

Verordnung über das Mobilitätskonzept bei Parkieranlagen (MobilitätskonzeptV Parkierung)

Vernehmlassungsentwurf mit Erläuterungen vom 25. April 2022

Entwurf vom 25. April 2022	Erläuterungen
<p>Verordnung über das Mobilitätskonzept bei Parkieranlagen (MobilitätskonzeptV Parkierung)</p> <p>vom xx.yy.2022</p> <p><i>Der Stadtrat Aarau,</i></p> <p>gestützt auf § 67 Abs. 4 der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) vom 27. August 2018¹,</p> <p><i>beschliesst:</i></p>	<p>Die Parkierung stellt für die Steuerung der Verkehrsentwicklung ein Schlüsselement dar. Entsprechend werden die Eigentümerinnen und Eigentümer von Parkieranlagen mit mehr als 50 Parkfeldern in § 67 BNO dazu verpflichtet, bei Inbetriebnahme, Nutzungserweiterung und Umnutzung der Parkieranlage im Baubewilligungs- respektive im Umnutzungsverfahren ein Mobilitätskonzept einzureichen und dieses anschliessend dauernd umzusetzen.</p> <p>Besondere Vorgaben gelten bei Bauvorhaben mit der ausdrücklichen Zielsetzung motorfahrzeugarmer oder -freier Nutzung (§ 68 BNO).</p> <p>Detailliertere, zusätzliche Erläuterungen können den beiden diesem Dokument beigelegten Leitfäden "Mobilitätskonzept für Objekte mit mehr als 50 Parkfeldern" und "Mobilitätskonzept für autoarme Nutzung" entnommen werden.</p>
<p>1. Allgemeines</p>	
<p>§ 1 Gegenstand und Zweck</p> <p>¹ Diese Verordnung regelt die Grundsätze für die Ausarbeitung und Umsetzung von Mobilitätskonzepten gemäss § 67 BNO.</p>	<p>Der Stadtrat wurde bei der Revision der BNO in § 67 Abs. 4 beauftragt, Ausführungsbestimmungen zum Mobilitätskonzept, über die Wirkungskontrolle sowie über den Rhythmus der Berichterstattung zu erlassen.</p>

¹ SRS 7.1-1

<p>² Die Mobilitätskonzepte für Parkieranlagen bezwecken, die Mobilität aller Nutzergruppen der Parkfelder im Sinne einer stadtverträglichen Lenkung der Verkehrsentwicklung zu beeinflussen.</p>	<p>Die zurückhaltende Parkfeldbemessung im Zuge der weiteren Nutzungsentwicklung ist eine Grundvoraussetzung für die stadtverträgliche Lenkung der Verkehrsentwicklung. Dies ist im Hinblick auf ein stetiges Wachstum der Stadt zentral.</p>
<p>2. Inhalt des Mobilitätskonzepts</p>	
<p>2.1 Im Allgemeinen</p>	
<p>§ 2 Definition von Zielen und Massnahmen</p> <p>¹ Die Eigentümerschaft einer von der Konzeptpflicht betroffenen Parkieranlage definiert im Mobilitätskonzept die anzustrebenden Lenkungsziele und die umzusetzenden Massnahmen.</p> <p>² Lenkungsziele und Massnahmen sind auf die Art der Nutzung der Parkanlage, die durch die Nutzung erwartete Verkehrserzeugung sowie auf den Standort mit den zur Verfügung stehenden alternativen Verkehrsmittel abzustimmen.</p>	<p>Anzustreben sind gemäss § 67 Abs. 2 lit. a BNO insbesondere die Entlastung des Strassennetzes von Motorfahrzeugverkehr, die Benützung der ÖV sowie die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Hauptziel ist jeweils die Einhaltung oder Unterschreitung der erwarteten Verkehrserzeugung. Weitere Ziele können sich vor allem bei Grossprojekten im Rahmen der teilweise durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfungen, Kapazitätsnachweise o.ä. ergeben. Ebenso können sich aufgrund der im Mobilitätskonzept festgelegten Massnahmen weitere Ziele ergeben.</p> <p>In den Leitfäden (Beilagen 1 und 2 zu diesem Erläuterungsbericht) sind Massnahmenbeispiele aufgeführt, welche den konzeptpflichtigen Personen zur Orientierung dienen (so etwa Benützungsabgeltung für Parkplätze, Bereitstellung von Informationen zum ÖV, genügend Veloabstellplätze etc.).</p> <p>Bei der Art der Nutzung ist vorab zwischen den Nutzungen zum Wohnen, zum Arbeiten und für Besucher/-innen zu unterscheiden.</p>
<p>§ 3 Projektbescrieb</p> <p>¹ Das Mobilitätskonzept beinhaltet einen Projektbescrieb mit den wichtigsten Eckdaten des Bauvorhabens, insbesondere</p> <p>a) die genaue Lage,</p> <p>b) allfällige Gestaltungspläne oder Sondernutzungsplanungen,</p>	

