Vorgabe des BFE sowie aufgrund der Überzeugung des Stadtbauamtes, dass im „Sharing-Ansatz“ grosses Potenzial zur Verkehrsreduktion beim motorisierten Individualverkehr (MIV) und zur Energieeinsparung liegt, wurde die Sharing-Idee tief ins das Aarauer MONAMO-Vorhaben eingebaut. Der Begriff Sharing wurde dabei aber weit ausgelegt: Teilen sollte nicht nur das gemeinsame Nutzen einer Ressource bedeuten, sondern auch als Kultur, die Verkehr gar nicht erst entstehen lässt, verstanden werden. Dazu gehört das Sharing von Verkehrsmitteln, aber auch das Teilen von Gütern, Zeit und Räumen. Mittels der letzteren Ansätze sollen insbesondere MIV-Fahrten gar nicht erst entstehen. Das Aarauer MONAMO-Vorhaben soll in drei Handlungsfeldern umgesetzt werden: „Mobilität und Ver-/Entsorgung“, „Mobilität und Freizeit“ sowie „Mobilität und Arbeit“. Aufgrund seiner zunehmenden Bedeutung wurde definiert, dass dem Ver- und Entsorgungsverkehr besonderes Augenmerk geschenkt werden soll. Auf Seite der Unternehmen geht es dabei um eine effizientere Ausgestaltung des Güterverkehrs zur Ver- und Entsorgung der Stadt Aarau (effiziente letzte Meile). Auf Seite der Bevölkerung geht es um die Sensibilisierung zu nachhaltigem Konsum (Teilen, Tauschen, Upcycling, Recycling) zur Reduktion von Einkaufs- und Entsorgungsfahrten sowie zur Förderung des Zusammenhalts und des Verbleibs im Quartier.

2.2 Von der Projektidee zum Detailkonzept

Für das MONAMO-Vorhaben wurde von Anfang an eine möglichst breite Trägerschaft aus der Gesellschaft, der Wirtschaft sowie der Kultur angestrebt. Entsprechend waren die unterschiedlichsten Akteure in die Erarbeitung des Detailkonzepts involviert. Zur Erarbeitung des Detailkonzepts wurde eine Steuerungsgruppe, eine Begleitgruppe und eine Fachgruppe definiert (vgl. Akten-beilage 2). Die Begleitgruppe diskutierte die vom Projektteam gesammelten Massnahmenideen, brachte weitere Massnahmenideen ein und verwarf alte Massnahmen auch wieder. Für die anschliessende Bearbeitung wurden die so zusammengestellten Massnahmen in drei Fachgruppen weiterdiskutiert (je 1 Fachgruppe pro Handlungsfeld). Dabei wurden wiederum Massnahmen verworfen, andere erhielten „Fleisch an den Knochen“. Im Rahmen der Workshops zeigte sich aber auch, dass das ursprünglich geplante Vorgehen angepasst werden musste. Es machte keinen Sinn, die Massnahmen im Plenum der Fachgruppen weiter zu vertiefen und anschliessend in die Begleitgruppe zurückzuspielen. Es erschien zielführender, die verbliebenen Massnahmen bilateral mit den sich abzeichnenden Massnahmenpartnern weiterzudiskutiert und auszuarbeiten. Aus diesem Grund wurde auf die zweite Runde der Fachgruppenworkshops sowie die zweite Begleitgruppensitzung zugunsten der bilateralen Massnahmenerarbeitung verzichtet.

3. Umsetzung

3.1 Massnahmen

VI: QUARTIERSTATIONEN

Kurzbeschreibung:

Die Quartierstation stellt einen sogenannten Micro-Hub dar. Sie übernimmt eine wichtige Funktion bei der letzten Meile einer Transportkette und ermöglicht es, Waren jeglicher Art aufzugeben, zu hinterlegen, abzuholen oder zu tauschen. Sie ist 24h am Tag zugänglich und wird in eine allfällige Smart City-Plattform der Stadt Aarau eingebunden. Die Standorte der Quartierstationen werden noch definiert. Da die Stationen mobil sind, ist auch der Wechsel innerhalb der Stadtquartiere im Zeitrahmen des MONAMO Projektes möglich.

