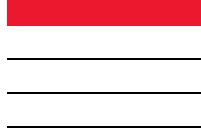


STADT AARAU



VELOPARKIERUNG Masterplan

Vom Stadtrat beschlossen am 05.07.2021
Ergänzt am 25.10.2022



Impressum

Trägerin

Stadt Aarau, vertreten durch den Stadtrat

Projektleitung

Marco Caprarese, Stadt Aarau

Simon Prenner, Stadt Aarau

Projektgruppe

Marco Caprarese, Stadt Aarau

Jan Jungen, Büro für Mobilität AG (bis 2021)

Simon Prenner, Stadt Aarau

Martin Wälti, Büro für Mobilität AG

Daniel Baehler, Büro für Mobilität AG (ab 2022)

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung Masterplan	5
1	Einleitung	8
1.1	Auftrag und Potenzial	8
1.2	Vorgehen	8
2	Beurteilung und Bedarfsanalyse	9
2.1	Kriterien für die quantitative Beurteilung	10
2.2	Kriterien für die qualitative Beurteilung	10
2.3	Langfristiger Bedarf und Soll-Zustand der Veloparkierung	12
3	Gebietskategorien	13
3.1	Bahnhofsumfeld	13
3.2	Schulen	17
3.3	Freizeiteinrichtungen	20
3.4	Öffentliche Einrichtungen	23
3.5	Gastronomie, Hotels und Einkauf	26
3.6	Übergreifender Perimeter Altstadt	29
3.7	öV-Haltestellen	32
3.8	Private Veloabstellplätze, insbesondere Entwicklungsgebiete	33
4	Spezialbedürfnisse Veloparkierung und Bewirtschaftung	34
4.1	E-Bike Ladestationen	34
4.2	Spezialfahrzeuge	35
4.3	Bikesharing	36
4.4	Betrieb der Veloparkierung	37
5	Umsetzungsprogramm	39
6	Anhang	40
6.1	Vorgehen	40
6.2	Auszug aus Bau- und Nutzungsordnung (BNO) der Stadt Aarau	41
6.3	Liste Veloabstellplätze der Ist-Analyse	41
6.4	Ist-Zustand: Übersichtsplan der erfassten Standorte	6-44

Abbildungen

Abb. 1 Velos ausserhalb der Parkanlage (Nr. 10).....	14
Abb. 2 Überlastete Abstellanlage (Nr. 1).....	14
Abb. 3 Ungedeckte und provisorische Abstellplätze (Nr. 6).....	14
Abb. 4 Von aussen schlecht sichtbare Anlage (Nr. 3)	14
Abb. 5 Hächlerhalle.....	16
Abb. 6 Abstellanlage der Primarschule Schachen in guter Qualität	18
Abb. 7 Beleuchtete Veloabstellplätze in guter Qualität (Nr. 15).....	18
Abb. 8 Grosse Veloabstellanlage im Schwimmbad	21
Abb. 9 Fehlendes Parkiersystem beim Jugendtreff Wenk (Nr. 37).....	21
Abb. 10 Ausgewiesene Plätze für Spezialfahrzeuge (Nr. 49).....	24
Abb. 11 Überdachte Veloabstellplätze des Kantonspitals (Nr. 49).....	24
Abb. 12 Deutlich überbelegte Veloabstellplätze direkt vor der Altstadt (Nr. 58).....	27
Abb. 13 Gut belegte Abstellplätze, welche auch von bahnhofsorientierten Personen genutzt werden (Nr. 62) ..	27
Abb. 14 Behinderung des Busverkehrs (Nr. 53)	29
Abb. 15 Parkierverbot (Nr. 53)	29
Abb. 16 Aktuell dürfen Velos direkt vor den Geschäften parkiert werden	30
Abb. 17 Signalisation für die Parkierung in der Altstadt	30
Abb. 18 Sichere Veloabstellplätze in Veloboxen (1030.be/fr/cadre-de-vie-environnement/mobilite- stationnement/a-velo/stationnement-velo)	31
Abb. 19 Kundenfänger mit integrierter Veloparkierung (kilian-rt.de).....	31
Abb. 20 Umnutzung einer Autogarage in eine Quartier-Velostation (gracq.org/actualites-du-velo/du-garage- prive-inoccupe-au-parking-velo-collectif).....	31
Abb. 21 Mögliche Veloparkierung an öV-Haltestellen, hier am Beispiel Suhr, Schweizerhof.....	32
Abb. 22 Beispiel einer Bike-Energy Ladestation (bike-energy.com)	34
Abb. 23 Beispiel einer Lademöglichkeit in einem Schliessfach (fahrrad-xxl.de)	34
Abb. 24 Cargo-Bike Markierung (cargobike.jetzt)	35
Abb. 25 Cargo-Bike Markierung (wn.de)	35
Abb. 26 Mögliche Kombination von Veloabstellplätzen mit Bikesharing.....	36
Abb. 27 Grafische Darstellung des Projektablaufes	40

0 Zusammenfassung Masterplan

Grundlagen und Abgrenzung

Der vorliegende Masterplan Veloparkierung ist im Velokonzept der Stadt Aarau als Massnahmenpaket definiert und dient der Verbesserung der Veloparkierung im ganzen Stadtgebiet. Es wurden in erster Linie die öffentlichen Veloabstellplätze analysiert, der künftige Bedarf abgeschätzt und daraus Handlungsempfehlungen abgeleitet. Die Analyse der aktuellen privaten Veloparkierung ist nicht Teil des Masterplans, jedoch enthält dieser punktuell Empfehlungen für die künftige Erstellung privater Abstellplätze.

Ist-Zustand mit Bestandesaufnahme

Für die Beurteilung des Ist-Zustandes wurden im Herbst 2020 die Auslastung von über 60 Standorten sowie deren Qualität erfasst. Die Standorte wurden in Bezug auf Zielort und Zweck in sechs verschiedene Gebietskategorien aufgeteilt (Bahnhofsumfeld; Schulen; Freizeitanlagen; Öffentliche Einrichtungen; Gastronomie, Hotels, Einkauf; ÖV-Haltestellen).

Insgesamt weisen die Abstellanlagen trotz Zählungen in der kühleren Jahreszeit eine hohe Auslastung auf. Insbesondere bei den Abstellplätzen in der Nähe der Perronanlagen am Bahnhof und an den Eingängen zur Altstadt übersteigt die Anzahl Velos die Kapazität der Parkieranlagen. Das aktuelle Parkierregime in der Altstadt ist für Velofahrende grundsätzlich nutzerfreundlich, jedoch weisen einige Stellen Verbesserungspotenzial auf. Da insbesondere bei Freizeitanlagen die Auslastung stark jahreszeitenabhängig ist, wurden im Sommer 2022 bei allen Standorten Nachzählungen durchgeführt. Dabei haben die Freizeitanlagen deutlich höhere Auslastungen aufgewiesen, bei den anderen Kategorien wurden hingegen ähnlich hohe Auslastungen gezählt wie 2020.

Die Qualität der Abstellanlagen kann im Allgemeinen als genügend bis gut eingestuft werden. Vereinzelt kann diese durch bessere Bedachung, Beleuchtung sowie einem weiterentwickelten Parksystem noch optimiert werden.

Langfristiger Bedarf und Empfehlungen

Die Bevölkerung der Stadt Aarau wird in den nächsten 10 Jahren um rund 15 % wachsen. Gleichzeitig wird die durch das Velokonzept angestossene Veloförderung die Velonutzung weiter steigern. Dadurch wird auch der Parkierbedarf laufend zunehmen. Insgesamt wird bis 2030 mit einer Zunahme des Veloparkierbedarfs von rund 40 % gerechnet.

An einigen Standorten wird diese Zunahme zu deutlichen Überlastungen führen, insbesondere im Bahnhofperimeter. Die Kapazitäten der bahnhofnahen Veloabstellanlagen sind deshalb durch die Erweiterung der bestehenden sowie durch die Schaffung neuer Anlagen zu erhöhen. Zudem ist das teilweise unklare Regime in der Altstadt mit einfachen Massnahmen klarer zu kommunizieren. Zudem müssen Parkiermöglichkeiten für die Bewohner*innen der Altstadt geschaffen werden. In den Entwicklungsgebieten ist bereits zu Beginn der Planungsphase Platz für genügend Veloabstellplätze zu reservieren, vor allem wenn diese Gebiete als autoarme oder autofreie Siedlungen konzipiert sind.

E-Bike-Nutzende sowie Personen mit einem Spezialfahrzeug (Cargo-Bike, Anhänger, etc.) haben individuelle Bedürfnisse. Diesen soll in Zukunft bei der Planung und dem Betrieb der Veloabstellplätze besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. In der Altstadt sind Lademöglichkeiten für E-Bikes sowie genügend grosse und markierte Abstellplätze für Spezialfahrzeuge bereitzustellen.

Eine Optimierung des Ordnungsdienstes und der Bewirtschaftung kann in der Altstadt sowie im Bahnhofperimeter für weitere nutzbare Veloabstellplätze sorgen.

Übersicht nach Gebietskategorien

Gebietskategorie	Ist-Zustand	Soll-Zustand
Bahnhofsumfeld	<ul style="list-style-type: none"> - Durchschnittliche Auslastung von über 100 % - Standorte nahe der Perrons deutlich ausgelastet - Velostationen nur zu ca. 40 % ausgelastet 	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhte und optimierte Kapazität mit bestehenden und neuen Anlagen - Entschärfte Parkiersituation durch Steigerung der Attraktivität der Velostation
Schulen	<ul style="list-style-type: none"> - Mehrheitliche Auslastung unter 100 % - Einige Standorte bereits überbelegt - Qualität soll verbessert werden 	<ul style="list-style-type: none"> - Beibehaltung und situative Verbesserung von Qualität und Quantität bei Um- und Neubauten oder mittels provisorischen Angeboten
ÖV-Haltestellen	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Veloabstellplätze bei Bushaltestellen vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> - Veloabstellplätze bei spezifischen Bushaltestellen im Stadtteil Rohr
Freizeitanlagen	<ul style="list-style-type: none"> - Mehrheitlich genügendes Angebot, aber stark abhängig von Wetter und Tageszeiten / Veranstaltungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Auch Spitzenlasten können abgedeckt werden, z.B. mit temporären Abstellanlagen, insbesondere bei Veranstaltungen - Bedürfnisse von E-Bikes und Spezialfahrzeugen sind berücksichtigt
Öffentliche Einrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> - Die Veloparkierung der Spitäler ist sehr gut ausgelastet 	<ul style="list-style-type: none"> - Genügende Veloabstellplätze gemäss den Normen sind bei zukünftigen Baugesuchen von Neu- und Umbauten geplant
Gastronomie, Hotels, Einkauf	<ul style="list-style-type: none"> - Abstellplätze im Umfeld der Altstadt sind sehr gut ausgelastet, insbesondere im Sommer 	<ul style="list-style-type: none"> - Konflikte an «Hotspots» (Zugänge zur Altstadt) sind durch Verbesserungen der Parkiersituation entschärft
Übergreifender Perimeter Altstadt	<ul style="list-style-type: none"> - Aktuelles Parkregime funktioniert gut - An einzelnen «Hotspots» entstehen Konflikte mit dem Bus- und Fussverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> - Das aktuelle Parkregime wird grundsätzlich beibehalten - Eine optimale Lösung für die Situation in den Altstadtgassen ist durch einen partizipativen Prozess gefunden - Eine optimale Lösung für die Zugänge zur Altstadt ist in Einbezug der Anspruchsgruppen realisiert

Für die verschiedenen Gebietskategorien wurden zur Sicherstellung der Erreichung des Soll-Zustandes Aufgaben für die jeweils zuständigen Stellen definiert. Die entsprechende Übersicht befindet sich im Kapitel 5.

Strategien:

- Technische Verbesserung der aktuellen Kapazität am Bahnhof durch Verdichtung der Abstellanlagen und Schaffung neuer Standorte
- Organisatorische Verbesserung der aktuellen Kapazität am Bahnhof durch Kommunikation, Ordnungsdienst und Bewirtschaftung
- Sicherstellung der künftigen Kapazitäten durch Vorgaben bei Sanierungen und Umbauten von Schulhäusern, Neubauten in Entwicklungsgebieten und Schaffung neuer Standorte im Bahnhofbereich
- Reduktion von Aufwand und Kosten für neue Infrastruktur durch differenziertere Erhebungen der Auslastung und der Bewirtschaftung bestehender Anlagen
- Klärung der Parkiersituation für öffentliche und private Abstellplätze in der Altstadt durch partizipativen Prozess mit Stakeholdern
- Differenzierte Festlegung der Rahmenbedingungen für die Parkierung in Entwicklungsgebieten durch Mobilitätskonzepte
- Bereitstellung flexibler Parkierflächen für Spezialfahrzeuge im Bahnhofs-, Freizeit- und Einkaufsgebiet, welche teilweise auch durch den Hauslieferdienst genutzt werden können
- Bereitstellung temporärer Abstellanlagen bei Veranstaltungen o.ä.
- Angebot einzelner Ladepunkte für E-Bikes in der Altstadt sowie bei Freizeiteinrichtungen mit regionalem Einzugsgebiet

1 Einleitung

1.1 Auftrag und Potenzial

Ende 2019 wurde das Velokonzept Aarau erstellt, dieses enthält mehrere Massnahmenpakete zur Förderung des Veloverkehrs. Das Massnahmenpaket MI_3 beinhaltet die Erstellung eines Masterplans Veloparkierung. Diese Aufgabe wird im Rahmen des Auftrages bearbeitet.