<p>c) Nutzungen und deren Kennzahlen.</p>	<p>Zu nennen sind hier insbesondere die Flächen sowie erwartete Personenzahlen (Bewohner/-innen, Besucher/-innen, Arbeitnehmer/-innen, etc.).</p>
<p>§ 4 Herleitung Anzahl Parkfelder</p> <p>¹ Die Eigentümerschaft der Parkierungsanlage hat im Mobilitätskonzept die Herleitung der beantragten Anzahl Parkfelder unter Berücksichtigung von § 43 der Bauverordnung (BauV) vom 25. Mai 2011² und der VSS-Norm 640 281 vom 1. Februar 2006 sowie § 68 BNO aufzuzeigen.</p> <p>² Die Plausibilität der beantragten Anzahl Parkfelder ist mit ergänzenden Angaben zu begründen, insbesondere mit</p> <p>a) Erfahrungswerten bestehender ähnlicher Nutzungen, b) Prognosen zum Mobilitätsverhalten der künftigen Nutzerschaft.</p>	<p>In einem ersten Schritt wird das Parkfelderangebot aufgrund der Richtwerte gemäss § 43 BauV und VSS-Norm SN 640 281 festgelegt. Im zweiten Schritt wird der Standorttyp entsprechend der geografischen Lage verbindlich festgelegt und gegebenenfalls eine Reduktion der notwendigen Anzahl Parkplätze gemäss § 68 Abs. 2 und 3 sowie Anhang 8 der BNO berechnet. Im Bereich von Überlastungsgebieten i.S.v. § 68 Abs. 3 BNO ist in einem dritten Schritt eine zusätzliche Reduktion der Anzahl Parkplätze gemäss Anhang 8 der BNO vorzunehmen.</p>
<p>§ 5 Erwartete Verkehrserzeugung</p> <p>¹ Die Eigentümerschaft der Parkierungsanlage hat im Mobilitätskonzept darzulegen, welche Verkehrserzeugung im Bereich des motorisierten Individualverkehrs von der Immobilie erwartungsgemäss ausgehen wird.</p> <p>² Bei der Einschätzung für Nicht-Wohnnutzungen ist bei der Beurteilung auf die VSS-Norm 40 283 vom 31. März 2019 abzustellen.</p>	<p>Je nach Grössenordnung und Komplexität des Bauvorhabens kann die Herleitung als Schätzung erfolgen oder in einem ausführlichen Verkehrsbericht dargelegt werden.</p>
<p>§ 6 Standortanalyse</p> <p>¹ Die Eigentümerschaft der Parkierungsanlage hat im Mobilitätskonzept mittels einer Standortanalyse aufzuzeigen, wie gut der Standort des</p>	<p>Zur Orientierung kann dabei auf den zuvor ermittelten Standorttyp gemäss Anhang 8 der BNO abgestellt werden.</p>

