



| <b>Vernehmlassungsvorlage vom 25. April 2022</b> | <b>Eingaben Vernehmlassung</b>   | <b>Stellungnahme des Stadtrats</b>  | <b>Änderungen in der Verordnung</b> |
|--|--|---|-------------------------------------|
|  | <p><b>EVV/EW Aarau</b><br/>Die EVV/EW Aarau steht dem vorgeschlagenen Mobilitätskonzept bei Parkierungsanlagen sehr skeptisch gegenüber und stimmt dem Vorschlag daher eher nicht zu. Sie anerkennt die Vorgaben von § 67 BNO, wirft jedoch die Frage auf, ob wirklich die Bauherrschaften grösserer Liegenschaften die Verantwortung tragen sollen, die Verkehrssituation in Aarau zu retten. Die Stadt Aarau verfüge über einen kommunalen Gesamtplan Verkehr und habe als Anbieterin der Verkehrsflächen die Aufgabe, diese sinnvoll zu bewirtschaften und demzufolge den darauf laufenden Verkehr zu steuern. Die Wirkungsmöglichkeiten einzelner Liegenschaftsbesitzer würden zu wenig weit reichen. Die EVV/EW Aarau geht davon aus, dass sie die notwendigen finanziellen Mittel kaum zur Verfügung haben, um z.B. eine Busstation vor ihrem Gebäude und neue Buslinien zu installieren oder bei Wohnüberbauungen einen Quartierladen in Fussdistanz zu bewirtschaften.</p> | <p>Die Reduktionsziele zum motorisierten Individualverkehr (MIV) sind in der BNO vorgegeben. Gemäss dem Gesamtverkehrskonzept Region Aarau muss der MIV auf städtischem Gebiet abnehmen. Alle städtischen Strategien und Konzepte zielen letztlich darauf ab den MIV zu reduzieren und damit das funktionieren kann müssen auch Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer den in den §§ 67 und 68 BNO vorgesehenen Beitrag leisten.</p> <p>Gerade bei grossen Bauprojekten kann die Zahl der Autos mit gutem Mobilitätsmanagement reduziert werden. Das Parkplatzangebot beeinflusst die Autonutzung, daher haben Parkplatzvorgaben bei Wohnüberbauungen grossen Einfluss. Wenn durch reduzierte Parkplätze weniger Autos unterwegs sind, wird zudem die Attraktivität der Alternativen steigen.</p> | <p>-</p>                            |

| Vernehmlassungsvorlage vom 25. April 2022   | Eingaben Vernehmlassung   | Stellungnahme des Stadtrats      | Änderungen in der Verordnung   |
|---|---|----------------------------------|--|
|   | <p>Es liege an der Stadt, die Verkehrsinfrastruktur so zu gestalten, dass Busfahren attraktiv wird und Fahrradfahren kein gefährliches Fortbewegungsmittel mehr darstellt. Diese Aufgabe an einzelne Liegenschaftsbesitzer zu übertragen und sich damit Umweltverträglichkeit auf die Fahne zu schreiben, erachtet die EVP/EW Aarau als unfair, zumal bis vor kurzem den Bauherrschaften mit der Baubewilligung Parkfelder vorgeschrieben worden seien, die sie nie benutzen wollten.</p> |                                  |  |
| <p><i>Der Stadtrat Aarau,</i></p> <p>gestützt auf § 67 Abs. 4 der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) vom 27. August 2018<sup>1)</sup>,</p> <p><i>beschliesst:</i></p> |   | <p>Ergänzung von § 43a BauV.</p> | <p><i>Der Stadtrat Aarau,</i></p> <p>gestützt auf <u>§ 43a Abs. 3 der Bauverordnung (BauV) vom 25. Mai 2011<sup>2)</sup></u> und § 67 Abs. 4 der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) vom 27. August 2018<sup>3)</sup>,</p> <p><i>beschliesst:</i></p> |
| I.  |   |                                  |  |
| 1. Allgemeines  |   |                                  |  |
| <p><b>§ 1</b><br/>Gegenstand und Zweck</p>  |   |                                  |  |

<sup>1)</sup> SRS [7.1-1](#)

<sup>2)</sup> SAR [713.121](#)