Den Lead der Massnahme übernimmt die Firma Swisslog mit Sitz in Buchs AG. Als Partner gewonnen werden konnten bereits die Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) sowie das Aarauer Altstadtgewerbe. Aktuell laufen Gespräche mit weiteren potenziellen privaten Partnern insbesondere aus dem Logistikbereich. Von Seiten der Stadtverwaltung wird das Projekt durch die Sektionen Stadtentwicklung sowie Organisation & Strategie (Digital Management) unterstützt. Der Aufbau der Massnahme wird im Zeitraum 2022-2023 erfolgen, der Betrieb ist für die Jahre 2023-2025 vorgesehen. Die geplante Quartierstation bzw. das gewählte System ist einzigartig und hat einen hohen Innovationsgehalt; es wird im Rahmen von MONAMO in Zusammenarbeit mit Partnern aus der Wirtschaft und der Forschung als Prototyp entwickelt und getestet.

Zielgruppen:

Bewohner/-innen, Aarauer Gewerbe, Logistikunternehmen

Verkehrliche Zielsetzung:

Die Kund/-innen nutzen die Quartierstation auf ihren täglichen Wegen und sparen somit separate Fahrten ein. Logistikbetriebe sparen Fahrten durch die Abnahme von Zweitzustellungen ein.

V2: ERWEITERUNG DES HAUSLIEFERDIENSTS

Kurzbeschreibung:

Das bestehende Angebot des Velo-Hauslieferdienstes «Voilà» wird spezifisch beworben und die Dienstleistungspalette wird durch neuen Serviceleistungen ergänzt (z. B. Recyclingentsorgung, Übernahme von Kurierdiensten).

Die Trinamo AG übernimmt den Lead. Als Partner sind die Altstadtgeschäfte sowie die städtischen Sektionen Stadtentwicklung und Werkhof vorgesehen. Der Aufbau wird im Zeitraum 2021-2022 erfolgen. Daraufhin folgt der Betrieb von 2022-2025. Die Innovation besteht darin, die Bewerbung zielgruppenspezifisch und mit den zusätzlichen Serviceleistungen die Nachfrage zu erweitern, während gleichzeitig Leerfahrten eingespart werden.

Zielgruppen:

Das Gewerbe sowie die Bevölkerung Aaraus, insbesondere Kund/-innen des Aarauer Gewerbes

Verkehrliche Zielsetzung:

Durch die beiden Erweiterungen werden Fahrten im MIV eingespart.

A1: BIKE-SHARING

Kurzbeschreibung:

Es wird ein Bike-Sharing basierend auf die Bedürfnissen der Zielgruppen aufgebaut und betrieben. Das Bike-Sharing-Netz soll zusammen mit Arbeitgebern und Verwaltungen grösserer Wohnüberbauungen realisiert werden. 2022 werden die Voraussetzungen (Grundnetz, Ausschreibung und Wahl der Partner) geschaffen, damit ein System- und Betriebspartner das Bike-Sharing nachfolgend errichten und von 2023-2025 im Rahmen des MONAMO Projektes betreiben kann. Die Massnahme Bike-Sharing wird als einzige Massnahme über den zeitlichen Horizont des MONAMO Projektes hinaus bis 2027 bestehen bleiben.

Den Lead zum Aufbau und zur Umsetzung der Massnahme übernimmt die Sektion Stadtentwicklung der Stadtverwaltung. Zusammenarbeitet wird mit einem noch nicht definierten Systemanbieter (Ausschreibung), einem lokalen Betriebspartner, *aarau info* sowie verschiedenen Privatunternehmen. Die Innovation besteht darin, dass das System partnerschaftlich mit Arbeitgebern und Verwaltungen grösserer Wohnüberbauungen realisiert werden soll. Aus dem Projekt können Erkenntnisse gewonnen und mit Systemen in vergleichbar grossen Städten (z.B. Thun, Neuenburg) gespiegelt werden. Daraus lassen sich Best-Practices und eventuelle Standards ableiten.

Zielgruppen:

Unternehmen und ihre Angestellten, Tourist/-innen sowie die Aarauer Bevölkerung

Verkehrliche Zielsetzung:

Das angestrebte Bike-Sharing ergänzt das bestehende ÖV-Angebot in Bezug auf die erste und letzte Meile.