Inhalt Masterplan gemäss Velokonzept 2019:

«Lösungen für die öffentliche Veloparkierung beim Bahnhof und weiteren wichtigen Institutionen werden mittels eines Masterplanes erarbeitet. Dabei werden kurz- und mittelfristige wie auch langfristige Massnahmen aufgezeigt. Die Regelungen zu den privaten Veloparkierungsanlagen werden überprüft»

Weiter sind die Ziele des Gegenvorschlages der Städteinitiative (Gemeindeordnung § 10e) sowie des Kommunalen Gesamtplans Verkehr zu erreichen.

Das Potenzial des Veloverkehrs in den Agglomerationen wurde mittels einer SVI-Studie im Jahr 2015 abgeschätzt.¹ Mit starken Fördermassnahmen kann der Veloanteil auf das 1.5-fache des heutigen Modalsplits erhöht werden. Dazu gehört zwingend auch die Realisierung zusätzlicher und attraktiver Abstellplätze.

1.2 Vorgehen

Das Vorgehen zur Erstellung des Masterplans wurde grafisch dargestellt. Dieses befindet sich im Anhang 6.1.

¹ Veloverkehr in den Agglomerationen – Einflussfaktoren, Massnahmen und Potenziale, Forschungsprojekt SVI 2004/069 auf Antrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI), 2015

2 Beurteilung und Bedarfsanalyse

Für die Erfassung des Ist-Zustandes der Veloparkierung wurden gemeinsam mit der Stadt Aarau sechs verschiedene Gebietskategorien definiert:

Gebietskategorie	Kategorienbeschreibung
Bahnhofsumfeld	- Alle Parkmöglichkeiten im Umfeld des Bahnhofs Aarau. Die Auslastungszahlen der Velostation wurden von der Betreiberin zur Verfügung gestellt und sind in der Zählung integriert.
Schulen	- Primarschulen - Bezirksschulen (Oberstufe) - Kantons- und Berufsschulen
Freizeitanlagen	- Schwimmbad - Sportanlagen und -hallen - Kulturhäuser inkl. Jugentreffs
Öffentliche Einrichtungen	- Spitäler - Pflegeheime
Gastronomie, Hotels, Einkauf	- Gastronomie - Hotels - Einkaufsmöglichkeiten, Insbesondere auch im Umfeld der Altstadt.
ÖV-Haltestellen	- In dieser Kategorie erfolgten keine Erfassungen. Aktuell gibt es neben dem Bahnhof Aarau und der WSB-Haltestelle Binzenhof keine nennenswerte Veloparkierung in der Nähe von ÖV-Haltestellen.

Für die Erfassung vor Ort wurden zwischen dem 14. und 21. Oktober 2020 Zählungen sowie Beobachtungen an vordefinierten Standorten durchgeführt. Diese wurden tagsüber bei trockenem und sonnigem Wetter sowie der Jahreszeit entsprechenden Temperaturen einmal pro Standort durchgeführt. Einige Standorte wurden bei einer Nacherfassung am 18. November 2020 festgehalten. Der Zeitpunkt erfolgte somit nicht zur optimalsten Jahreszeit für den Veloverkehr. Da insbesondere bei Freizeitanlagen die Auslastung stark jahreszeitenabhängig ist, wurden im September 2022 an allen Standorten Nachzählungen durchgeführt. Dabei haben die Freizeitanlagen deutlich höhere Auslastungen aufgewiesen, während in den anderen Kategorien ähnlich hohe Auslastungen wie 2020 gezählt wurden. Aus diesem Grund wurden im Rahmen dieser überarbeiteten Version des Masterplans die Angaben für die Freizeitanlagen angepasst, während für die anderen Kategorien lediglich die Beurteilung der Jahreszeitbereinigung ergänzt wurde.

Die Zählungen vor Ort wurden geolokalisiert erfasst, um diese kartografisch darzustellen. Die Übersichtskarte über alle Standorte befindet sich im Anhang 6.4.

2.1 Kriterien für die quantitative Beurteilung

Die quantitative Beurteilung erfolgte durch Zählungen vor Ort, ohne Berücksichtigung der Normvorgaben aus dem Handbuch Veloparkierung bzw. den VSS-Normen. Erhoben wurden die Anzahl vorhandener Veloabstellplätze sowie die aktuelle Auslastung. Manchenorts liegt die Belegung über 100 %. Bei der Zählung wurden auch Velos berücksichtigt, die nicht mehr in Gebrauch sind.

Anpassung der Auslastung aufgrund der Jahreszeit

Die Ersterfassung erfolgte Mitte Oktober 2020 zu einer für den Veloverkehr nicht optimalen Jahreszeit. Um diesen Umstand zu korrigieren, wurden die Daten von fünf Veloverkehrszählstellen in verschiedenen Schweizer Städten (Genf, Bern, Basel, Luzern) bezüglich der prozentualen Veränderung des Veloverkehrs zwischen Juni – September und Oktober ausgewertet (2019 und 2020). Dabei zeigte sich, dass der Veloverkehr in den vier Sommermonaten im Durchschnitt 10 % höher ist als im Oktober. Aufgrund dieser Erkenntnis wurde die Anzahl der erhobenen Velos um 10 % erhöht, der Anteil ist in den Grafiken ausgewiesen.

In jedem Kapitel wird die Auslastung aufgrund der Jahreszeit kritisch beurteilt. Wie im vorherigen Abschnitt beschrieben wurden im September 2022 Nachzählungen durchgeführt, welche mit den bereinigten Zahlen von 2020 verglichen werden können bzw. für die Freizeitanlagen die Zahlen von 2020 ersetzen.

Die Veloabstellanlagen wurden anhand ihrer Grösse in vier Kategorien eingeteilt, diese sind jeweils in den Grafiken sowie in der Tabelle im Anhang 6.3 aufgeführt. Die Anzahl Plätze wurde jeweils auf Fünfer-Schritte gerundet:

Grössenkatgorie	Anzahl Veloabstellplätze
I	5 bis 19 Veloabstellplätze
II	20 bis 49 Veloabstellplätze
III	50 bis 99 Veloabstellplätze
IV	Über 100 Veloabstellplätze

2.2 Kriterien für die qualitative Beurteilung

Die Kriterien für die qualitative Beurteilung stützen sich auf die Empfehlungen des Handbuchs Veloparkierung (ASTRA)². Je nach Nutzungszweck sind die empfohlenen Parksysteme untenstehend aufgeführt. Weiter wurden die Beleuchtung und die Überdachung der Plätze berücksichtigt. Im Rahmen der Nachzählung wird geprüft, ob zusätzlich zu den bereits erfassten qualitativen Beurteilungskriterien die Zugänglichkeit der Veloparkierungslangen als Qualitätskriterium aufgenommen wird.

Beurteilung nach den Kriterien Parksystem, Beleuchtung und Überdachung

Parksystem	Gut	Genügend	Mangelhaft
Bahnhofsumfeld	<ul style="list-style-type: none"> - Anlehnbügel - Schieberinne - Doppelparker 	<ul style="list-style-type: none"> - Vorderradhalterung 	<ul style="list-style-type: none"> - Kein Parksystem - Lenkerhalterung
Schulen, Freizeitanlagen, öffentliche Einrichtungen, Gastronomie, Hotels, Einkauf	<ul style="list-style-type: none"> - Anlehnbügel - Schieberinne 	<ul style="list-style-type: none"> - Vorderradhalterung 	<ul style="list-style-type: none"> - Kein Parksystem - Lenkerhalterung

² Handbuch Veloparkierung, Bundesamt für Strassen (ASTRA), 2008

Beleuchtung	Gut	Genügend	Mangelhaft
Sämtliche Standorte	- Direkte Beleuchtung der Abstellplätze	- Indirekte Beleuchtung z.B. durch Strassenbeleuchtung	- Keine direkte oder indirekte Beleuchtung
Überdachung	Gut	Genügend	Mangelhaft
Sämtliche Standorte	- Überdachung für sämtliche Plätze	- Überdachung für einen Teil der Plätze	- Keine Überdachung

Zur Struktur der Beurteilung

Grafiken

In den Grafiken zur Quantität wird jeweils der prozentuale Belegungsgrad der Veloabstellplätze dargestellt. Dunkelblau dargestellt ist der jahreszeitbedingte 10 %-Korrekturfaktor. Rot zeigt Belegungen über 100 % an. In den Grafiken zur Qualität werden die Kriterien gemäss Kapitel 2.2 dargestellt.

Beurteilung Jahreszeitbereinigung

Aufgrund der Nachzählungen im September 2022 wird verglichen, inwiefern die oben beschriebene Jahreszeitbereinigung von 10 % für die betreffende Kategorie zutrifft.

Karten

In den Karten sind die Abstellplätze der jeweiligen Kategorie abgebildet. Eine Übersicht mit allen Abstellplätzen befindet sich im Anhang.

Beschreibung und Fotos

Die Beurteilungen zu Quantität und Qualität der Veloabstellplätze wird jeweils mit einigen Beispielbildern ergänzt.

Fazit

Ein kurzes Fazit zu Quantität und Qualität erfolgt je Kategorie jeweils am Schluss des Abschnittes.

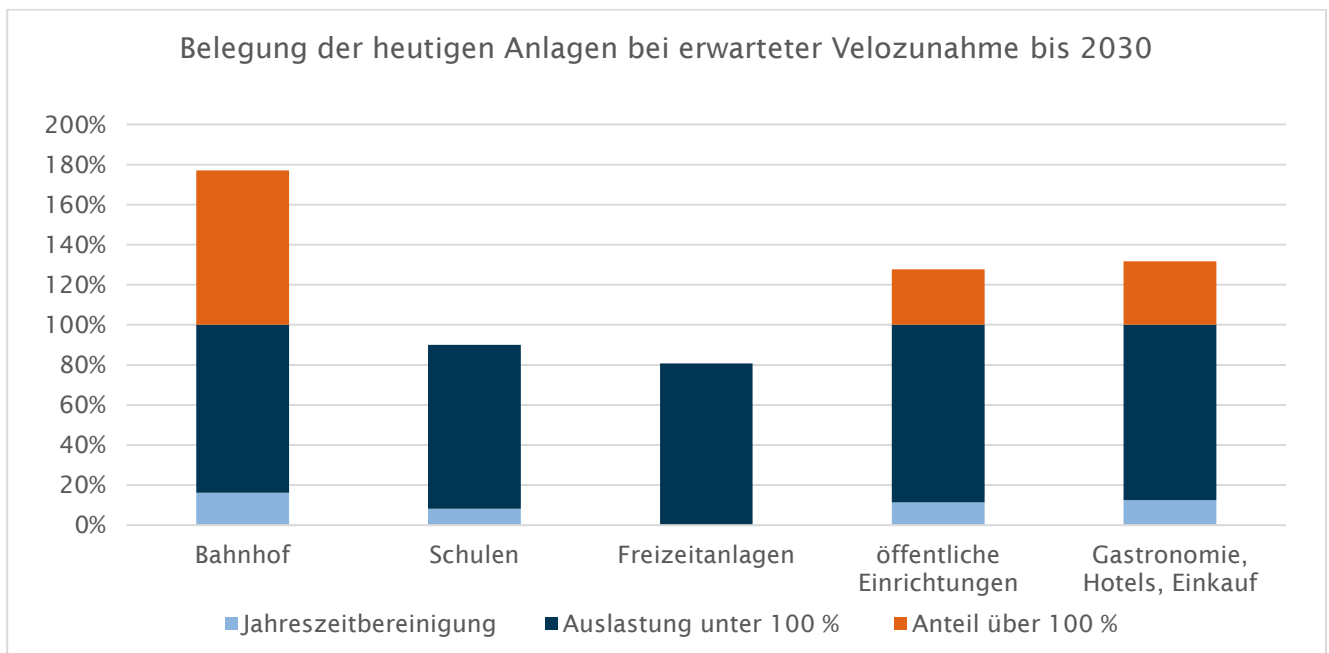
2.3 Langfristiger Bedarf und Soll-Zustand der Veloparkierung

Der Modalsplit³ des Veloverkehrs in der Agglomeration Aarau beträgt gemäss SVI-Studie aus dem Jahr 2015⁴ rund 12 %. Der Modalsplit für den Veloverkehr in der Stadt Aarau wurde noch nicht spezifisch ausgewertet, es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass dieser höher liegt. Gemäss dieser Studie kann bei überdurchschnittlichen Fördermassnahmen mit einer Zunahme des effektiven Veloverkehrs um das 1.5-fache gerechnet werden.

Die Umsetzung des im Jahre 2019 verabschiedeten Velokonzeptes mit den geplanten Infrastruktur- und Kommunikationsmassnahmen dürfte zu einer Zunahme des Veloverkehrs bis 2030 von rund 20 % führen.

Weiter wird langfristig auch die bauliche Entwicklung Aaraus zusätzlichen Verkehr generieren. Gemäss kommunalem Gesamtverkehrsplan (KGV)⁵ soll der zusätzliche Verkehr durch den öffentlichen Verkehr und die aktive Mobilität bewältigt werden (keine Zunahme des MIV). In der Gemeindeordnung⁶ wird in Artikel 10e unter anderem die Förderung und Bevorzugung des Veloverkehrs festgeschrieben.

Durch die geplanten Entwicklungsgebiete wird die Bevölkerung in der Stadt Aarau gemäss Bevölkerungsprognose bis zum Jahr 2030 um rund 15 % zunehmen. Da die Neubauquartiere eher autoarm gestaltet werden, ist davon auszugehen, dass die Veloaffinität gegenüber Quartieren heutigen Standards höher ist. Dementsprechend wird bis 2030 mit einem zusätzlichen Zuwachs des Veloverkehrs von rund 20 % gerechnet. Insgesamt wird für die Stadt Aarau bis zum Jahr 2030 ein Anstieg des Veloverkehrs und dadurch auch des Veloabstellplatzbedarfs um rund 40 % erwartet. Diese Bedarfsentwicklung trifft nicht auf jede Kategorie gleichermassen zu. In den folgenden Kapiteln werden die erwarteten Zunahmen begründet.