² SAR 713.121

<p>Bauvorhabens für zum Auto alternative Verkehrsmittel erschlossen ist, insbesondere</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ÖV-Erschliessung, b) Erschliessung für Fuss- und Veloverkehr c) Carsharing-Standorte in fussläufiger Distanz, d) bei Wohnnutzungen: Nahversorgungssituation 	<p>Betreffend ÖV-Erschliessung sind etwa relevant: Distanz zur nächsten Haltestelle, Verbindungen und Taktfrequenz ab der nächsten Haltestelle, ÖV-Güteklassen gemäss dem kantonalen Geoportal AGIS.</p> <p>Betreffend Erschliessung für Fuss- und Veloverkehr ist insbesondere die entsprechende Netzanbindung relevant.</p> <p>Hierunter sind etwa Aufenthaltsmöglichkeiten auf dem Areal, Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungsangebot, Freizeit und Kultureinrichtungen, Naherholungsgebiete zu verstehen.</p>
<p>2.2 Autoarme Nutzung</p>	
<p>§ 7 Besondere Vorgaben gemäss § 68 Abs. 4 BNO</p> <p>¹ Bei der Definition der Lenkungsziele ist zu berücksichtigen, dass das beschränkte Parkierungsangebot nicht zu einer Verlagerung der Parkplatznachfrage in den öffentlichen Raum führt.</p> <p>² Zusätzlich ist im Mobilitätskonzept aufzuzeigen, mittels welcher mietvertraglichen Regelungen gewährleistet ist, dass der Parkplatzbedarf der betreffenden Nutzergruppen das vorhandene Angebot nicht übersteigt.</p>	<p>Im Mobilitätskonzept ist aufzuzeigen, weshalb überhaupt davon auszugehen ist, dass die autoarme Nutzung einen dauerhaft tieferen Parkplatzbedarf erzeugt als eine herkömmliche Nutzung ohne Mobilitätskonzept.</p> <p>Auf mietvertragliche Regelungen kann verzichtet werden, wenn für die Eigentümerschaft eindeutig absehbar ist, dass die Mieterschaft nicht mehr regelmässig vor Ort parkierte Autos halten wird, als Parkfelder vorhanden sind (z.B. bei geringfügiger Unterschreitung des Pflichtangebots oder wenn Nutzergruppen mit geringem Autobesitz zu erwarten sind).</p> <p>Bei vertraglicher Regelung empfiehlt es sich, je unterschiedliche Vereinbarungen zu treffen mit Mietparteien mit angemieteten Parkfeldern und mit jenen Mietparteien, welche keine Parkfelder mieten. Bei Letzteren ist es sinnvoll, den Verzicht auf eine regelmässige Nutzung eines Autos, insbesondere das regelmässige Abstellen eines Autos im näheren Umkreis der Anlage, vertraglich</p>

	<p>festzuhalten. Mieter/-innen von Parkplätzen werden sinnvollerweise ebenfalls vertraglich dazu verpflichtet, nicht regelmässig mehr Parkplatzbedarf auszulösen, als durch ihre gemieteten Parkfelder abgedeckt sein wird.</p> <p>Bei Genossenschaften besteht im Übrigen die Möglichkeit, entsprechende Regeln in ihren Statuten und Vermietungsreglementen festzuhalten.</p> <p>Im Falle von Stockwerkeigentum müssen die der Bauherrschaft in der Baubewilligung auferlegten Bedingungen auf die Kaufparteien und allfällige Nachkaufparteien übertragen werden. Dazu dienen Kaufvertrag, Stockwerkeigentümerreglement und Grundbucheintrag. Zudem empfiehlt sich, im Stockwerkeigentümerreglement zu regeln, wie mit wiederholten Verstössen umzugehen ist und entsprechende Sanktionen vorzusehen.</p>
<p>§ 8 Nachbesserung</p> <p>¹ Die Eigentümerschaft hat bei wiederholtem Nichterreichen der Lenkungsziele innert einer von der Bewilligungsbehörde anzusetzenden Frist ein nachgebessertes Mobilitätskonzept vorzulegen.</p> <p>² Im Mobilitätskonzept ist zudem eine Rückfallebene zu definieren, die ausgelöst wird, wenn die Lenkungsziele auch nach Einreichen und Umsetzen des nachgebesserten Mobilitätskonzepts nach Abs. 1 weiterhin nicht erreicht werden.</p>	<p>Das Nichterreichen der Lenkungsziele bedeutet letztlich ein Scheitern des Mobilitätskonzepts. Eine Nachbesserung wird nach zweimaligen Nichterreichen eingefordert. So hat die Eigentümerschaft die Möglichkeit bei einer erstmaligen Nichterreichung gegebenenfalls zu wenig konsequent umgesetzte Massnahmen künftig konsequenter umzusetzen.</p> <p>Die Bewilligungsbehörde ist die für das gesamte Baubewilligungsverfahren zuständige Behörde, also der Stadtrat oder in den entsprechend delegierten Bereichen das Stadtbauamt (vgl. zu den Zuständigkeiten § 15 dieser Verordnung).</p> <p>Werden die Lenkungsziele wiederholt und auch mit Nachbesserung des Mobilitätskonzepts nicht erreicht, bedeutet dies dass eine autoarme Nutzung mit einer Unterschreitung der Pflichtparkfelder offenbar nicht umsetzbar ist. Demnach ist in Form der Rückfallebene eine Notlösung vorzusehen, auf die für die Schaffung weiterer</p>