A2: E-CARSHARING

Kurzbeschreibung:

Das bestehende Angebot «E-Cargovia» wird gezielt ausgebaut. Es werden zwei neue Standorte, einer im «Schauchen» und einer in der «Telli» eingerichtet. Die Inbetriebnahme der Standorte wird in Kooperation mit an diesen Standorten ansässigen Unternehmen erfolgen. Die Idee dahinter ist, dass die zu Verfügung gestellten E-Fahrzeuge einen (Teil-)Ersatz für die eigene Firmenflotte der Unternehmen darstellt. Es sind pro Standort je zwei E-Autos vorgesehen. Ausserhalb der Geschäftszeiten stehen die Fahrzeuge der Bevölkerung zur Verfügung.

Der Lead der Massnahme liegt bei der Zukunftsregion Argovia (ZURA), die Sektion Stadtentwicklung unterstützt die ZURA beim Aufbau. Als Partner werden Firmen im Umfeld der beiden Standorte gesucht. Auch eine Partnerschaft mit der ENIWA wird angestrebt. Der Aufbau wird 2021-2022 erfolgen, der Betrieb ist für die Jahre 2023-2025 geplant. Der Innovationsgehalt besteht darin, dass ein zielgerichtetes Angebot zusammen mit Unternehmen entwickelt und erprobt wird.

Zielgruppen:

Beschäftigte der ausgewählten Unternehmen an den Standorten sowie die Aarauer Bevölkerung.

Verkehrliche Zielsetzung:

Mit der gezielten Wahl von neuen Standorten und der Kooperation mit Unternehmen werden die MIV-Fahrten im Geschäftsverkehr der beteiligten Unternehmen reduziert.

FI: STADTMOBILIAR

Kurzbeschreibung:

Auf Basis der Erkenntnisse der Quartierbefragungen werden in sechs Wohnquartieren Quartiertreffs bzw. Klimaoasen realisiert und entsprechend möbliert. In drei Wohnquartieren wird bereits angefertigtes Stadtmobiliar aufgestellt, in den anderen drei Wohnquartieren wird das Mobiliar gemeinsam mit der Bevölkerung gebaut.

Den Lead übernimmt die städtische Sektion Stadtentwicklung, die Umsetzung erfolgt mit dem Prozessor sowie den städtischen Sektionen Werkhof, Stadtgrün und der Stadtpolizei. Das vorgefertigte Mobiliar wird 2021-2022 aufgestellt und bis 2025 bestehen bleiben. Das gemeinsame Erstellen des restlichen Mobiliars wird mit der Bevölkerung im Jahre 2022 durchgeführt, dieses Mobiliar bleibt ebenfalls bis 2025 bestehen. Die Innovation der Massnahme besteht darin, dass nicht nur Stadtmobiliar zur Verfügung gestellt, sondern auch die Aneignung des öffentlichen Raums der Zielgruppen gefördert wird. Durch die gemeinsame Herstellung des Stadtmobiliars mit der Quartierbevölkerung sollen auch Rückschlüsse zu Akzeptanz, Aneignung sowie zu Vandalismus gezogen werden.

Zielgruppen:

Interessierte Bewohner/-innen der Wohnquartieren sowie die Quartiervereine

Verkehrliche Zielsetzung:

Eine direkte verkehrliche Zielsetzung wird im Rahmen des MONAMO-Vorhabens nicht verfolgt. Das Wohnumfeld als Aufenthaltsraum wird vermehrt wahrgenommen und genutzt, die sozialen Netzwerke im Quartier werden gestärkt. Zusammen leistet dies einen Beitrag zur Verminderung von Freizeitfahrten.

F2: SPIELSTRASSEN

Kurzbeschreibung:

In verschiedenen Quartieren werden einzelne Strassenabschnitte zu spezifischen Zeiten (z.B. Mittwochnachmittag) gesperrt und zur freien Nutzung geöffnet. Insgesamt sind über die 5 Jahre 20 Spielnachmittage geplant. Die einzelnen Nachmittage werden jeweils (bzw. bei Bedarf) animiert durchgeführt.

Die Massnahme wird im Jahr 2021 aufgebaut und ab Ende 2021-2025 durchgeführt. Der Lead liegt bei der städtischen Sektion Gesellschaft in Zusammenarbeit mit den beiden städtischen Sektionen Stadtentwicklung und Stadtpolizei Verkehr. Die Innovation besteht darin, dass in Aarau – stellvertretend für ähnliche grosse Städte – die Spielstrassen an verschiedenen Strassenabschnitten durchgeführt und daraus Erkenntnisse gezogen werden.

