STADT AARAU

Energiestadt GOLD Aarau european energy award

Mehr als 50 Parkplätze

LEITFADEN

Mobilitätskonzept für Objekte mit mehr als 50 Parkfeldern

Erläuterungen zur Verordnung XXXXX

Impressum

Trägerin
Stadt Aarau
Stadtentwicklung
Rathausgasse 1
5000 Aarau

Bearbeitung
Synergo und Planungsbüro Jud
Stefan Schneider
Roberto 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 Erwartete Verkehrszeugung 10

4.5 Ziele 10

4.6 Massnahmenbeispiele 11

4.7 Wirkungskontrolle 12

5 ANSPRECHPARTNER UND BERATUNG 13

5.1 Grundsätze 13

5.2 Ansprechpartner in der Verwaltung 13

5.3 Kantonale Mobilitätsplattform *aargaumobil* 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 Schlüsselelement dar. Deshalb ist die zurückhaltende Parkfeldbemessung im Zuge der weiteren Nutzungsentwicklung eine Grundvoraussetzung für die stadtverträgliche Lenkung der Verkehrsentwicklung. Bei Vorhaben ab einer bestimmten Grösse ist zudem die Einbettung von Parkfeldbemessung und -betrieb in eine gesamtheitliche Betrachtung und Koordination im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes wichtig. Deshalb sind Eigentümerinnen und Eigentümer von Parkierungsanlagen mit mehr als 50 Parkfeldern für Motorfahrzeuge gemäss Bau- und Nutzungsordnung (BNO) der Stadt Aarau verpflichtet, im Baubewilligungsverfahren ein Mobilitätskonzept vorzulegen und dieses anschliessend dauerhaft umzusetzen. Der vorliegende Leitfaden stellt die in der BNO genannten Ausführungsbestimmungen für Mobilitätskonzepte für Überbauungen mit mehr als 50 Parkfeldern vor. Für Mobilitätskonzepte bei Bauvorhaben mit Unterschreitung des Angebots an Pflichtparkfeldern (autoarme Nutzungen) existiert ein separater Leitfaden[1].

Falls bei einem Bauvorhaben sowohl mehr als 50 Parkfelder erstellt werden als auch das Pflichtparkfelderangebot unterschritten wird, ist aufgrund der ausschliesslich mit Unterschreitungen des Pflichtangebots verbundenen Rückfallebene der Leitfaden zu Mobilitäts-konzepten für autoarme Nutzungen massgebend. Der vorliegende Leitfaden 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; SAR713.100) gesetzlich festgelegt. § 43 der kantonalen Bauverordnung (BauV; SAR713.121) 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. 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 § 67, Abs. 1 der BNO ist festgehalten, dass Eigentümerinnen und Eigentümer von Parkierungsanlagen mit mehr als 50 Parkfeldern bei jeglichem Bauvorhaben, welches mit einem Bau- oder Umnutzungsgesuch verbunden ist, zu einem Mobilitätskonzept und dessen dauernder Umsetzung verpflichtet sind. Ausserhalb der Überlastungsgebiete gemäss § 68 Abs. 3 kann der Stadtrat in begründeten Fällen Ausnahmen bewilligen. Die Grundzüge eines solchen Mobilitätskonzepts wer-den in § 67, Abs. 2 & Abs. 3 der BNO folgendermassen definiert:

[1] Link zum Leitfaden für Bauvorhaben mit Unterschreitung des Pflichtangebots 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 Park-felder 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 Gebiets-definitionen für den nachfolgend dargestellten Schritt 3 (Altstadt, Bahnhofnähe und Transformationsgebiete). Das zu erstellende bzw. zulässige Parkfelderangebot in Prozent der Richtwerte ist in Tabelle 1dargestellt.