<p>³Die Rückfallebene gemäss Abs. 2 kann bestehen in</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Flächen, die zur nachträglichen Erstellung der nachzuweisenden Anzahl Parkfelder auf dem Areal vorbehalten werden, b) der Möglichkeit, Parkfelder, die maximal 300 Meter Fusswegdistanz vom Areal entfernt liegen und die baurechtlich keiner anderen Nutzung als Pflichtparkfelder zugeordnet sind, zu erstellen, anzukaufen oder langfristig anzumieten, c) der Entrichtung einer Ersatzabgabe gemäss § 69 BNO, falls zum Zeitpunkt der Auslösung der Rückfallebene nachweislich keine Möglichkeit gemäss Buchstaben a und b realisierbar ist. <p>⁴ Die Rückfallebene hat die Eigentümerschaft vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.</p>	<p>Parkplätze im Falle des Scheiterns der autoarmen Nutzung zurückgegriffen werden kann.</p> <p>Die Aufzählung ist als Kaskade zu verstehen.</p> <p>Dies ist auch so im Mobilitätskonzept festzuhalten.</p>
<p>2.3 Wirkungskontrolle und Rhythmus</p>	
<p>§ 9 Wirkungskontrollkonzept</p> <p>¹ Die Eigentümerschaft der Parkieranlage hat im Mobilitätskonzept aufzuzeigen, wie die Erreichung der Lenkungsziele nach Inbetriebnahme überprüft werden.</p>	<p>Das Wirkungskontrollkonzept ist Teil des Mobilitätskonzepts.</p>
<p>§ 10 Inhalt des Wirkungskontrollkonzepts</p> <p>¹ Das Wirkungskontrollkonzept muss folgende Inhalte aufweisen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Nachweis der Umsetzung der einzelnen Massnahmen des Mobilitätskonzepts, b) Definition der massgebenden Kriterien zur Beurteilung der Einhaltung des Mobilitätskonzepts, c) Definition der Grenze, ab welcher die lenkungsziele des Mobilitätskonzepts nicht mehr als eingehalten gelten. 	<p>Der Nachweis ist insbesondere in Form der Baupläne, Miet- und Kaufverträge etc. zu erbringen.</p>

<p>² Bei der Beurteilung der Einhaltung des Mobilitätskonzepts ist zwingend der zum Zeitpunkt der Berichterstattung vorhandene effektive Platzbedarf auszuweisen. Dieser setzt sich zusammen aus der Anzahl vermieteter Parkfelder für die Bewohnerschaft und für Beschäftigte sowie der Anzahl auf die Adressen der Überbauung eingelösten Anwohner- und Gewerbeparkkarten.</p>	
<p>§ 11 Durchführung der Wirkungskontrolle</p> <p>¹ Die Eigentümerschaft der Parkierungsanlage hat die Wirkungskontrolle jährlich durchzuführen.</p> <p>² Sie hat die Ergebnisse der Wirkungskontrolle in einem Kurzbericht zuhanden des Stadtbauamts zu dokumentieren.</p>	<p>Der jeweilige Stichtag ist im Mobilitätskonzept festzuhalten.</p>
<p>§ 12 Verlängerung und Verkürzung des Kontrollintervalls</p> <p>¹ Zeigt die Wirkungskontrolle wiederholt einen guten Zielerreichungsgrad und damit das Funktionieren des Mobilitätskonzepts, kann die zuständige Behörde die Perioden der Wirkungskontrolle für das betreffende Objekt verlängert oder die Nachweispflicht bis auf Weiteres ausgesetzt werden.</p> <p>² Die der Eigentümerschaft der Parkierungsanlage erlassene Nachweispflicht kann jederzeit wieder auferlegt werden, soweit die zuständige Behörde dies als notwendig erachtet.</p> <p>³ Bei Verfehlung der Ziele kann die zuständige Behörde neben den Massnahmen gemäss § 67 Abs. 3 BNO insbesondere die Verkürzung des Kontrollintervalls verfügen.</p>	<p>Die Verlängerung der Kontrollintervalle oder das Aussetzen der Kontrolle wird bei Vorliegen der Voraussetzungen von Amtes wegen verfügt. Die zuständige Behörde ist die für das gesamte Baubewilligungsverfahren zuständige Behörde, also der Stadtrat oder in den entsprechend delegierten Bereichen das Stadtbauamt (vgl. zu den Zuständigkeiten § 15 dieser Verordnung).</p> <p>Im Weiteren ist vor allem an jene Massnahmen zu denken, welche die Eigentümerschaft bereits von sich aus im Mobilitätskonzept vorsehen kann, wie sie in den Leitfäden (Ziff. 4.6, Beilage 1 zu diesem Erläuterungsbericht) aufgeführt sind.</p>
<p>3. Verfahren und Rechtsschutz</p>	
<p>§ 13 Leitverfahren</p> <p>¹ Die Prüfung und Bewilligung des Mobilitätskonzepts erfolgen im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens.</p>	<p>Das Baubewilligungsverfahren stellt das Leitverfahren dar.</p>