*Siehe Kapitel 3.3

³ Die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger oder Verkehrsmittel (Modi) wird in der Verkehrsstatistik "Modal Split" genannt

⁴ Veloverkehr in den Agglomerationen – Einflussfaktoren, Massnahmen und Potenziale, Forschungsprojekt SVI 2004/069 auf Antrag der Schweizerischen Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI), 2015

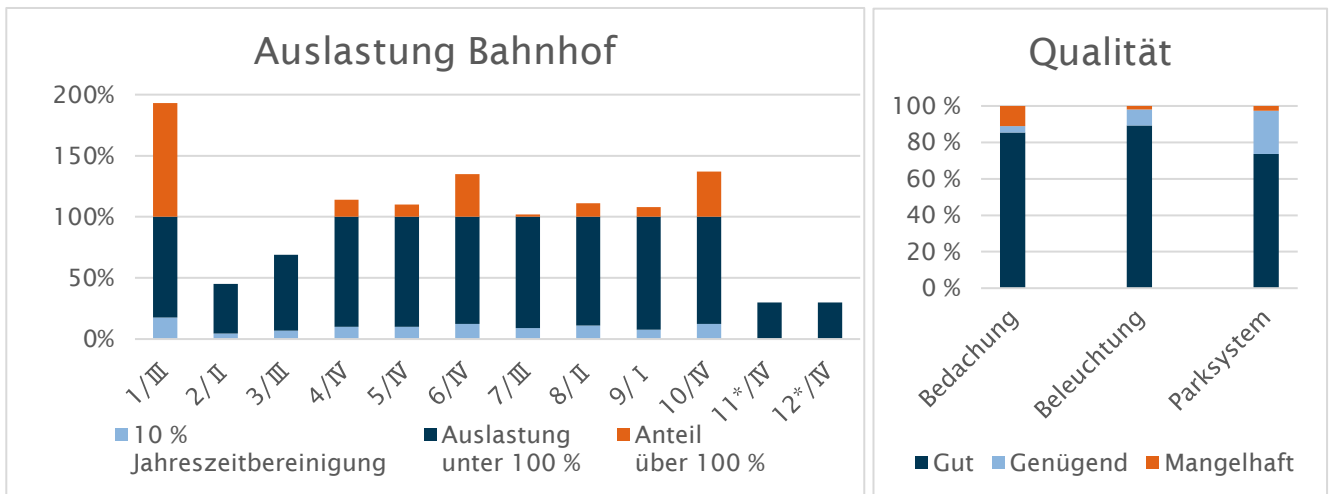
⁵ Kommunalen Gesamtverkehrsplan (KGV), Stadt Aarau, 2016

⁶ Gemeindeordnung der Einwohnergemeinde Aarau, vom 23. Juni 1980 (Stand 1. August 2018)

3 Gebietskategorien

3.1 Bahnhofsumfeld

3.1.1 Ist-Zustand



11* und 12*: kostenpflichtige Velostationen

1/III: arabische Zahl = Nummer Parkieranlage, römische Zahl = Grössenkatgorie der Parkieranlage

Quantitative Beurteilung

Die durchschnittliche Auslastung der Veloabstellplätze im Bereich des Bahnhofs liegt über 100 %. Demzufolge stehen bereits zum jetzigen Zeitpunkt zu wenig Abstellplätze zur Verfügung. Insbesondere die Standorte 1, 6 und 10, mit kurzen Wegen zu den Perrons, sind deutlich überbelegt. Der Standort Nr. 3 wird, trotz guter Lage zu den Perronanlagen, eher wenig benutzt, da diese von aussen eher schwer auffindbar sind. Die durchschnittliche Auslastung der kostenpflichtigen Velostationen (Nr. 11* und 12*) liegt gemäss wöchentlichen Zählungen 2022 in den Sommermonaten bei rund 30 % und im Winter bei etwa 15 %.

Beurteilung Jahreszeitbereinigung

Im Bahnhofsumfeld hat die Jahreszeit einen geringeren Einfluss auf die Nutzung von Velos als an anderen Zielorten. Mit Ausnahme der Velostationen ist die Jahreszeit um 10 % korrigiert. In den Velostationen hingegen liegt der Unterschied der Auslastung 2022 gemäss Zählungen zwischen 15 und 30 %.

Qualitative Beurteilung

Die Qualität der Veloabstellplätze entspricht mehrheitlich den Anforderungen des Handbuchs Veloparkierung. Die teils provisorischen Abstellplätze auf dem Bahnhofplatz (Nr. 6) sind nicht überdacht.

Fazit Ist-Situation

Die Anzahl der Veloabstellplätze reicht für die aktuelle Nachfrage nicht aus, insbesondere da mit einer Zunahme der Velos im Sommer sowie in Zukunft generell gerechnet werden muss. Die Qualität der Abstellplätze entspricht mehrheitlich den Anforderungen. Die Bewirtschaftung am Bahnhof erfolgt im Auftrag des Werkhofs Aarau durch die Trinamo AG (Betreiberin der Velostation). Die Velostation bietet auf der Nord- und Südseite des Bahnhofs je ca. 280 Abstellplätze und ist gemäss den Angaben der Betreiberin zu 15-30 % ausgelastet. Durch die Corona-Pandemie gab es im Jahr 2020 weniger Pendler*innen, für das Jahr 2019 sind keine Zählungen vorhanden.



Abb. 1 | Velos ausserhalb der Parkanlage (Nr. 10)



Abb. 2 | Überlastete Abstellanlage (Nr. 1)



Abb. 3 | Ungedekte und provisorische Abstellplätze (Nr. 6)



Abb. 4 | Von aussen schlecht sichtbare Anlage (Nr. 3)

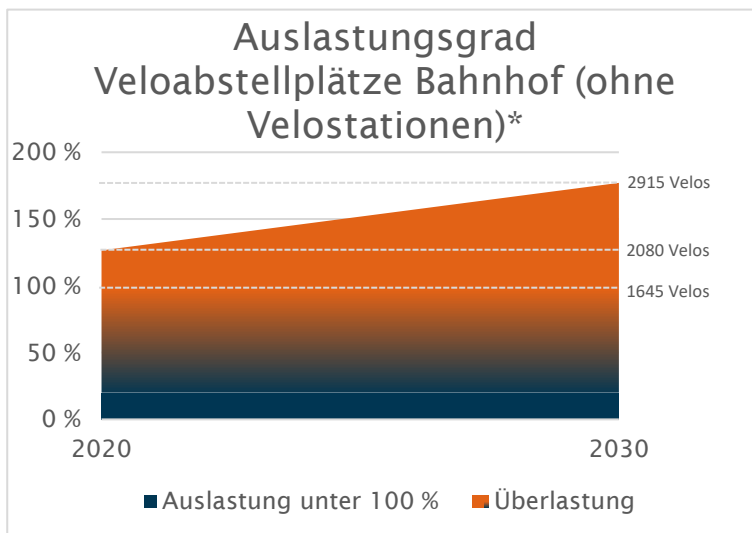
3.1.2 Soll-Zustand

Beurteilung

Im Bahnhofsumfeld wird durch den Mehrverkehr der Bedarf nach Veloabstellplätzen deutlich zunehmen. Es werden zusätzlich zu den heutigen 1700 Plätzen rund 1200 Abstellplätze benötigt, um den erwarteten Veloabstellplatzbedarf zu decken. Es wird bis 2030 mit einer zusätzlichen Nachfrage an Abstellplätzen von rund 40 % gerechnet.

Plausibilisierung

Gemäss den Angaben der SBB ist im Durchschnittlichen Werksverkehr (DWV) bei den Quelleinsteiger*innen und Zielaussteiger*innen zwischen 2018 und 2039 mit einer Zunahme von rund 64 % zu rechnen⁷. Bei einem linearen Anstieg wird somit mit einer Zunahme der Quelleinsteiger*innen und Zielaussteiger*innen von gut 37 % bis zum Jahr 2030 gerechnet.



* Basis heute bestehende Veloabstellplätze

Mit Ausnahme der Veloabstellplätze Nr. 2 und 3 sind alle Veloabstellplätze von der Überlastung betroffen. Bei der Bewertung wurden die Daten der Velostation nicht einbezogen. Die rund 550 Plätze der Velostation werden mit der erwarteten Zunahme zu ca. 55 % ausgelastet sein. Eine Verlagerung in die Velostation kann das Kapazitätsproblem bei den kostenlosen Veloabstellplätzen mindern, jedoch nicht lösen.

⁷ Mail SBB Personenverkehr vom 12. Dezember 2020, DWV Daten für 2039 nach Angebotsausbau AK35

Empfehlung

Neben den bereits geplanten neuen Abstellplätzen in der Nähe des Standortes Nr. 9 (Veloparking Ring am Bahnhof) ist eine Erhöhung der Kapazität bei den bisherigen Veloabstellplätzen empfehlenswert. Teilweise ist eine Kapazitätssteigerung durch die Installation von Doppelparkern möglich. Dies wird den Bedarf jedoch nicht komplett decken können. Eine Umnutzung der Hächlerhalle wird als gute Möglichkeit angesehen, welche weiterverfolgt werden soll. Dabei sind bauliche Massnahme und die Organisation des Betriebes nötig. Durch eine Attraktivierung (zusätzliche Services, Kommunikation, Pricing, Auslastungsanzeige etc.) der kostenpflichtigen Velostationen können die kostenlosen Abstellplätze entlastet werden. Durch die Zunahme von E-Bikes wird die Bedeutung der kostenpflichtigen Velostationen zukünftig zunehmen. Die bereits hohe Qualität der Abstellplätze soll auch in Zukunft weiterbestehen.



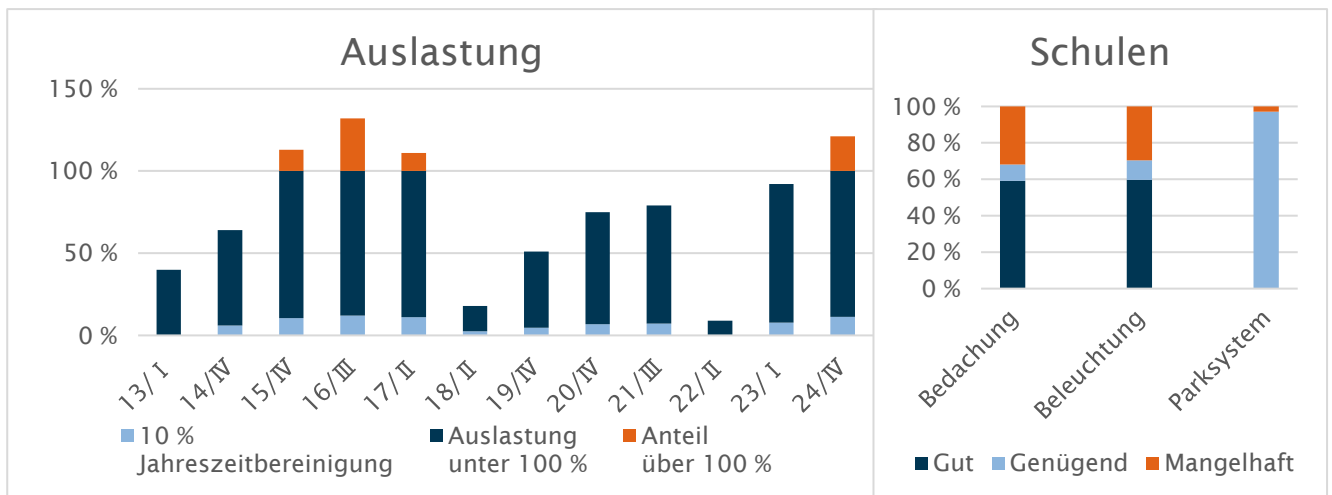
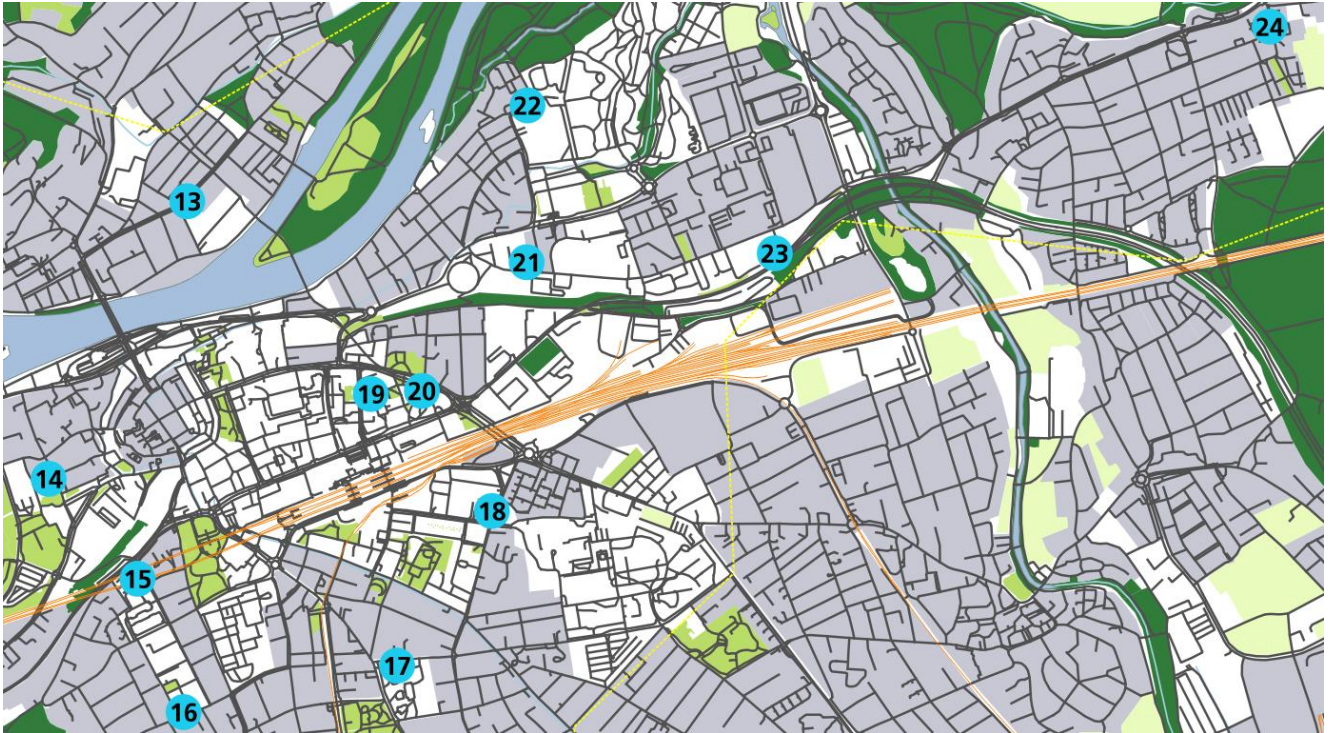
Abb. 5 | Hächlerhalle