<sup>3)</sup> SRS 7.1-1

| Vernehmlassungsvorlage vom 25. April 2022   | Eingaben Vernehmlassung   | Stellungnahme des Stadtrats  | Änderungen in der Verordnung |
|---|---|--|------------------------------|
| <p><sup>1</sup> Diese Verordnung regelt die Grundsätze für die Ausarbeitung und Umsetzung von Mobilitätskonzepten gemäss § 67 BNO.</p> <p><sup>2</sup> Die Mobilitätskonzepte für Parkierungsanlagen bezwecken, die Mobilität aller Nutzergruppen der Parkfelder im Sinne einer stadtverträglichen Lenkung der Verkehrsentwicklung zu beeinflussen.</p> | <p><b>EVP/EW Aarau</b><br/>           Stimmt dem Vorschlag eher nicht zu. Beim Bau oder der Renovation von grösseren Liegenschaften sollen die Parkierung, die erwarteten Nutzergruppen sowie ihre Mobilitätseigenschaften umschrieben werden. Lenkungsziele, die die Verkehrssituation von Aarau verbessern, von einzelnen über die Stadt verteilten Bauherrschaften zu erwarten, ist aus der Sicht der EVP/EW Aarau Erachtens zu hoch gegriffen. Diese Lenkungsziele würden die Verkehrssituation marginal verändern, aber einen aufwändigen Verwaltungsakt bedeuten.</p> | <p>Vgl. obenstehende Bemerkungen (S. 2). Gerade bei grossen Bauprojekten kann die Zahl der Autos mit gutem Mobilitätsmanagement reduziert werden. Das Parkplatzangebot beeinflusst die Autonutzung, daher haben Parkplatzvorgaben bei Wohnüberbauungen grossen Einfluss. Wenn durch reduzierte Parkplätze weniger Autos unterwegs sind, wird zudem die Attraktivität der Alternativen steigen.</p> | <p>-</p>                     |
| <p><b>2. Inhalt des Mobilitätskonzepts</b></p>  |   |  |                              |
| <p><b>2.1 Im Allgemeinen</b></p>  |   |  |                              |
| <p><b>§ 2</b><br/>           Definition von Zielen und Massnahmen</p> <p><sup>1</sup> Die Eigentümerschaft einer von der Konzeptpflicht betroffenen Parkierungsanlage definiert im Mobilitätskonzept die anzustrebenden Lenkungsziele und die umzusetzenden Massnahmen.</p>   |   |  |                              |

| <b>Vernehmlassungsvorlage vom 25. April 2022</b>   | <b>Eingaben Vernehmlassung</b> | <b>Stellungnahme des Stadtrats</b> | <b>Änderungen in der Verordnung</b> |
|--|--------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|
| <p><sup>2</sup> 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><b>§ 3</b><br/>Projektbeschrieb</p> <p><sup>1</sup> Das Mobilitätskonzept beinhaltet einen Projektbeschrieb 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><b>§ 4</b><br/>Herleitung Anzahl Parkfelder</p> <p><sup>1</sup> Die Eigentümerschaft der Parkierungsanlage hat im Mobilitätskonzept die Herleitung der beantragten Anzahl Parkfelder unter Berücksichtigung von § 43 der Bauverordnung (BauV) vom 25. Mai 2011<sup>1)</sup>, und der VSS-Norm 640 281 vom 1. Februar 2006 sowie § 68 BNO aufzuzeigen.</p> |                                |                                    |                                     |

<sup>1)</sup> SAR [713.121](#)