Zielgruppen:

Interessierte Kinder (und Jugendliche) im Umfeld der gesperrten Strassenabschnitte

Verkehrliche Zielsetzung:

Eine direkte verkehrliche Zielsetzung wird im Rahmen von MONAMO nicht verfolgt. Das Wohnumfeld als Aufenthaltsraum wird vermehrt wahrgenommen und genutzt, die sozialen Netzwerke im Quartier werden gestärkt. Zusammen leistet dies einen Beitrag zur Verminderung von Freizeitfahrten.

F3: TAUSCH- UND REPARATURTREFF

Kurzbeschreibung:

Die bestehenden Angebote des «Prozessors» (3x wöchentlich Reparaturtreffs für nicht elektronische Gegenstände) und des «Repair-Cafés» (4x jährlich Reparaturtreffs mit Fokus auf elektronische Geräte) werden aktiv und zielgruppengerecht beworben. Zusätzlich werden im Prozessor neue Serviceleistungen angeboten: ein Liefer- und Abholservice mittels E-Cargobike für zu reparierenden Gegenstände und ein Werkzeugverleih für Heimwerker/-innen.

Der Lead der Massnahme liegt bei der städtischen Sektion Stadtentwicklung. Diese wird die Massnahme in enger Zusammenarbeit mit dem Prozessor und dem Repair Café 2021-2022 aufbauen und anschliessend von 2022-2025 umsetzen. Die Innovation dieser Massnahme besteht darin, die Angebote mit einem ergänzenden Service zu verstärken.

Zielgruppen:

Die gesamte städtische Bevölkerung

Verkehrliche Zielsetzung:

Eine direkte verkehrliche Zielsetzung wird während MONAMO nicht verfolgt. Vielmehr steht das Teilen von Gütern, das Re- und Upcycling sowie die Befähigung von Kund/-innen, Reparaturen selbst durchzuführen, im Vordergrund. Mit einem Bring- und Holservice via E-Cargobike sollen Fahrten zu/von Quellorten der Kund/-innen umweltverträglich abgewickelt werden.

F4: KIT FÜR STRASSENFESTE

Kurzbeschreibung:

Es wird ein Standardausleihmobiliar für Strassenfeste entwickelt, welches inklusive Bewilligung für die Bevölkerung einfach zugänglich sein wird. Die Lieferung vor bzw. Abholung nach Gebrauch des Kits wird durch den Werkhof erfolgen.

Die Massnahme wird von der Sektion Stadtentwicklung durchgeführt und von den Sektionen Werkhof, Stadtpolizei Verkehr unterstützt. Es wird auch die Zusammenarbeit mit der Ludothek gesucht. Der Aufbau wird 2021-2022 erfolgen, die Umsetzung von 2022-2025 geplant. Der Innovationsinhalt dieser Massnahme ist die Schaffung eines niederschweligen «All-inclusive-Angebots (inkl. Bewilligung)».

Zielgruppen:

Interessierte Bewohner/-innen der Stadt sowie die Quartiervereine

Verkehrliche Zielsetzung:

Eine direkte verkehrliche Zielsetzung wird während MONAMO nicht verfolgt. Mit einem «All-inclusive-Angebot» wird die Hemmschwelle für die Durchführung von Strassenfesten gesenkt und das Verbringen der Freizeit im eigenen Wohnquartier gestärkt.