Umgang mit E-Bikes und Spezialfahrzeugen in den Velostationen

Der Anteil an E-Bikes an den Veloverkäufen nimmt stetig zu. Im Jahr 2019 waren 1/3 der verkauften Velos E-Bikes. Neben der meist geringen Nachfrage nach Lademöglichkeiten – die meisten Nutzenden laden ihr E-Bike zu Hause – bringen die E-Bikes weitere Herausforderungen für die Velostationen mit sich. Die teilweise längeren sowie aufgrund des teils obligatorischen Spiegels breiteren E-Bikes passen nicht immer in die Standardabstellplätze. Ausserdem ist das Parkieren in der oberen Etage eines Doppelparkers aufgrund des Gewichts nicht immer möglich. Aus diesem Grund sind einstöckige und mit breiteren Achsabständen ausgerüstete Parksysteme für E-Bikes notwendig. Diese sollen primär in den Bezahl-Velostationen eingerichtet werden, in den Gratisabstellanlagen liegt der Fokus darauf, die maximale Kapazität bereitzustellen. Diese sollen flexibel angepasst werden können, um auf zukünftige Entwicklungen optimal reagieren zu können. Bei den kostenlosen Abstellplätzen sowie in der Velostation sollen Freiflächen ohne Parksystem für Spezialfahrzeuge angeboten werden.

3.2 Schulen

3.2.1 Ist-Zustand



13/I : arabische Zahl = Nummer Parkieranlage, römische Zahl = Grössenkatgorie der Parkieranlage

Quantitative Beurteilung

Die Auslastung der Veloabstellplätze bei Schulanlagen liegt bei rund 70 %. Handlungsbedarf besteht insbesondere bei denjenigen Standorten, bei denen die Auslastung bereits zum Erfassungszeitpunkt im Herbst über 100 % lag. Gemäss den Aussagen der Standortleiter ist das Veloaufkommen an den übrigen Standorten in den Sommermonaten nicht viel höher als an den Zähltagen. Die Veloabstellplätze reichen mehrheitlich aus.

Beurteilung Jahreszeitbereinigung

Bei den Schulen ist für die Auslastung mit dem Zuschlag von 10 % zu rechnen. Die Nachzählung im September 2022 hat ergeben, dass die meisten Schulanlagen dann eine höhere Auslastung aufweisen, die Standorte 13, 22 und 23 überschreiten im Sommer auch die 100 %.

Qualitative Beurteilung

Die Veloabstellplätze sind zu rund 1/3 nicht überdacht und mangelhaft beleuchtet. Dies betrifft sowohl grössere als auch kleinere Anlagen. Bei der grossen Mehrheit ist ein genügendes Parkiersystem (Vorderradhalterung) vorhanden, das den Empfehlungen des Handbuchs Veloparkierung jedoch nicht vollumfänglich entspricht.

Fazit Ist-Situation

Einige schulische Abstellplätze sind bereits im Herbst stark belegt. Die Auslastung bei den Schulhäusern Zelgli, Neue Kantonsschule, Gönhard und Brunnbach liegt sogar über 100 %. Im Sommer liegt die Auslastung auch bei Aareschulhaus, Tellischulhaus und der Grafischen Fachschule Telli über 100 %. Dort besteht Handlungsbedarf in Bezug auf die Quantität und die Qualität der Veloabstellplätze.



Abb. 6 | Abstellanlage der Primarschule Schachen in guter Qualität

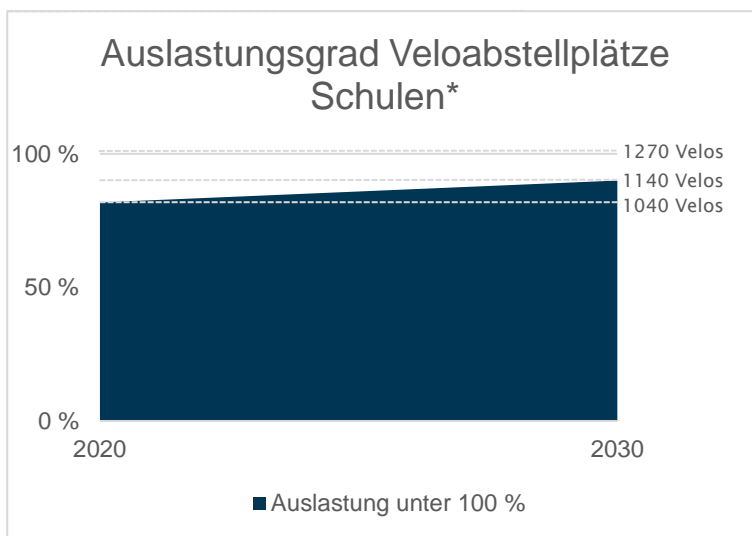


Abb. 7 | Beleuchtete Veloabstellplätze in guter Qualität (Nr. 15)

3.2.2 Soll-Zustand

Beurteilung

Bei den Schulhäusern wird mit einer geringen Zunahme des Veloverkehrs gerechnet. Die Schüler*innen, welche die Möglichkeit haben, mit dem Velo zur Schule zu fahren (Einzugsgebiet, Alter) nutzen bereits heute zu einem beträchtlichen Teil das Velo für den Schulweg. Sofern die Schulhäuser nicht ausgebaut werden, ziehen diese keinen zusätzlichen Veloverkehr an. Es darf mit einer generellen Zunahme des Veloverkehrs von rund 10 % bis 2030 gerechnet werden. Die Platzverhältnisse auf den Veloabstellflächen, welche bereits heute überlastet sind, sollten ausgebaut werden. Die Abstellanlagen, welche zum aktuellen Zeitpunkt keine Überlastung vorweisen, werden auch in Zukunft ausreichen. Es wird darauf hingewiesen, dass die allfällige Realisierung eines Oberstufenzentrums in der Tellli nicht Teil dieser Beurteilung ist.



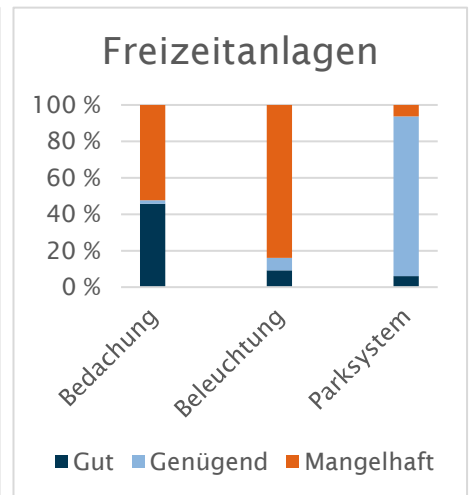
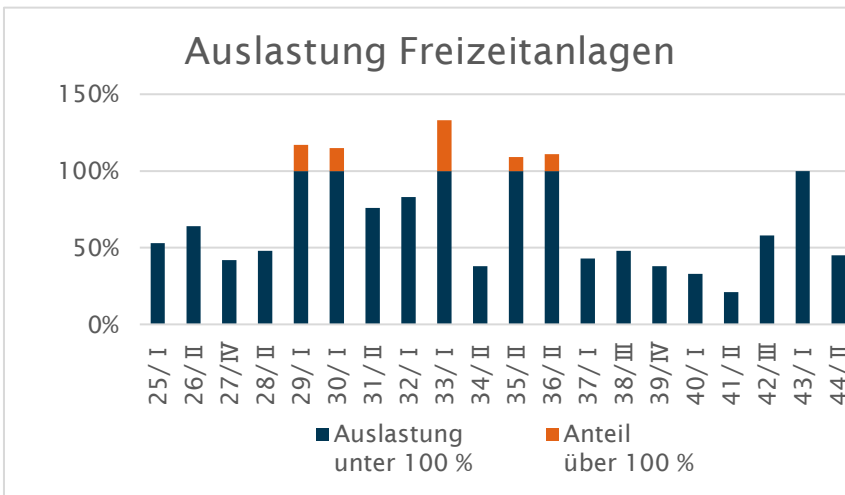
**Basis heute bestehende Veloabstellplätze*

Empfehlung

Bei den Veloabstellplätzen, welche bereits heute eine Überlastung aufweisen, soll die Quantität gesteigert werden. Die Qualität der Überdachung und der Beleuchtung müsste zukünftig deutlich verbessert werden, insbesondere bei Um- und Neubauten von Schulhäusern.

3.3 Freizeiteinrichtungen

3.3.1 Ist-Zustand



25/ I : arabische Zahl = Nummer Parkieranlaae. römische Zahl = Grössenkateorie der Parkieranlaae

Beurteilung Jahreszeitbereinigung

Die Auslastung der Veloabstellplätze der Freizeiteinrichtungen unterliegen grossen Schwankungen. Deshalb wurden im Sommer 2022 Nachzählungen gemacht, welche die Angaben von 2020 ersetzen. Diese zeigen eine deutlich höhere Auslastung, auch wenn sie zwischen den Standorten stark variiert und einige Standorte zum Zeitpunkt der Zählungen nicht ausgelastet waren.

Quantitative Beurteilung

Die Parkieranlagen bei Freizeiteinrichtungen weisen eine sehr grosse Bandbreite an Auslastungen auf. Dies ist vermutlich in vielen Fällen auf die Tageszeit der Datenerhebung zurückzuführen. Insbesondere bei den Freizeiteinrichtungen für Sportaktivitäten ist zu unterschiedlichen Erhebungszeitpunkten mit einer deutlich höheren Belegung zu rechnen, beispielsweise bei Veranstaltungen oder abends und am Wochenende.

Qualitative Beurteilung

Die Überdachung sowie die Beleuchtung werden bei der Mehrzahl der Standorte als mangelhaft eingestuft. Es ist jedoch zu beachten, dass insbesondere bei der grossen Anzahl von Abstellplätzen bei Freibädern keine Überdachung notwendig ist, da diese Plätze fast ausschliesslich bei gutem Wetter benutzt werden. Die Parksysteme werden als genügend bis gut eingestuft.

Fazit Ist-Situation

Auch die Nachzählung zeigte, dass der quantitative Bedarf anhand einer einzelnen Zählung schwierig ausgewiesen werden kann. Um detailliert zu beurteilen, welche Freizeitanlagen zu wenig Velo-Abstellplätze haben, sind unterschiedliche Erhebungen zu Spitzenzeiten abends, am Wochenende und bei Veranstaltungen notwendig. Qualitativ sind vor allem die Beleuchtung und Überdachung mangelhaft. Insbesondere bei Freizeitaktivitäten, welche auch am Abend ausgeübt werden (z.B. Sporthalle, Sportplätze), ist die Beleuchtung der Veloabstellplätze empfehlenswert.



Abb. 8 | Grosse Veloabstellanlage des Schwimmbads

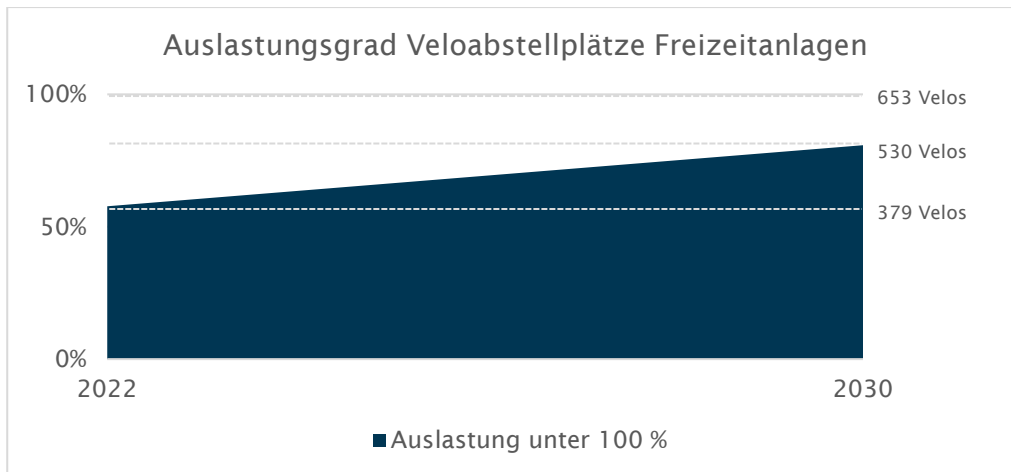


Abb. 9 | Fehlendes Parkiersystem beim Jugendtreff Wenk (Nr. 37)

3.3.2 Soll-Zustand

Beurteilung

Bei den meisten Freizeiteinrichtungen ist mit einer Zunahme des Veloverkehrs von 40 % zu rechnen. Einige Freizeiteinrichtungen werden bereits heute oft mit dem Velo besucht, bei anderen ist ein Verlagerungspotenzial vorhanden. Der Auslastungsgrad über alle Freizeitanlagen bleibt auch mit dieser Zunahme unter 100%. Es gilt aber wie oben beschrieben die starke Variabilität zu beachten, zu Spitzenzeiten wird das Bedürfnis nach Veloabstellplätzen bei einigen Freizeitanlagen also deutlich das heute verfügbare Angebot übersteigen.