| <b>Vernehmlassungsvorlage vom 25. April 2022</b>   | <b>Eingaben Vernehmlassung</b>  | <b>Stellungnahme des Stadtrats</b>  | <b>Änderungen in der Verordnung</b> |
|--|---|---|-------------------------------------|
| <p><sup>2</sup> Die Plausibilität der beantragten Anzahl Parkfelder ist mit ergänzenden Angaben zu begründen, insbesondere mit</p> <p>a) Erfahrungswerten bestehender ähnlicher Nutzungen,</p> <p>b) Prognosen zum Mobilitätsverhalten der künftigen Nutzerschaft.</p>   | <p><b>Fraktion FDP</b><br/>Stimmt dem Vorschlag eher zu. Die FDP-Fraktion vermutet aufgrund der Ausführungserläuterungen eine sehr engmaschige Prüfung der Herleitung, die das Ziel der höchstmöglichen Reduktion verfolgt. Die FDP-Fraktion verlangt eine pragmatische, ergebnisorientierte Prüfung, welche bei der Eigentümerschaft keinen übermässigen Aufwand verursacht.</p> | <p>Aus der Sicht des Stadtrats stellt diese Herleitung keinen übermässigen Aufwand für die Eigentümerschaft dar und ist daher für diese vertretbar.</p> | <p>-</p>                            |
| <p><b>§ 5</b><br/>Erwartete Verkehrserzeugung</p> <p><sup>1</sup> Die Eigentümerschaft der Parkierungsanlage hat im Mobilitätskonzept darzulegen, welche Verkehrserzeugung im Bereich des motorisierten Individualverkehrs von der Immobilie erwartungsgemäss ausgehen wird.</p> <p><sup>2</sup> Bei der Einschätzung für Nicht-Wohnnutzungen ist bei der Beurteilung auf die VSS-Norm 40 283 vom 31. März 2019 abzustellen.</p> |   |   |                                     |

| Vernehmlassungsvorlage vom 25. April 2022   | Eingaben Vernehmlassung  | Stellungnahme des Stadtrats   | Änderungen in der Verordnung |
|---|--|---|------------------------------|
| <p><b>§ 6</b><br/>Standortanalyse</p> <p><sup>1</sup> Die Eigentümerschaft der Parkierungsanlage hat im Mobilitätskonzept mittels einer Standortanalyse aufzuzeigen, wie gut der Standort des Bauvorhabens für zum Auto alternative Verkehrsmittel erschlossen ist, insbesondere</p> <p>a) ÖV-Erschliessung,</p> <p>b) Erschliessung für Fuss- und Veloverkehr,</p> <p>c) Carsharing-Standorte in fussläufiger Distanz,</p> | <p><b>Fraktion FDP</b></p> <p>Stimmt dem Vorschlag nicht zu. Bezüglich ÖV-Erschliessung und Fuss-/Veloverkehrerschliessung (lit. a und b) in einem Quartier / an einem Standort eines Bauvorhabens sei der Staat besser informiert als die private Eigentümerschaft. Auf Basis einer solchen Standortanalyse habe die Stadt z.B. die Standorttypen in Anhang 8 der BNO definiert. Es könne nicht sein, dass die private Eigentümerschaft in mühseliger Arbeit Informationen zusammentragen muss, die der Stadt selber schon längst und besser bekannt seien. Es entstehe somit kein Mehrwert für die Stadt, dafür Mehraufwand für die private Eigentümerschaft. Aus diesem Grund beantragt die FDP-Fraktion §6 zu streichen.</p> | <p>Der Aufwand für die Gesuchstellenden ist aus der Sicht des Stadtrats gering und damit tragbar. Das Mobilitätskonzept muss für sich alleine verständlich sein. Der Standort ist als Basis für entsprechende Massnahmen ein wichtiger Bestandteil.</p> <p>Die Stadt leistet Unterstützung und teilt nach Möglichkeit vorhandene Informationen. Das Stadtbauamt kann jederzeit kontaktiert werden. Die Kontakte sind in den Leitfäden hinterlegt.</p> <p>§ 6 kann nicht gestrichen werden, weil die Standortanalyse ein fixer Bestandteil des Mobilitätskonzepts ist.</p> | <p>-</p>                     |

| Vernehmlassungsvorlage vom 25. April 2022  | Eingaben Vernehmlassung  | Stellungnahme des Stadtrats | Änderungen in der Verordnung |
|--|--|-----------------------------|------------------------------|
| d) bei Wohnnutzungen: Nahversorgungssituation.   |  |                             |                              |
| <b>2.2 Autoarme Nutzung</b>  |  |                             |                              |
| <p><b>§ 7</b><br/>Besondere Vorgaben gemäss § 68 Abs. 4 BNO</p> <p><sup>1</sup> 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><b>Fraktion FDP</b><br/>Stimmt dem Vorschlag zu. Nach Auffassung der FDP-Fraktion muss der Eigentümer, wenn er sich dafür entschieden hat, wenige oder keine Parkplätze anzubieten, konsequenterweise auch darlegen, dass das reduzierte Parkplatzangebot nicht zu einer Verlagerung der Nachfrage zu Parkplätzen im öffentlichen Raum führt (§ 7 Abs. 1). Die FDP-Fraktion kann somit die Vorgabe, im Mobilitätskonzept sei aufzuzeigen, dass die autoarme Nutzung einen dauerhaft tieferen Parkplatzbedarf sichert als eine herkömmliche Nutzung, unterstützen.</p> | -                           | -                            |