3.2 Zeitplan

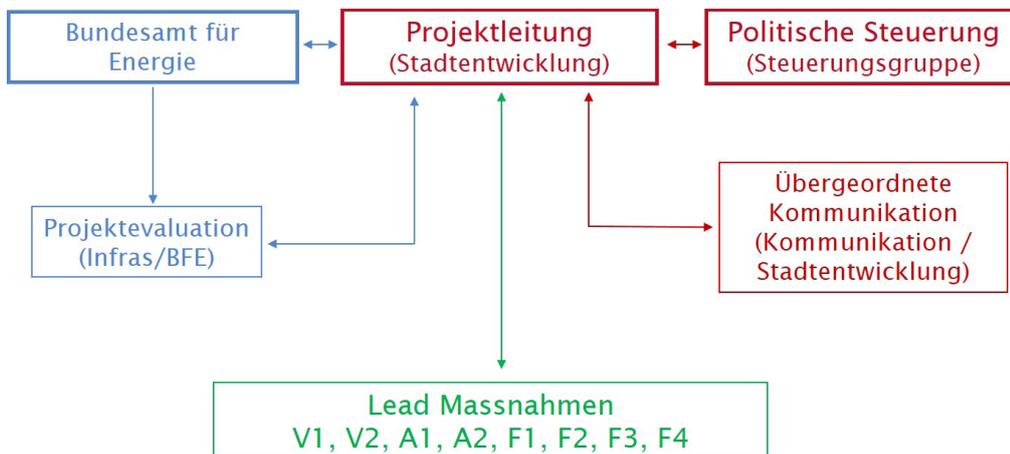
Der Zeitplan zum Aufbau und Betrieb der einzelnen Massnahmen im Überblick:

Massnahme	Aufbau	Betrieb
V1: Quartierstation	2022/23	2023/25
V2: Hauslieferdienst (Erweiterung)	2021/22	2022/25
A1: Bike-Sharing	2021/22	2023/25
A2: E-Carsharing	2021/22	2022/25
F1: Stadtmobiliar	2021/22	2022/25
F2: Spielstrasse	2021	2021/25
F3: Tausch- und Reparaturtreff	2021	2022/25
F4: Kit für Strassenfeste	2021/22	2022/25

Der Aufbau der Mehrheit der Massnahmen findet 2021 und 2022 statt, der Betrieb mehrheitlich zwischen 2022 und 2025. Eine zeitliche Priorisierung von Massnahmen ist nicht geplant. Die geplante Dauer für den Aufbau orientiert sich an der Komplexität der Massnahme.

3.3 Projektorganisation

Die Umsetzung der Projektorganisation erfolgt wie in der folgenden Abbildung dargestellt:



Die übergeordnete Projektleitung übernimmt die Stadtentwicklung. Sie gibt der Steuerungsgruppe und dem Bundesamt für Energie periodisch Rechenschaft über den Stand der Dinge. Eine enge Zusammenarbeit erfolgt zudem mit dem externen Evaluationsteam und den Kommunikationsverantwortlichen der Stadtverwaltung. Die Stadtentwicklung führt übergeordnet die Leader/-innen der einzelnen Massnahmen (vgl. Kapitel 3.1).

3.4 Kosten

Die geschätzten Kosten (in CHF) für den Aufbau und den Betrieb der einzelnen Massnahmen über weiterer Projektelemente über die ganze Periode (2021 bis 2025) sind untenstehend im Überblick dargestellt. In den Kosten sind die Eigenleistungen in Form monetarischer Stundenaufwände enthalten.

Massnahme	Aufbau	Betrieb	Total
V1: Quartierstation	762'000	77'500	839'500
V2: Hauslieferdienst (Erweiterung)	22'000	10'200	32'200
A1: Bike-Sharing	60'000	259'000	319'000
A2: E-Carsharing	64'000	340'000	404'000
F1: Stadtmobiliar	38'400	53'040	91'440
F2: Spielstrasse	9'500	76'250	85'750
F3: Tausch- und Reparaturtreff	30'000	52'800	82'800
F4: Kit für Strassenfeste	18'000	30'900	48'900
Total Massnahmen	1'003'900	899'690	1'903'590
Kommunikation (übergeordnet)	25'000	80'000	105'000
Evaluation (exkl. Evaluation BFE)	10'000	50'000	60'000
Projektmanagement (übergreifend)	0	50'000	50'000
Total	1'038'900	1'079'690	2'118'590

3.5 Finanzierung

Die geplante Finanzierung (in CHF) der Massnahmen über die ganze Periode (2021 - 2025) ist nachfolgend in einer Übersicht dargestellt. Dabei wurde nach Massnahmen und weiteren Projektelementen sowie nach Trägern (Stadt Aarau, Private und BFE) unterschieden.