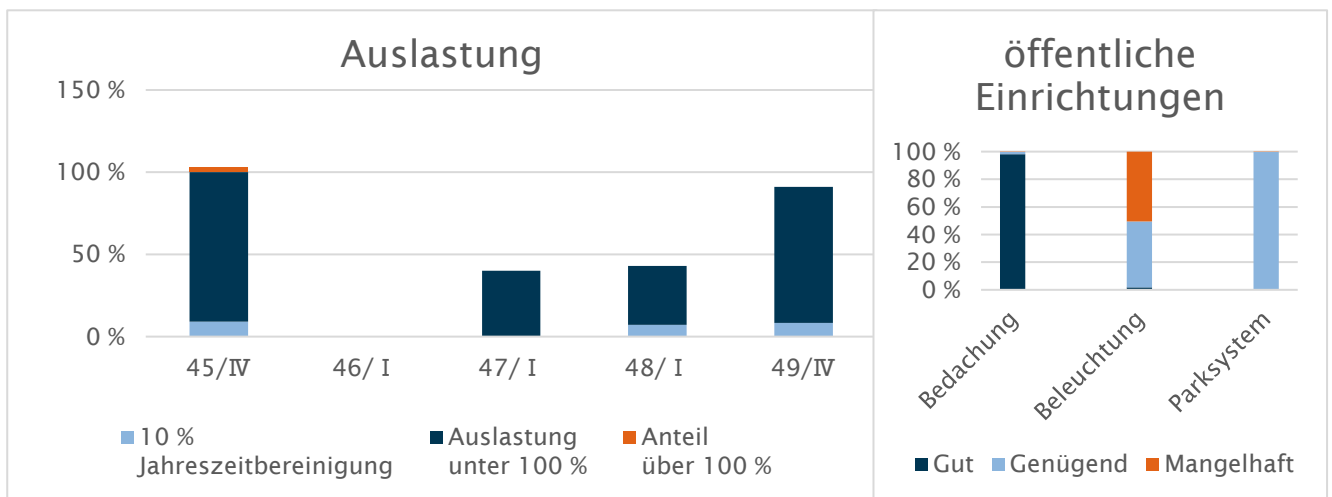


Empfehlung

Die Quantität der Veloabstellplätze bei den Freizeiteinrichtungen ist an vielen Orten grundsätzlich ausreichend. Es sollten aber für Spitzenzeiten Erweiterungsmöglichkeiten geprüft werden, insbesondere auch temporär während Veranstaltungen oder in der Sommersaison.. Am südlichen Aareufer stehen bei der temporären Schwanenbar Veloabstellplätze zur Verfügung. Die Qualität könnte situativ verbessert werden. Insbesondere die Überdachung bei Freizeiteinrichtungen, welche nicht ausschliesslich bei gutem Wetter besucht werden, haben Verbesserungspotenzial. Die Beleuchtung der Abstellplätze könnte bei den Freizeiteinrichtungen, welche hauptsächlich am Abend besucht werden, optimiert werden.

3.4 Öffentliche Einrichtungen

3.4.1 Ist-Zustand



45/IV: arabische Zahl = Nummer Parkieranlage, römische Zahl = Grössenategorie der Parkieranlage

Quantitative Beurteilung

Bei den erhobenen öffentlichen Einrichtungen handelt es sich zu einem grossen Teil um Spitäler, bei denen die Veloabstellplätze für Besuchende und Mitarbeitende vorgesehen sind. Die Standorte 45 (Hirslanden Klinik) sowie 49 (Kantonsspital) sind aktuell bereits zu rund 100 % belegt. Bei den Plätzen des Kantonsspitals sind sechs verschiedene Veloabstellplätze kumuliert. Es ist zu beachten, dass mit dem Neubau des Kantonsspitals die Veloparkiersituation angepasst wird. Das Pflegeheim Golatti wurde vollständigkeitshalber auch erfasst, es existieren dort jedoch keine Abstellplätze, da sich dort 2020 eine Baustelle befand (Nr. 46).

Beurteilung Jahreszeitbereinigung

Die öffentlichen Einrichtungen sind sehr divers, was eine unterschiedliche Auslastung zur Folge hat. Die Nachzählungen haben hingegen gezeigt, dass im Sommer die Auslastung an allen Standorten etwas höher und damit weniger unterschiedlich ist.

Qualitative Beurteilung

Eine Überdachung ist bei fast allen Veloabstellplätzen vorhanden. Die Beleuchtung ist jedoch bei den meisten Standorten mangelhaft. Das Parkiersystem besteht mehrheitlich aus Vorderradhalterungen und wird als genügend beurteilt.

Fazit Ist-Situation

Bei den sehr gut gelegenen Standorten nahe der Eingänge ist die Auslastung bereits sehr hoch oder nicht mehr ausreichend. Die Qualität der Beleuchtung ist zu verbessern.



Abb. 11 | Überdachte Veloabstellplätze des Kantonspitals (Nr. 49)



Abb. 10 | Ausgewiesene Plätze für Spezialfahrzeuge (Nr. 49)

3.4.2 Soll-Zustand

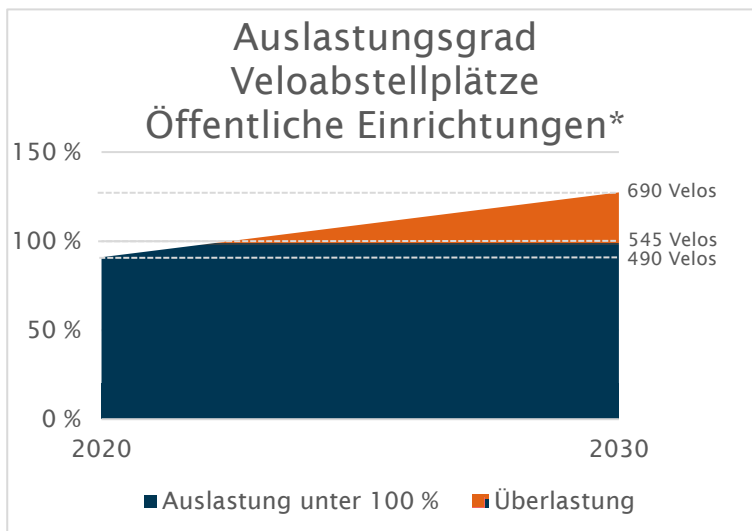
Beurteilung

Bei den öffentlichen Einrichtungen wird ebenfalls mit einer Zunahme von rund 40 % gerechnet. Dies hat insbesondere Auswirkungen auf die Auslastung der Anlagen der zwei Spitäler (Hirslanden Klinik und Kantonsspital). Gemäss dem Baugesuch des Neubaus vom Kantonsspital sind zukünftig 665 Veloabstellplätze, davon 10 für Spezialfahrzeuge, geplant. Dies wird den erwarteten Bedarf 2030 decken. Gemäss aktuellem Planungsstand sind beim Neubau der Hirslanden Klinik insgesamt rund 250 Veloabstellplätze geplant, welche je zur Hälfte für Mitarbeiter*innen sowie für Patient*innen/Besucher*innen vorgesehen sind. Dies kann den zukünftigen Bedarf decken.

In der untenstehenden Grafik sind die geplanten Abstellplätze nicht berücksichtigt.

Empfehlung

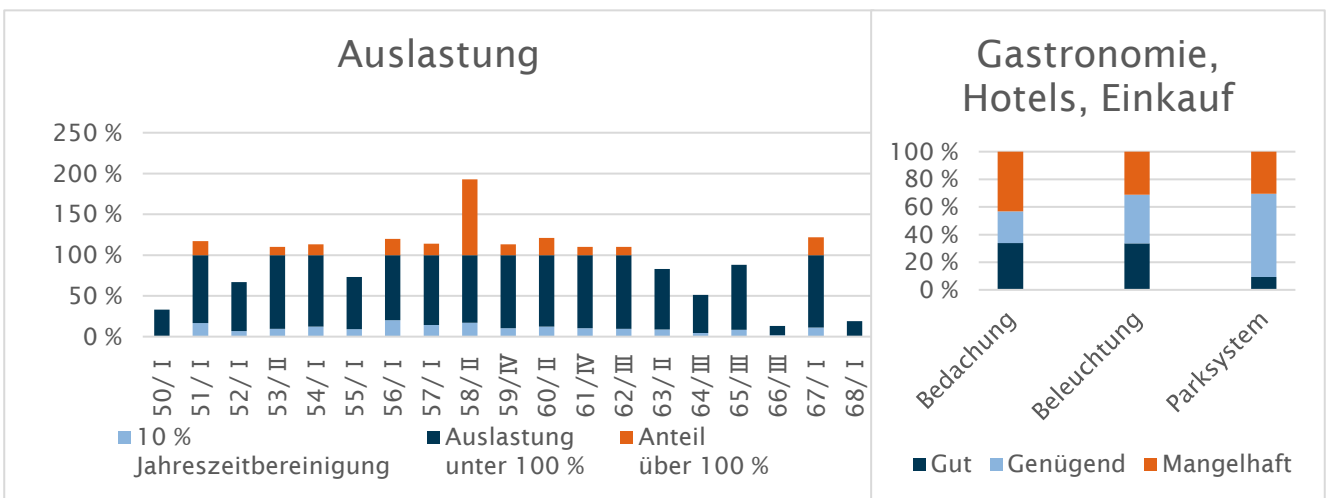
Den Veloabstellplätzen bei den beiden Spitälern soll in Zukunft besondere Beachtung geschenkt werden. Die projektierten Abstellplätze sind für den Bedarf im Jahr 2030 ausreichend. Die bereits heute gute Qualität soll beibehalten werden und situativ verbessert werden.



*Basis heute bestehende Veloabstellplätze

3.5 Gastronomie, Hotels und Einkauf

3.5.1 Ist-Zustand



45/IV: arabische Zahl = Nummer Parkieranlage, römische Zahl = Grössenklasse der Parkieranlage

Beurteilung Jahreszeitbereinigung

Der Zuschlag von 10 % ist für Veloabstellplätze bei der Gastronomie, den Hotels und dem Einkauf grundsätzlich realistisch. Wie 2020 vermutet, war die Auslastung der Abstellplätze in der Innenstadt im Sommer teilweise deutlich höher, insgesamt zeigt sich jedoch ein ähnliches Bild, die bereits überlasteten Standorte waren noch etwas stärker besucht und nur zwei Standorte weisen eine Auslastung von unter 50% auf. Auch hier sind abends, am Wochenende und bei Veranstaltungen, wie bei den Freizeitanlagen, noch deutlich höhere Auslastungen zu erwarten.

Quantitative Beurteilung

Die Veloabstellplätze für die Gastronomie, für die Hotels und den Einkauf sind insbesondere im unmittelbaren Umfeld der Altstadt sowie bei den grösseren Einkaufsmöglichkeiten zwischen Bahnhof und Altstadt bereits gut ausgelastet (Nr. 52 - 60). Eine exakte quantitative Beurteilung ist aufgrund fehlender Parkiersysteme teilweise nicht möglich. Eine Spezialsituation stellen die Abstellanlagen (Behmenplatz und Migros Bahnhof, Nr. 61 und 62) dar. Dies sind Veloabstellplätze für Einkaufsmöglichkeiten, werden aber auch durch Nutzende des Bahnhofs Aarau belegt.

Qualitative Beurteilung

Die Qualität der Veloabstellplätze ist mehrheitlich mangelhaft oder nur genügend. Es fehlt an Überdachungen, Beleuchtungen und geeigneten Parkiersystemen.

Fazit Ist-Situation

Bei den Plätzen, an welchen aktuell Velos abgestellt werden, handelt es sich teils um offizielle, teils um geduldete Abstellplätze. Sie sind zu einem grossen Teil überbelegt. Beobachtungen zeigen, dass die Anzahl der Velos in der wärmeren Jahreszeit massiv zunimmt und sich die Anzahl abgestellter Velos verdreifacht (z.B. Nr. 53). Die Qualität entspricht nicht überall den Empfehlungen, insbesondere bei der Überdachung. Da es sich jedoch um überdurchschnittlich viele Kurzzeit-Parkierende handelt ist eine Überdachung nicht zwingend notwendig. Bei der Nr. 59 (Igelweid) sind 42 Abstellplätze vorgesehen, diese werden im Jahr 2021 realisiert.