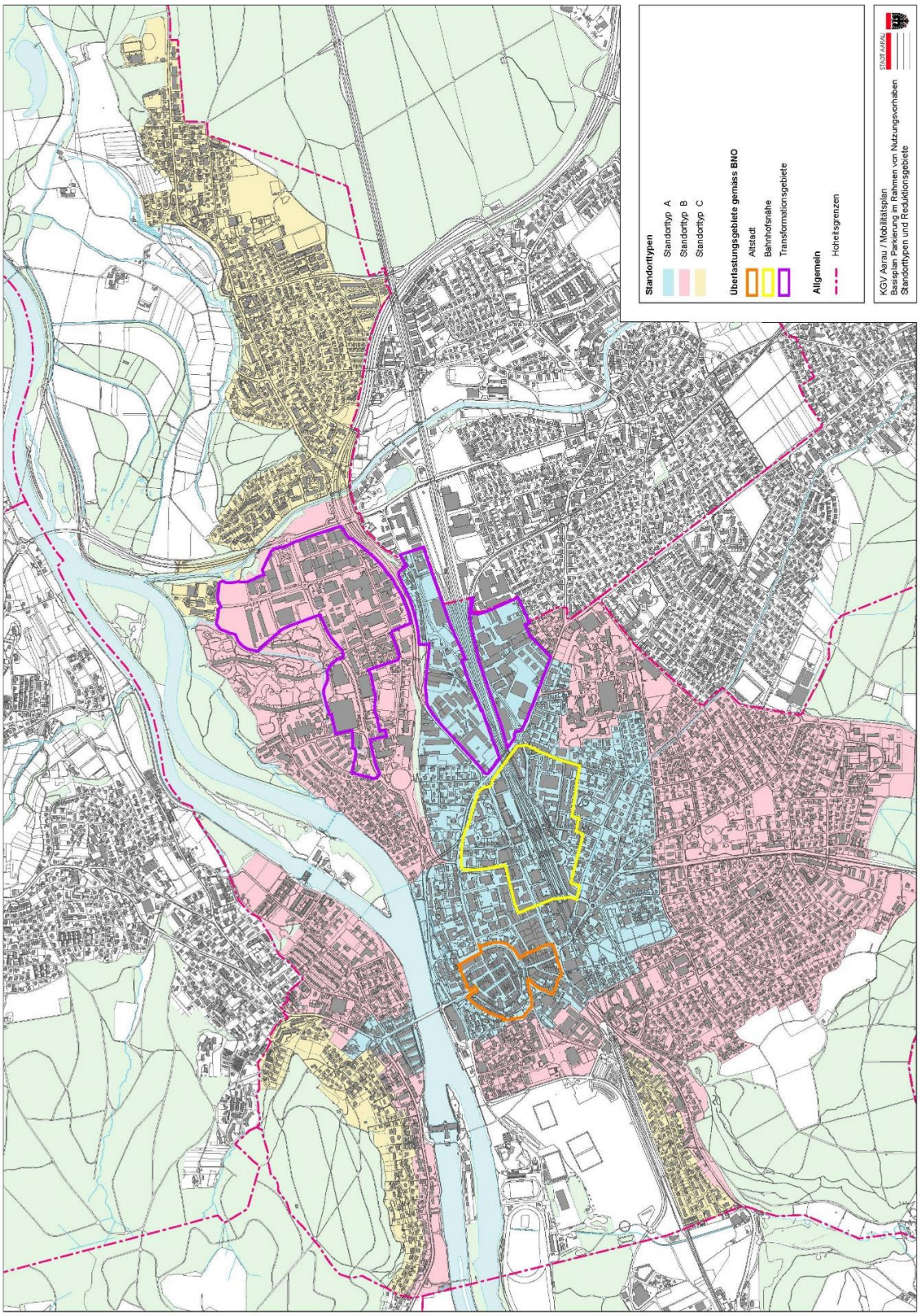

Abbildung 1: Standorttypen zur Reduktion von Parkfeldern gemäss § 68 Abs. 2 und 3 BNO der Stadt Aarau

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 Verkehrs-auswirkungen 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%
Transofrmationsgebiete	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

Das Mobilitätskonzept wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens bewilligt. Im späteren Betrieb soll die Wirkungskontrolle gewährleisten, dass die im Konzept festgehaltenen Ziele auch erreicht werden. 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 Massnahmen bis hin zum Nutzungsverbot verfügen.

4. Inhalte des Mobilitätskonzepts

Grundsätzlich kann die Mobilität sämtlicher möglicher Nutzergruppen von Parkfeldern mittels eines Mobilitätskonzepts beeinflusst werden, d.h. von Bewohnerinnen und Bewohnern, Beschäftigten sowie Besucherinnen und Besuchern (diese Nutzergruppe umfasst auch alle Formen von Kundschaft). Dabei besteht ein Zusammenhang zwischen der beantragten Anzahl Parkfelder pro Nutzung bzw. Nutzergruppe und dem Ausmass an mobilitätsbezogenen Massnahmen (vgl. Kap. 4.6), welches für eine Nutzergruppe angezeigt erscheint. 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 Objekte mit mehr als 50 Parkfeldern folgende, bezüglich der Bewilligungsfähigkeit des Konzepts relevante Themen zu behandeln.