Massnahme	Gesamt Total	Stadt Aarau		Eigenleist.		Drittmittel		Private	
		Total	in %	in %	in %	Total	in %		
V1 Quartierstation	839'500	289'500		36'000		253'500		550'000	
V2 Hauslieferdienst	32'200	32'200		20'000		12'200		-	
A1 Bike-Sharing*	319'000	319'000		39'000		280'000		-	
A2 E-Carsharing	404'000	98'000		34'000		64'000		306'000	
F1 Stadtmobiliar	91'440	91'440		29'000		62'440		-	
F2 Spielstrasse	85'750	85'750		52'500		33'250		-	
F3 Tausch- und Reparaturtreff	82'800	82'800		48'000		34'800		-	
F4 Kit für Strassenfeste	48'900	48'900		23'000		25'900		-	
Total Massnahmen	1'903'590	1'047'590	55%	281'500	27%	766'090	73%	856'000	45%
Kommunikation (übergeordnet)	105'000	105'000		80'000		25'000		-	
Evaluation (exkl. Evaluation BFE)	60'000	60'000		60'000		-		-	
Projektmanagement (übergreifend)	50'000	50'000		50'000		-		-	
Gesamttotal (Bruttokosten)	2'118'590	1'262'590	60%	471'500	37%	791'090	63%	856'000	40%
<i>Beiträge BFE total (geplant)</i>	<i>500'000</i>	<i>500'000</i>	<i>100%</i>	<i>-</i>		<i>500'000</i>		<i>-</i>	<i>0%</i>
für V1: Quartierstationen	200'000	200'000		-		200'000		-	
für A1: Bike-Sharing	250'000	250'000		-		250'000		-	
für A2: E-Carsharing	50'000	50'000		-		50'000		-	
Gesamttotal (Nettokosten)	1'618'590	762'590	47%	471'500	62%	291'090	38%	856'000	53%

* Die Kosten für die Massnahme A1 Bike-Sharing beinhaltet nur die Kosten für die städtischen Stationen, Stationen bei Arbeitgebern und in Wohnliegenschaften, welche durch Private getragen werden, sind nicht enthalten, da die Zahl der von Privaten finanzierten Stationen noch nicht abschätzbar ist.

Zur vorhergehenden Übersicht, die folgenden wichtigsten Bemerkungen:

- **Vorgehen bei der Ermittlung und Aufteilung**

Der Kosten- bzw. Finanzierungsaufwand wurde in enger Zusammenarbeit mit den pro Massnahme involvierten Leading- und weiteren Partnern diskutiert und im Nachgang festgesetzt. Für die Massnahme V1 (Quartierstation) ist der momentane Stand der Dinge abgebildet, da die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen sind. Die Kostenschätzung fürs Bike-Sharing basiert auf Erfahrungen anderer Städte.

- **Finanzierungsaufteilung zwischen der Stadt Aarau und den Privaten**

Bei den Massnahmen ist das Verhältnis Stadt Aarau zu Privaten im Total 55% (Stadt Aarau) zu 45% (Privaten). Dieses Verhältnis ist ausgewogen und reflektiert die Art der Massnahmen: F1 bis F4 sind Massnahmen im städtischen Wirkungsbereich, für V1 und V2 sowie A2 liegt der Lead und die Umsetzungsverantwortung bei Privaten. Bei der Massnahme A1 sind der Systemanbieter und der Betriebspartner noch nicht ausgewählt. Daher wird seitens Stadt für die Betriebsphase ein maximales Budget reserviert, mit dem der Betriebspartner unterstützt wird. Die effektiv benötigten Mittel werden nach der Wahl des Betriebspartners bekannt sein, jedoch das maximale Budget nicht übersteigen.

Im Total ist das Verhältnis 60% (Stadt Aarau) zu 40% (Private). Auch dieses Verhältnis ist ausgewogen, da private Anbieter von Mobilitätdienstleistungen nicht gewillt sind, Kosten zu übergeordneten Elementen mitzutragen.

- **Finanzierungsaufteilung innerhalb der Stadt**

Die auf die Stadt Aarau entfallenden Kosten unterteilen sich in Eigenleistungen (37%) sowie Drittmittel (63%) Eigenleistungen sind die bei den verschiedenen involvierten städtischen Stellen anfallenden monetarisierten Stundenaufwendungen. Über die Drittmittel werden von der Stadt zu tragende Projektbestandteile (z.B. Betrieb und Unterhalt der Quartierstation), übergeordnete Projektbestandteile (z.B. Erstellung Kommunikationsmaterial) sowie intern verrechnete Leistungen finanziert.