Abb. 12 | Deutlich überbelegte Veloabstellplätze direkt vor der Altstadt (Nr. 58)



Abb. 13 | Gut belegte Abstellplätze, welche auch von bahnhofsorientierten Personen genutzt werden (Nr. 62)

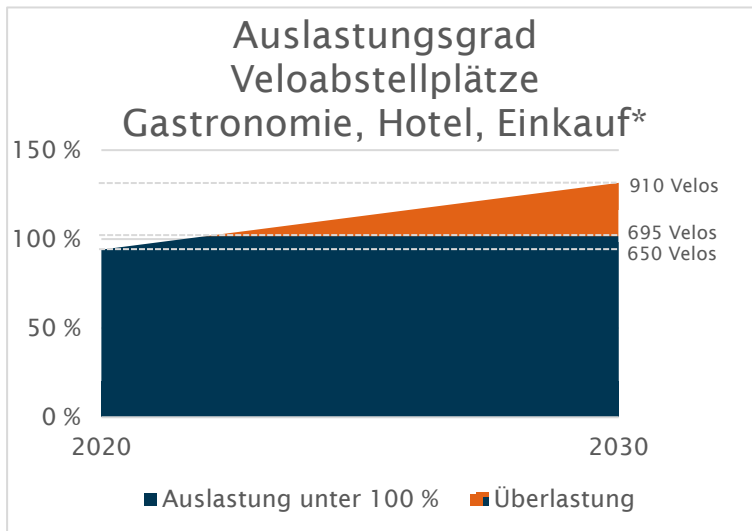
3.5.2 Soll-Zustand

Beurteilung

Auch in den Bereichen Gastronomie, Hotels und Einkauf wird die Zunahme der Velofahrenden auf rund 40 % geschätzt. Für die Entwicklungsgebiete ist vorgesehen, dass diese teilweise selbstversorgend sind. Die Einkaufsmöglichkeiten und die Gastronomie verbleiben jedoch vorwiegend im Zentrum. Die Standorte, welche bereits aktuell eine Auslastung von teilweise über 100 % aufweisen, werden in Zukunft deutlich überlastet sein.

Empfehlung

Die Veloparkierung beim Zugang zur Altstadt hat Verbesserungspotenzial und wird im Kapitel 3.6.2 eingehend behandelt. Die Kapazität bei den Eingängen zur Altstadt muss ausgebaut und die Qualität situativ verbessert werden. Bei der Erstellung der Veloabstellplätze ist auf eine gute Integration ins Stadtbild zu achten. Situativ muss aus gestalterischen Gründen vermutlich auf eine Überdachung verzichtet werden.



**Basis heute bestehende Veloabstellplätze*

3.6 Übergreifender Perimeter Altstadt

3.6.1 Ist-Zustand

Die Altstadt ist ein Spezialfall und wurde unabhängig von den Gebietskategorien der Erfassung beurteilt. Es gibt nur wenige spezifisch eingerichtete Abstellplätze, diese befinden sich an den Eingängen der Altstadt. Offiziell ist das Abstellen des Velos überall erlaubt, sofern dadurch keine anderen Verkehrsteilnehmende behindert werden. Die Veloabstellplätze an der Grenze zur Altstadt wurden im Kapitel «Gastronomie, Hotels und Einkauf» (Kap. 3.5) mit den Nr. 53 bis 60 erfasst und sind sehr gut belegt. Es ist zu beachten, dass die Auslastung der Abstellplätze in der Altstadt sehr sensibel auf die Jahreszeit reagiert. An einigen «Hotspots» gibt es konfliktreiche Situationen, insbesondere mit den Bussen, welche in der Altstadt verkehren, oder mit Fussgänger*innen.

Quantitative Beurteilung

Insgesamt funktioniert das Parkierregime gemäss den Erfahrungen der Stadt Aarau gut. Da das Veloverkehrsaufkommen in der Altstadt sehr wetter- und saisonabhängig ist, kommt es teilweise, insbesondere an den Eingängen zur Altstadt, zu Überlastungen. Diese können an einzelnen Standorten zu Konfliktsituationen mit dem Fuss- bzw. Busverkehr führen. Hauptsächlich ergeben sich diese Situationen im Sommer, wenn sich die Anzahl der Velos gegenüber der Anzahl im Herbst teilweise verdreifacht. Aufgrund der knappen Platzverhältnisse ist es bei Baugesuchen zudem oftmals nicht möglich, die nötigen privaten Veloabstellplätze zu erstellen, was dazu führen kann, dass der öffentliche Raum genutzt wird, um Velos zu parkieren. Dies betrifft unter anderem die Gasse «Halden», es ist aber davon auszugehen, dass dies auch die Hotspots zusätzlich belastet.

Qualitative Beurteilung

In der Altstadt gibt es nur wenige spezifisch eingerichtete Abstellplätze, welche beurteilt werden können. Die qualitative Beurteilung der erfassten Veloabstellplätze befindet sich im Kapitel «Gastronomie, Hotels und Einkauf».

Fazit Ist-Situation

Mehrheitlich funktioniert das aktuelle Parkregime gut und ist zweckmässig für die Velofahrenden. Die Parkiermöglichkeit in den Altstadtgassen, unmittelbar bei den Geschäften und Gastronomiebetrieben, macht die Nutzung des Velos attraktiv.

Insbesondere bei den Zugängen zur Altstadt und vor den grossen Einkaufsmöglichkeiten südlich der Altstadt besteht Handlungsbedarf. Es ist zu prüfen, ob an der Grenze zur Altstadt attraktive Abstellplätze zu realisieren sind, um die bestehenden Abstellplätze zu entlasten. Das Bedürfnis nach gedeckten Abstellplätzen ist gering, da es sich mehrheitlich um Abstellplätze handelt, welche nur kurze Zeit genutzt werden.



Abb. 14 | Behinderung des Busverkehrs (Nr. 53)



Abb. 15 | Parkierverbot (Nr. 53)

3.6.2 Soll-Zustand

Beurteilung

Das aktuelle Parkregime in der Altstadt führt vereinzelt zu Problemen, funktioniert jedoch im Allgemeinen gut. Die Beurteilung für die verschiedenen Teilgebiete der Altstadt ist jedoch unterschiedlich.

In den Altstadtgassen ist der Parkierdruck relativ gering. In den meisten Fällen werden einzelne Velos für kurze Zeit direkt vor den Geschäften abgestellt. Diese führen nur sehr vereinzelt zu Behinderungen, insbesondere des Fussverkehrs.

An den Zugängen zur Altstadt ist der Bedarf an Parkiermöglichkeiten jedoch erhöht. Dieser Bedarf verursacht unterschiedliche Probleme. Beim Graben sowie vor den grossen Detailhändlern bei der Igelweid gibt es vermehrt Behinderungen von Fussgänger*innen. Weiter fehlen Umschlagplätze für den Hauslieferdienst in der Nähe der Eingänge der grossen Detailhändler. Am Zollrain, auf der Nordseite der Altstadt, können parkierte Velos zu Beeinträchtigungen des Busverkehrs führen.

Empfehlung

Generell ist die Parkiersituation für Velofahrende in der Altstadt attraktiv. An den kostenlosen Parkiermöglichkeiten ist zwingend festzuhalten.

In den *Altstadtgassen* ist der Handlungsbedarf gering. Es wird empfohlen, in einem partizipativen Prozess mit den Anspruchsgruppen Lösungen für die Parkierprobleme analytisch und konstruktiv anzugehen. Es soll gemeinsam nach Lösungen gesucht werden, zum Beispiel kann durch einfache Veloständer vor den Geschäften die Ordnung verbessert werden. Um die Velofahrenden auf die Parkiermöglichkeiten direkt vor den Geschäften aufmerksam zu machen, sind Synergien mit Werbe-«Kundenfängern» denkbar. Weiter ist zu prüfen, wie dem Parkierbedürfnis der Anwohner*innen gerecht werden kann. Mögliche Ansätze bieten beispielsweise kleine Quartier-Velostationen. Bei den «Hotspots» an den *Zugängen zur Altstadt* ist die Parkiersituation für die Velofahrenden deutlich zu verbessern. Zusammen mit



Abb. 16 | Aktuell dürfen Velos direkt vor den Geschäften parkiert werden



Abb. 17 | Signalisation für die Parkierung in der Altstadt

den Anspruchsgruppen (Busbetriebe, angrenzenden Gewerbe, städtische Fachstellen, Bikesharinganbieter etc.) sind Zonen zu definieren, in welchen die Veloparkierung erwünscht ist. Diese sind bevorzugt mit einer Bodenmarkierung zu kennzeichnen und mit einem geeigneten Parksystem zu ergänzen. Aufgrund des geplanten Bikesharings ist mit weiteren «Hotspots» zu rechnen. Das Thema Bikesharing wird im Kapitel 4.3 weiter erläutert.

Zusammen mit den beteiligten Detailhändlern ist eine Kurzzeitparkzone für den Hauslieferdienst «Voilà» zu schaffen. Diese sind in der Nähe der Eingänge vorzusehen. Solche Parkzonen sollen gleichzeitig für Kund*innen mit Spezialfahrzeugen (Cargo-Bikes, Veloanhänger, etc.) genutzt werden können.

Mögliche Beispiele für die Verbesserung der Parkiersituation in der Altstadt



Abb. 18 | Sichere Veloabstellplätze in Veloboxen (1030.be/fr/cadre-de-vie-environnement/mobilite-stationnement/a-velo/stationnement-velo)



Abb. 19 | Kundenfänger mit integrierter Veloparkierung (kilian-rt.de)



Abb. 20 | Umnutzung einer Autogarage in eine Quartier-Velostation (gracq.org/actualites-du-velo/du-garage-prive-inocupe-au-parking-velo-collectif)

3.7 öV-Haltestellen

3.7.1 Soll-Zustand

Beurteilung

Aktuell gibt es auf dem Stadtgebiet Aarau, mit Ausnahme des Bahnhofs Aarau und der WSB Haltestelle Binzenhof, keine Veloabstellplätze bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Durch die zukünftige Entwicklung im Veloverkehr wird das Bedürfnis nach Veloabstellplätzen auch bei einigen öV-Haltestellen ausserhalb des Zentrums steigen.

Empfehlung

Ausserhalb des Zentrums gibt es Regionen mit einer geringen öV-Erschliessung (öV-Gütekategorie D oder schlechter), bei welchen das Velo für die Fahrt zur Bushaltestelle eine attraktive Möglichkeit bieten kann. Insbesondere ist hier der Stadtteil Rohr zu erwähnen. Dieser ist mit der Buslinie 2 in einem 15-Minuten-Takt erschlossen. Es gibt jedoch Wohngebiete, wie z.B. die Quartiere Ausserfeld und Siebenmatten, welche trotz hoher Bevölkerungsdichte eine lange Distanz zu den Bushaltestellen aufweisen. Auch im Telli-Quartier gibt es lange Wege zu den Bushaltestellen. Durch die attraktiven Fusswegverbindungen im Quartier Telli Nord-Ost wird der Veloverkehr für den Weg zur Bushaltestelle aber eine untergeordnete Rolle spielen und somit werden bei der Haltestelle Delfterstrasse keine Veloabstellplätze realisiert.

Es wird empfohlen, an Bushaltestellen mit grossen Einzugsgebieten ausserhalb des Zentrums, Veloabstellplätze zu erstellen. Für die beiden Quartiere Ausserfeld und Siebenmatten betrifft dies die Haltestellen Rigistrasse, Quellhölzli und Salamatt. Es werden rund fünf bis zehn Abstellplätze pro Haltestelle empfohlen. Diese sind zwingend zu überdachen und gut zu beleuchten. Weiter kann es bei Busendhaltestellen attraktiv sein, das Velo parkieren zu können. In der Stadt Aarau ist einzig die Endhaltestelle Unterdorf auf Stadtgebiet. Das Einzugsgebiet dieser ist jedoch beschränkt und die Distanzen zu den Wohnquartieren kurz.



Abb. 21 | Mögliche Veloparkierung an öV-Haltestellen, hier am Beispiel Suhr, Schweizerhof

3.8 Private Veloabstellplätze, insbesondere Entwicklungsgebiete

Private Veloabstellplätze sind grundsätzlich nicht Bestandteil des Masterplans. Generell gelten die Bau- und Nutzungsordnung (BNO) und die VSS-Normen. Für die konkrete Umsetzung steht das Handbuch Veloparkierung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) zur Verfügung.

In der BNO ist festgeschrieben, dass Mehrfamilienhäuser unter anderem genügend grosse, gut zugängliche und abschliessbare Abstellräume für Velos bereitstellen müssen. Weiter werden Eigentümer*innen von Parkieranlagen mit mehr als 50 Parkfeldern für Motorfahrzeuge bei Inbetriebnahme, Nutzungserweiterungen und Umnutzung zu einem Mobilitätskonzept und dessen dauernden Umsetzung verpflichtet.

Beurteilung Entwicklungsgebiete

In den nächsten Jahren werden in der Stadt Aarau nachfolgende Gebiete für zusätzliche Einwohner*innen entwickelt:

- Kasernenareal
- Torfeld Nord/Rohrerstrasse Ost
- Hangartner Areal
- Erlinsbacherstrasse (Eniwa-Areal)
- Telli Ost
- Stadtteil Rohr / Hinterfeld

In diesen Gebieten kann durch eine gute Vorarbeit der Stadt eine hohe Einwohnerdichte generiert werden. Bei einigen dieser Entwicklungsgebiete werden autoarme Wohn- und Arbeitskonzepte von Bedeutung sein. Deshalb wird der Bedarf an Veloabstellanlagen in diesen Gebieten höher sein als in konventionellen Siedlungen.

Empfehlung

Bei Bauprojekten sind die Artikel 54 und 67 der BNO (Anhang) weiterhin konsequent zu beachten und anzuwenden. Bei Projekten, bei welchen autoarme und -freie Nutzungen angestrebt wird, muss von dieser Norm nach oben abgewichen werden. Erfahrungsgemäss muss bei autofreien Siedlungen mit der rund doppelten Anzahl an Veloabstellplätzen gerechnet werden. Als Grundlage für die genauere Festlegung der Anzahl Veloabstellplätze im Gestaltungsplan mit Sonderbauvorschriften dient ein Mobilitätskonzept.