<p>§ 14 Vorprüfung</p> <p>¹ Das Mobilitätskonzept kann vor der Baueingabe zur informellen Vorprüfung beim Stadtbauamt eingereicht werden.</p>	<p>Eine solche Vorprüfung ist freiwillig und hat keinerlei rechtliche Wirkung. Sie dient lediglich der Verschlankung und Beschleunigung des Baubewilligungsprozesses, indem sichergestellt wird, dass das Mobilitätskonzept zum Zeitpunkt der Gesuchseingabe vollständig und bewilligungsfähig ist.</p>
<p>§ 15 Zuständigkeiten</p> <p>¹ Die Zuständigkeit für die Bewilligung des Mobilitätskonzepts richtet sich nach dem Baubewilligungsverfahren.</p> <p>² Die Wirkungskontrolle obliegt dem Stadtbauamt. Dieses kann die erforderlichen Massnahmen gemäss § 67 Abs. 3 BNO verfügen.</p>	<p>Gemäss kantonalen Vorschriften ist grundsätzlich der Stadtrat zuständig (vgl. §§ 59 ff. BauG). Die i.S.v. § 39 Abs. 1 GG an das Stadtbauamt delegierten Entscheidbefugnisse richten sich nach § 23 Abs. 1 DelVO.</p> <p>Die Kompetenz, die Massnahmen zu verfügen, wird gestützt auf § 39 Abs. 1 GG an das Stadtbauamt delegiert.</p>
<p>§ 16 Rechtsmittel</p> <p>¹ Wer mit einem Entscheid des Stadtbauamts nicht einverstanden ist, kann dies innert 10 Tagen nach Zustellung des Entscheids schriftlich beim Stadtrat erklären. In diesem Fall fällt der Stadtrat einen neuen Entscheid.</p> <p>² Entscheide des Stadtrats können mit Beschwerde beim Regierungsrat oder bei der von ihm delegierten Stelle angefochten werden.</p> <p>³ Im Übrigen gelten die Bestimmungen des Gesetzes über die Verwaltungsrechtspflege (Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRPG) vom 4. Dezember 2007³.</p>	<p>Der Rechtsweg richtet sich nach kantonalem Recht. Das Erklärungsrecht ergibt sich aus § 39 Abs. 2 GG und aus § 3 DelVO.</p> <p>Unter Vorbehalt von Ausnahmebestimmungen ist das Departement Bau, Verkehr und Umwelt für Beschwerden gegen Entscheide des Stadtrats in Bausachen zuständig (§ 61 Abs. 1 BauV).</p>

³ SAR 271.200

4. Schlussbestimmungen und Inkrafttreten	
§ 18 Inkrafttreten ¹ Diese Verordnung tritt am xx.yy.2022 in Kraft. ² Sie gilt für alle Baugesuche, welche nach ihrem Inkrafttreten eingereicht werden.	

Beilagen zu diesem Erläuterungsbericht:

1. Leitfaden "Mobilitätskonzept für Objekte mit mehr als 50 Parkfeldern"
2. Leitfaden "Mobilitätskonzept für autoarme Nutzung"