4.1 Projektbeschrieb

Die wichtigsten Eckdaten des Bauvorhabens sollen in einem kurzen Projektbeschrieb 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 / Beschäftige / Besucherinnen und Besucher) ausfällt.
- Im Anschluss wird aufgeführt, wie viele Parkfelder pro Nutzung beantragt werden.

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[2])
- 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 Erwartete Verkehrszeugung

Es wird dargelegt, welche von der Immobilie ausgehende Verkehrserzeugung die Eigentümerschaft in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr erwartet. Jedes Bauvorhabens muss die Herleitung der Verkehrserzeugung in Form eines ausführlichen Verkehrsberichtes darlegen. Für Nicht-Wohnnutzungen können der VSS-Norm „40 283 Parkieren; Verkehrsaufkommen von Parkierungsanlagen von Nicht-Wohnnutzungen“ Hinweise zur Herleitung der Verkehrserzeugung pro Nutzung entnommen werden.

4.5 Ziele

Im Mobilitätskonzept ist festzuhalten, welche Ziele es gewährleisten soll. Die Ziele ergeben sich aus der Art der Nutzung, der anzunehmenden Verkehrserzeugung und Verkehrsmittelwahl der Nutzergruppen sowie aufgrund des Standorts:

- Hauptziel ist jeweils eine Entlastung des Strassennetzes von Motorfahrzeugverkehr, d.h. eine Einhaltung oder Unterschreitung der erwarteten Verkehrserzeugung.

[2] Die ÖV-Güteklassen sind im Geoportal AGIS des Kantons Aarau ersichtlich

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

- Vermeidung von übermässiger, von der Überbauung ausgehender Parkplatznach-frage in der Umgebung
- Förderung der Benutzung des ÖV
- Förderung des Fuss- und Veloverkehrs
- Förderung der Benutzung von Carsharing etc.

Bei Grossprojekten können sich im Rahmen von zum Teil obligatorisch durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfungen, Kapazitätsnachweisen o.ä. weitere Ziele ergeben.

4.6 Massnahmenbeispiele

Im Mobilitätskonzept ist aufzuzeigen, mit welchen Massnahmen die gesteckten Ziele (vgl. Kap. 4.5) erreicht werden sollen. Nachfolgend werden Beispiele von zielführenden Massnahmen für Bewohnerinnen und Bewohner, Beschäftigte sowie Besucherinnen und Besucher aufgeführt.

Nutzergruppe Bewohnerschaft

- *Massnahmenbereich Autonutzung*
  - lenkungswirksame Benützungsabgeltung Parkplätze
  - Carsharing-Standplatz auf dem Areal
  - Bewerben von Carsharing-Organisationen (Schnupperabos)

- *Massnahmenbereich ÖV-Nutzung*
  - Bereitstellung von ÖV-Informationen (z.B. Fahrplanangaben, Erreichbarkeit des Standorts, Mobilitätsmappen)
  - 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 Benützungsabgeltung
  - 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, Mobilitätsmappen)
  - 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

Nutzergruppe Besucherinnen und Besucher

- *Massnahmenbereich Autonutzung*
  - Parkplatzbewirtschaftung mit lenkungswirksamer Benützungsabgeltung (gemäss §66 der BNO Pflichtmassnahme bei Parkierungsanlagen mit mehr als 50 öffentlich zugänglichen Parkfeldern)

- *Massnahmenbereich ÖV-Nutzung*
  - Bereitstellung von ÖV-Informationen (z.B. Fahrplanangaben, Erreichbarkeit des Standorts)

- *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), Lademöglich-keiten für E-Bikes
  - Hilfsmittel für autofreien Warentransport (Lieferdienst)

Weitere Informationen zu möglichen Massnahmen im Bereich des Mobilitäts-managements 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.
- 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.

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. Ferner wird empfohlen, das Konzept im Vorfeld der Baueingabe bei der Stadt Aarau zur informellen Vorprüfung einzureichen. Die definitive Prüfung und die Erteilung der Bewilligung erfolgen im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens.

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 mobil@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-mobilitaet.ch

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

Projektbeschrieb:

- ☐ 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

Reduzierung Parkfelder:

- ☐ 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	Reduktionsfaktc	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	Personal	2 PP / 100m2 VF	18	A	20% - 30%	3.60	5.40	Bahnhofsnähe	60%	2.16	3.24
(kundenintensiv)	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	Personal	2 PP / 100m2 BGF	220	A	20% - 30%	44.00	66.00	Bahnhofsnähe	60%	26.40	39.60
Dienstleistungen	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**