4 Spezialbedürfnisse Veloparkierung und Bewirtschaftung

4.1 E-Bike Ladestationen

Beurteilung

Gemäss Auskunft von aarau info (Tourismusbüro für Aarau und die Region) existiert ein zunehmendes Bedürfnis nach E-Bike-Lademöglichkeiten in der Altstadt. Aarau ist mit drei nationalen Velorouten (Nord-Süd, Aare, Mittelland) ein Knotenpunkt des Veloland-Netzes von SchweizMobil. Personen auf Velotouren machen auf Ihrer Durchreise öfters spontan in der Altstadt Aarau Halt. Das Bedürfnis nach Ladestationen besteht in erster Linie direkt in der Altstadt sowie auch bei spezifischen Einrichtungen mit regionalem Einzugsgebiet wie z.B. dem Naturama, dem Stadtmuseum, dem Kunsthhaus, der KEBA oder dem Rolling-Rock. Diese touristische Zielgruppe legt meist längere Strecken zurück und kann den Stromverbrauch für ihre bevorstehenden Fahrstrecken nicht genau abschätzen - im Gegensatz beispielsweise zu Pendler*innen.

Empfehlung

Es wird empfohlen, an ausgewählten zentralen Standorten in der Altstadt E-Bike-Ladestationen zur Verfügung zu stellen. Bei weiteren spezifischen Einrichtungen ist der Bedarf nach E-Bike-Ladestationen abzuklären. Da die Ladesysteme der E-Bikes nicht standardisiert sind, ist es schwierig, eine geeignete Lösung für alle E-Bikes anzubieten. Die Entwicklung in diesem Gebiet ist schnell und bei einer konkreten Umsetzung ist das Angebot des Marktes erneut zu prüfen. Aktuell sind folgende Möglichkeiten denkbar:

Das Infozentrum oder weitere betreute Stellen (z.B. Restaurants), welche geeignete Öffnungszeiten aufweisen, könnten eine Auflademöglichkeit anbieten. Diese Angebote können mit Schliessfächern ergänzt werden, welche mit Steckdosen ausgerüstet sind. So kann die Ladung mit dem eigenen Ladegerät auch ausserhalb der Öffnungszeiten gewährleistet werden und das Ladegerät sowie der Akku können diebstahlsicher aufbewahrt werden.

Eine weitere Möglichkeit ist eine Lösung, welche aktuell von Bike-Energy angeboten wird. Diese erlaubt es, mit einem spezifischen Kabel unterschiedliche Marken von E-Bikes aufzuladen. Es ist jedoch notwendig, dass die Velofahrenden die spezifischen Kabel an einem Ort ausleihen können. Das Mitbringen des eigenen Ladegerätes ist bei dieser Lösung nicht nötig.

Das Angebot an Lademöglichkeiten müsste gut kommuniziert werden.



Abb. 22 | Beispiel einer Bike-Energy Ladestation (bike-energy.com)



Abb. 23 | Beispiel einer Lademöglichkeit in einem Schliessfach (fahrrad-xxl.de)

4.2 Spezialfahrzeuge

Spezialfahrzeuge wie Cargo-Bikes und Velos mit Anhängern sind bereits heute ein Bestandteil des Aarauer Stadtbilds. Voraussichtlich wird deren Zahl in Zukunft zunehmen. Aus diesem Grund wird auch der Parkplatzbedarf für diese Spezialfahrzeuge an Bedeutung gewinnen. Insbesondere bei den folgenden Gebietskategorien sind zukünftig vermehrt Cargo-Bike-Plätze vorzusehen:

- Bahnhof
- Einkauf
- Freizeit (insbesondere diejenigen Orte, die durch Familien besucht werden)

Die Plätze für Spezialfahrzeuge sind entsprechend zu kennzeichnen, es ist kein Parksystem vorzusehen. Die Zu- und Wegfahrt zu diesen Plätzen soll einfach und direkt gestaltet werden. Insbesondere bei den grossen Detailhändlern können Synergien zwischen den Spezialfahrzeugen und den Umschlagelplätzen des Hauslieferdienstes genutzt werden.

Gemäss Handbuch Veloparkierung sollen rund 5 % (Bahnhof) bis 10 % (Einkauf/Freizeit) der vorhandenen Veloparkplätze für Spezialfahrzeuge bereitgestellt werden. Diese sollen für Spezialfahrzeuge markiert werden. Weiter wird es möglich sein, mit solchen Abstellplätzen auch auf zukünftige Entwicklungen von Fahrzeugen (fahrzeugähnliche Geräte) zu reagieren.



Abb. 24 | Cargo-Bike Markierung (cargobike.jetzt)



Abb. 25 | Cargo-Bike Markierung (wn.de)

4.3 Bikesharing

In Aarau wird im Rahmen des Programmes «MONAMO Gemeinden – Modelle nachhaltige Mobilität in Gemeinden» des Bundesamtes für Energie in den nächsten Jahren das Projekt «Aarau, die Sharing Modellstadt» durchgeführt. Dabei werden verschiedene "Sharing-Projekte" aus den drei Handlungsfeldern «Ver- und Entsorgung», «Freizeit» und «Arbeit» realisiert. Im Rahmen dieses Masterplanes wird nur das Thema Bikesharing behandelt.

In diesem Kontext ist in den nächsten Jahren ein Pilotbetrieb für ein stationsgebundenes Bikesharingangebot geplant. 2022 werden die Standorte der Stationen definiert. Für den Erfolg dieses Systems sind attraktive Standorte zwingend. Dennoch ist zu beachten, dass an kritischen Punkten, insbesondere in der Altstadt, genügend Abstellplätze für private Velos zur Verfügung gestellt werden. Klare Trennungen mittels Markierungen helfen das Handling für die Nutzenden zu vereinfachen.



Abb. 26 | Mögliche Kombination von Veloabstellplätzen mit Bikesharing

4.4 Betrieb der Veloparkierung

Im Betrieb von Veloabstellplätzen wird zwischen Ordnungsdienst und Bewirtschaftung unterschieden. Nachfolgende Übersicht zeigt die Unterschiede zwischen diesen zwei Ansätzen:

Ordnungsdienst	Bewirtschaftung
Stellt falsch parkierte Velos in offizielle Veloparkieranlagen	Parkzeitbeschränkung
Verbessert die Ordnung der parkierten Velos	Parkgebühr auf öffentlichen Flächen und in Velostationen
Sammelt über eine lange Zeit unbenutzte parkierte Velos ein	Gebühren zum Auslösen der eingesammelten Velos
Benötigt keine spezielle rechtliche Regelung	Benötigt zusätzliche rechtliche Grundlagen

Analyse

Der Druck auf die Veloparkierung ist in der Stadt Aarau unterschiedlich hoch. Insbesondere im Umfeld des Bahnhofes sowie an den in Kapitel 3.6 beschriebenen «Hotspots» in der Altstadt kommt es teilweise zu einer Überlastung der Kapazität. Besitzerlose und verwaiste Velos beanspruchen die raren Abstellplätze zusätzlich. Der Fokus des Ordnungsdienstes sowie der Bewirtschaftung soll sich auf diese zwei Bereiche beschränken.

Ordnungsdienst

Ein Ordnungsdienst wird weiträumiger eingesetzt als eine Bewirtschaftung. Der Ordnungsdienst soll wie bisher im Gebiet um den Bahnhof als auch zusätzlich bei den Eingangsbereichen der Altstadt zum Einsatz kommen. Hier geht es in erster Linie um die Minimierung von Beeinträchtigungen anderer Verkehrsmittel, andererseits aber auch um die Verbesserung des Stadtbildes. An stark frequentierten Orten ist dies mindestens wöchentlich sinnvoll. Auch sollen unbenutzte Velos mehrmals jährlich markiert und eingesammelt werden.

Bewirtschaftung

Die Bewirtschaftung der Veloabstellplätze ist vor allem an Orten angebracht, an welchen hoher Parkierdruck besteht. An folgenden Standorten dürfen aktuell die Velos während maximal 45 Tagen parkiert werden:

- Bleichermattstrasse, Velostation Bahnhof Süd
- Bahnhof, Velostation Bahnhof
- Bachstrasse/Behmenplatz
- Hintere Bahnhofstrasse, Behmen II, Zugang Perron SBB
- Hintere Bahnhofstrasse, beim Bahnhof WSB
- Graben/Altstadt, Bereich Begegnungszone
- Güterstrasse (nach Realisierung Erweiterungsbau SBB)

In ähnlichen Gebieten in vergleichbaren Schweizer Städten liegt diese Zeitdauer eher tiefer oder ist abgestuft. Die Optimierung der Bewirtschaftung kann die Investitionen in die Infrastruktur für die Veloparkierung reduzieren.

Für die Optimierung der Bewirtschaftung ist die Erstellung eines Bewirtschaftungskonzeptes nötig. Dieses ist für das Bahnhofsgelände sowie unter Umständen für die Altstadt empfohlen. Folgende Punkte sind dabei zu beachten:

- Prüfung der Notwendigkeit eines Konzeptes im Altstadtperimeter unter Einbezug der Anspruchsgruppen.
- Genaue Erhebung der aktuellen Parkregime an den jeweiligen Veloabstellplätzen in den betroffenen Perimetern.
- Detaillierte Zählung der Velos bei guter Witterung in den Sommermonaten, speziell im Juni oder September⁸; dabei ist zwingend die jeweilige Parkdauer der einzelnen Velos zu erfassen.
- Empfehlungen der zeitlichen Parkierdauer im betroffenen Perimeter; eine Abstufung der maximalen Parkierdauer im Zusammenhang mit der Fussdistanz zu den Zielen der Velofahrenden ist denkbar.
- Prüfung der Aufgaben des Ordnungsdienstes und Anpassung auf das neue Parkregime (z.B. häufigere Kontrolle).

⁸ Das Handbuch Veloparkierung empfiehlt bei den öV Haltestellen eine Zählung der Velos bei schönem Wetter im Juni oder September.

5 Umsetzungsprogramm

Eine quantitativ und qualitativ hochwertige Veloparkierung ist notwendig, um die Stadt Aarau, wie im Velokonzept 2019 vorgesehen als Velostadt zu etablieren. Im vorliegenden Masterplan wurden für die verschiedenen Gebietskategorien (siehe Kapitel 3) von Veloabstellplätzen Empfehlungen abgeleitet. Für die Umsetzung dieser Empfehlungen sind verschiedene Stellen in der Stadt Aarau zuständig. Zur besseren Übersicht wurden die Aufgaben priorisiert und den zuständigen Stellen der Stadt Aarau sowie der Trinamo AG als Betreiberin der Velostation und des Velo-Ordnungsdienstes am Bahnhof zugeordnet. Die zuständigen Stellen sind: Werkhof, Stadtentwicklung, Tiefbau, Stadtpolizei Verkehr und die Trinamo AG.

Kategorie, Thema	Aufgaben aufgrund der Empfehlungen	Lead	Mitarbeit	Dringlichkeit
Bahnhofsumfeld	Überprüfung der Kapazitäten der bestehenden Infrastruktur am Bahnhof und bei Bedarf bauliche Verdichtung	Tiefbau	Stadtentwicklung	Hoch
Bahnhofsumfeld	Evaluation neuer Standorte (z.B. Hächlerhalle)	Stadtentwicklung		Mittel
Bahnhofsumfeld	Erhöhung der Auslastung der kostenpflichtigen Velostation durch spezifische Kommunikation	Stadtentwicklung	Trinamo AG	Hoch
Bahnhofsumfeld	Regelmässige Zählungen in der Velostation durchführen	Trinamo AG		Hoch
Schulen/Öffentliche Einrichtungen	Vorgaben bei Sanierungen und Umbauten	Stadtentwicklung	Tiefbau	Mittel
öV-Haltestellen	Überprüfung auf Realisierbarkeit von VAP an empfohlenen Bushaltestellen	Tiefbau	Stadtentwicklung	Tief
Freizeiteinrichtungen und andere	Nachzählungen für die differenziertere Erfassung des Ist-Zustandes	Stadtentwicklung		Hoch
Altstadt (Gassen)	Gemeinsame Massnahmenentwicklung für die Veloparkiersituation in den Altstadtgassen	Stadtentwicklung	Tiefbau, Polizei	Hoch
Altstadt (Zugänge)	Festlegung der Standorte der Veloabstellplätze	Stadtentwicklung	Tiefbau, Polizei	Hoch
Entwicklungsgebiete	Mobilitätskonzepte erarbeiten und Vorgaben für Entwicklungsgebiete erlassen und überprüfen	Stadtentwicklung		Hoch
E-Bike	Definition des Systems und der Standorte für E-Bike-Ladestationen	Stadtentwicklung	Tiefbau	Mittel
Bikesharing	Festlegung der Standorte für Bikesharing	Stadtentwicklung		Hoch
Betrieb	Überprüfung Bewirtschaftung und Vollzug in den Gebietskategorien Bahnhofsumfeld und Altstadt	Stadtentwicklung	Polizei, Werkhof	Hoch

6 Anhang

6.1 Vorgehen

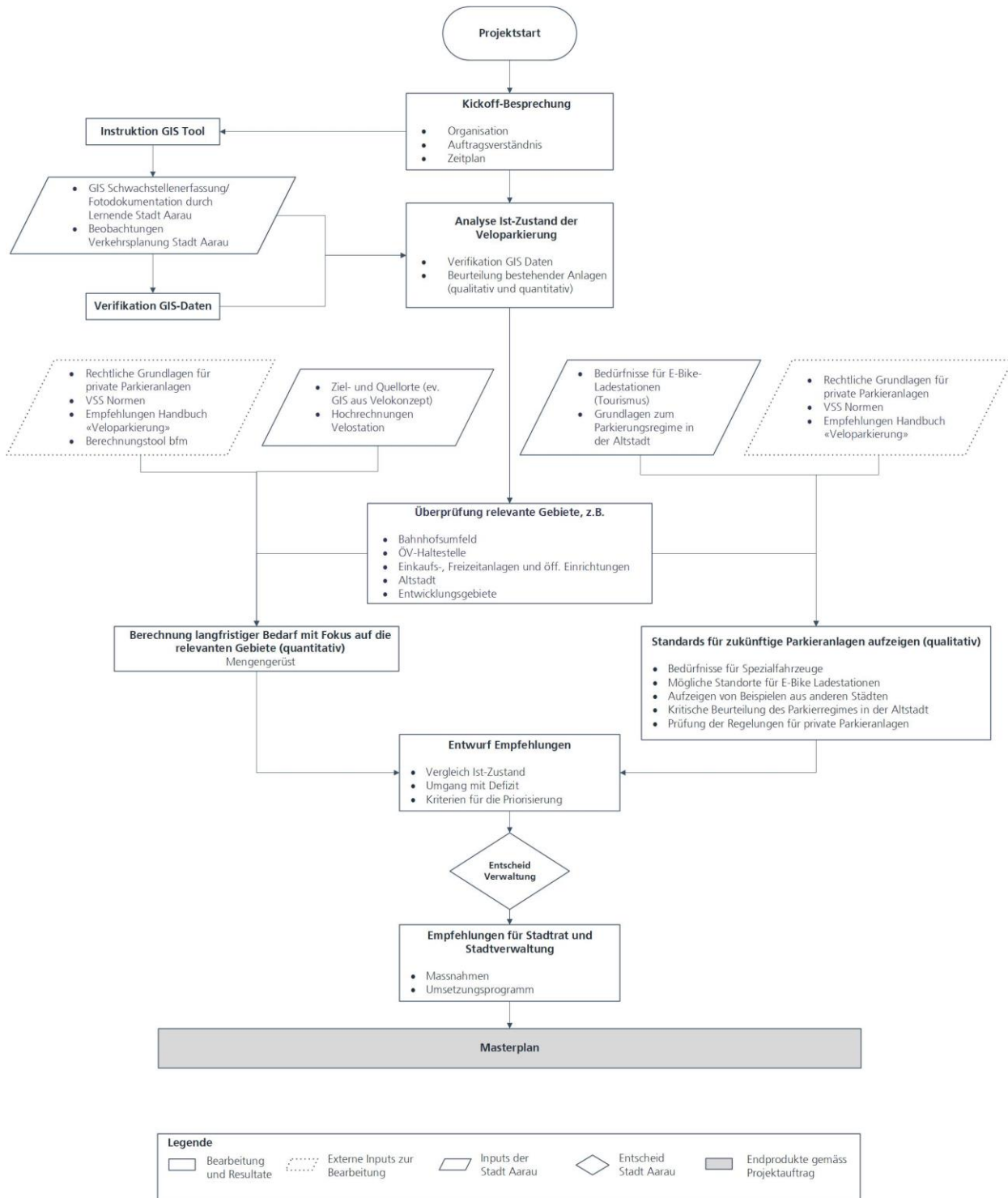


Abb. 27 | Grafische Darstellung des Projektablaufes

6.2 Auszug aus Bau- und Nutzungsordnung (BNO) der Stadt Aarau

§ 54 Abstellplätze für leichte Zweiradfahrzeuge und Kinderwagen

1 In Mehrfamilienhäusern sind genügend grosse, gut zugängliche und abschliessbare Abstellräume für Velos, Mofas, Kinderwagen und Spielgeräte bereitzustellen.

2 Für Besucher*innen aller Nutzungen sowie für Beschäftigte und Kund*innen von Betrieben sind die notwendigen Abstellplätze für Velos und Mofas leicht zugänglich, in der Nähe der Hauseingänge bereitzustellen.

§ 67 Mobilitätskonzept

1 Eigentümer*innen von Parkieranlagen mit mehr als 50 Parkfeldern für Motorfahrzeuge werden bei Inbetriebnahme, Nutzungserweiterung und Umnutzung im Baubewilligungsverfahren zu einem Mobilitätskonzept und zu dessen dauernden Umsetzung verpflichtet, welches mit dem Bau- oder Umnutzungsgesuch einzureichen ist. Ausserhalb der Überlastungsgebiete gemäss § 68 Abs. 3 kann der Stadtrat in begründeten Fällen Ausnahmen bewilligen.

2 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);

6.3 Liste Veloabstellplätze der Ist-Analyse

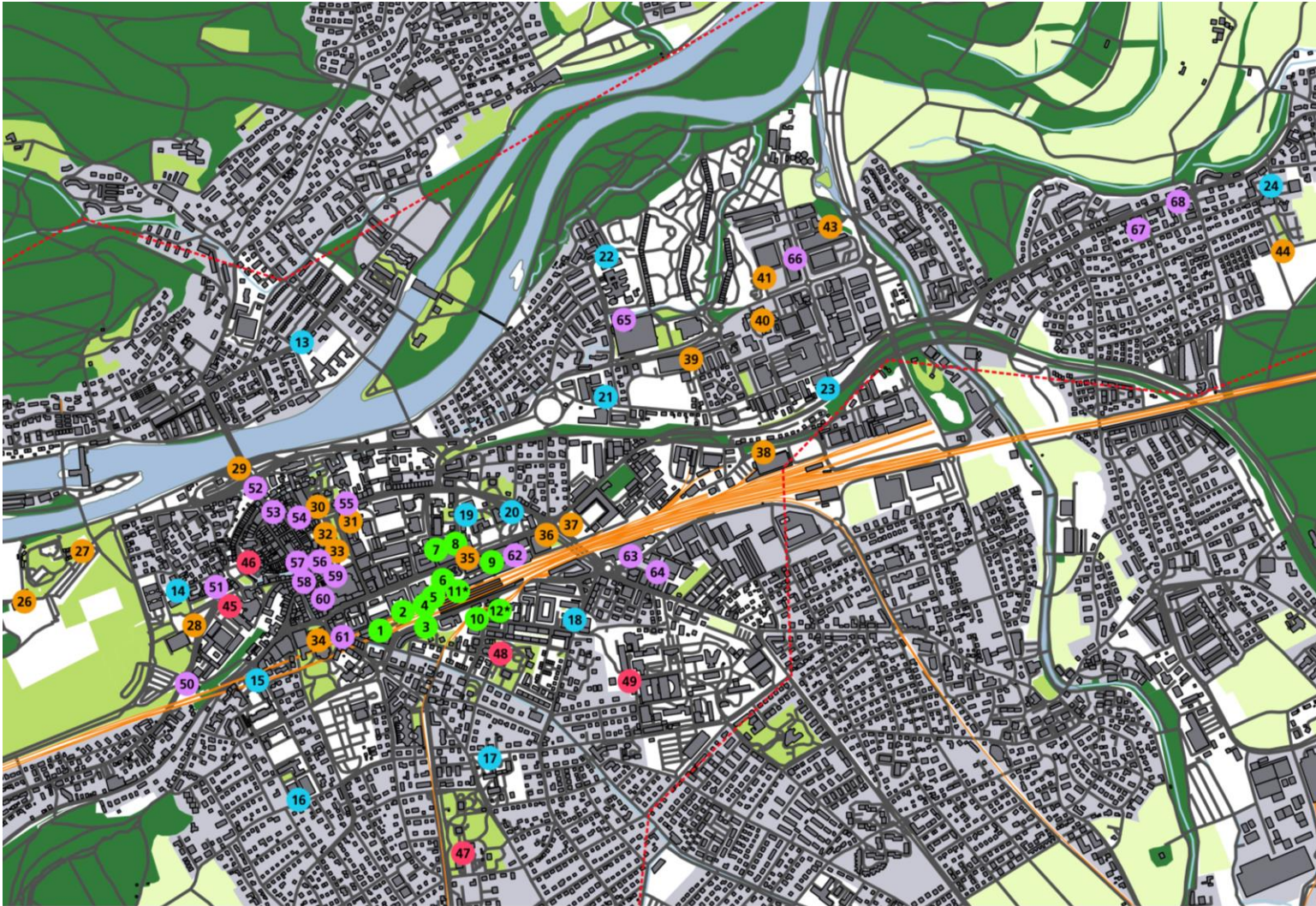
Nr.	Gebietskategorie	Standortname	Vorhandene Plätze*	Grössenkategorie
1	Bahnhof Aarau	Behmenpasserelle	80	III
2	Bahnhof Aarau	Bahnhof SBB Perron 1	45	II
3	Bahnhof Aarau	Hintere Bahnhofstrasse	90	III
4	Bahnhof Aarau	Bahnhof AKB	100	IV
5	Bahnhof Aarau	Velohaus Nord	220	IV
6	Bahnhof Aarau	Bahnhofplatz Sorell Hotel	130	IV
7	Bahnhof Aarau	Hauptpost	55	III
8	Bahnhof Aarau	Feerstrasse	45	II
9	Bahnhof Aarau	Ring am Bahnhof	15	I
10*		Velohaus Süd	870	
*	Bahnhof Aarau			IV
11	Bahnhof Aarau	Velostation Bahnhof-Nord	275	IV
12	Bahnhof Aarau	Velostation Bahnhof-Süd	280	IV
13	Schule	Aareschulhaus	5	I
14	Schule	Schachenschulhaus	285	IV

15	Schule	Schanz	210	IV
16	Schule	Zelglischulhaus	75	III
17	Schule	Gönhardschulhaus	20	II
18	Schule	Herzogstrasse	40	II
19	Schule	Kanti Feerstrasse	195	IV
20*				
*	Schule	Kantonsschule Ost	190	IV
21	Schule	bsa Telli	70	III
22	Schule	Tellischulhaus	20	II
23	Schule	Grafische Fachschule Telli	15	I
24	Schule	Schulhaus Rohr	150	IV
25	Freizeitanlagen	Pferderennbahn Schachen	15	I
26	Freizeitanlagen	Garderobengebäude Schachen	35	II
27	Freizeitanlagen	Schwimmbad Schachen	120	IV
28	Freizeitanlagen	Maienzugplatz	30	II
29	Freizeitanlagen	Flösserstrasse	5	I
30	Freizeitanlagen	Schlossplatz	15	I
31	Freizeitanlagen	Kasenenparking	35	II
32	Freizeitanlagen	Graben Nord	10	I
33	Freizeitanlagen	Stadtbibliothek	5	I
34	Freizeitanlagen	Kunsthhaus	25	II
35	Freizeitanlagen	Naturama	30	II
36	Freizeitanlagen	Kreuzplatz	25	II
37	Freizeitanlagen	Lindenhof	5	I
38	Freizeitanlagen	Cargo-Center	50	III
39	Freizeitanlagen	Sportanlagen Telli	120	IV
40	Freizeitanlagen	KiFF	10	I
41	Freizeitanlagen	Minigolfanlage Telli	25	II
42	Freizeitanlagen	Neumattstrasse Hangaar	60	III
43	Freizeitanlagen	Rolling-Rock, Neumattstrasse	5	I
44	Freizeitanlagen	Sportanlagen Rohr	35	II
45*				
*	Öffentliche Einrichtungen	Hirslanden Klinik im Schachen	110	IV
46	Öffentliche Einrichtungen	Golatti	5	I

47	Öffentliche Einrichtungen	Gönhardgüter	10	I
48	Öffentliche Einrichtungen	Herosé	15	I
49* *	Öffentliche Einrichtungen	KSA	410	IV
50	Gastronomie, Hotels, Einkauf	Mehrzweckhalle Schachen	5	I
51	Gastronomie, Hotels, Einkauf	Riviera	5	I
52	Gastronomie, Hotels, Einkauf	Hotel Kettenbrücke	15	I
53	Gastronomie, Hotels, Einkauf	Zollrain	40	II
54	Gastronomie, Hotels, Einkauf	Mühlegässli	10	I
55	Gastronomie, Hotels, Einkauf	Laurenzenvorstadt-Graben	10	I
56	Gastronomie, Hotels, Einkauf	Interdiscount	5	I
57	Gastronomie, Hotels, Einkauf	Zwischen den Toren	5	I
58* *	Gastronomie, Hotels, Einkauf	Graben 35/37	30	II
59* *	Gastronomie, Hotels, Einkauf	Igelweid	105	IV
60	Gastronomie, Hotels, Einkauf	Hintere Vorstadt	25	II
61	Gastronomie, Hotels, Einkauf	Obere Vorstadt	125	IV
62	Gastronomie, Hotels, Einkauf	Bahnhofplatz-Ost	90	III
63	Gastronomie, Hotels, Einkauf	Gais-Center	25	II
64	Gastronomie, Hotels, Einkauf	Aeschbach-Passage	65	III
65* *	Gastronomie, Hotels, Einkauf	Einkaufszentrum Telli	50	III
66	Gastronomie, Hotels, Einkauf	Lidl Neumattstrasse	60	III
67	Gastronomie, Hotels, Einkauf	Hauptstrasse Aarau-Rohr	10	I
68	Gastronomie, Hotels, Einkauf	Coop Aarau-Rohr	15	I

**Auf 5er Schritte gerundet, ** Mehrere Veloabstellplätze an einem Standort*

6.4 Ist-Zustand: Übersichtsplan der erfassten Standorte



Masterplan Veloparkierung Stadt Aarau Übersichtsplan

Veloparkierung

- Bahnhof Aarau
- Freizeitanlagen
- Gastronomie, Hotels, Einkauf
- Öffentliche Einrichtungen
- Schule

Grundplan: Openstreetmap
Masstab: 1:15 000
Erstellt am: 03.02.2021