<sup>2</sup> Zusätzlich ist im Mobilitätskonzept aufzuzeigen, mittels welcher mietvertraglichen Regelungen gewährleistet ist, dass der Parkplatzbedarf der betreffenden Nutzergruppen das vorhandene Angebot nicht übersteigt.

#### **Fraktion FDP**

Die FDP-Fraktion unterstützt die geforderte mietvertragliche Regelung in § 7 Abs. 2 nicht. Die Sicherstellung der Umsetzung des Mobilitätskonzepts solle nicht durch Vorschriften, was in privaten Mietverträgen zwischen Vermieter und Mieter stehen soll, erfolgen. Entsprechende Klauseln seien aus Vermietersicht zwar sinnvoll (diese wollen schliesslich, dass ihre Mobilitätskonzepte eingehalten werden und dazu wollen sie dies mit den Mietern verbindlich geregelt haben), aber nicht von staatlicher Seite vorzudefinieren. Vielmehr könnten im Sinne eines Vorschlags beispielhafte Klauseln im Leitfaden genannt werden, nicht aber in der Verordnung. In § 8 sei zudem ein Nachbesserungsverfahren vorgesehen, falls ein Lenkungsziel nicht erreicht werden würde. Dieses Verfahren sollte nach der Auffassung der Fraktion FDP zur Durchsetzung des Lenkungszieles ausreichen. Aus diesem Grund fordert die FDP-Fraktion, § 7 Abs. 2 ersatzlos zu streichen.

#### **Grüne Aarau**

Stimmen dem Vorschlag eher nicht zu. Die Grünen Aarau möchten wissen was gemäss den Erklärungen die Ausnahme wäre, welche zu einem Verzicht im Mietvertrag führen kann. Sie schlagen vor, dass der Verzicht auf mietvertragliche Regelungen nicht erlaubt wird. Der Verzicht auf ein Auto müsse in jedem Fall im Mietvertrag stehen.

Im Vordergrund steht die Zielerreichung. Auf welchem Weg dies erfolgt, ist letztlich nicht entscheidend und kann insofern den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümerin überlassen werden. Mietvertragliche Vereinbarungen sind nicht zwingend, dürften in der Regel aber die praktikabelste Lösung sein. Im Mobilitätskonzept muss dargelegt werden, wie das Ziel gemäss Abs. 3 erreicht werden soll.

Vgl. Bemerkungen oben (S. 9). In der Regel dürfte der Nachweis mittels mietvertraglicher Regelungen erfolgen. 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

<sup>2</sup> Zusätzlich ist im Mobilitätskonzept aufzuzeigen, ~~mittels welcher mietvertraglichen Regelungen~~ wie gewährleistet ist, dass der Parkplatzbedarf der betreffenden Nutzergruppen das vorhandene Angebot nicht übersteigt.

| Vernehmlassungsvorlage vom 25. April 2022 | Eingaben Vernehmlassung   | Stellungnahme des Stadtrats   | Änderungen in der Verordnung |
|---|---|---|------------------------------|
|   | <p><b>SP Aarau</b><br/>Die SP Aarau schlägt einen zusätzlichen § 7 Abs. 3 vor: "Wird die maximale Parkplatzanzahl um mindestens 20% unterschritten, kann der Eigentümer bei der Stadt eine Beteiligung von 20% der eingesparten Kosten beantragen."</p> | <p>des Pflichtangebots oder wenn Nutzergruppen mit geringem Autobesitz zu erwarten sind).<br/>Bei Nichterreichen greifen Massnahmen des Rückfallkonzepts.</p> <p>Eine solche Kostenbeteiligung bedürfte einer gesonderten rechtlichen Grundlage und kann nicht in einer Verordnung des Stadtrats festgelegt werden. Zudem ist unklar, welche eingesparten Kosten denn gemeint sind. Zudem müsste dann auch geregelt werden, ob die Beteiligung zurückerstattet werden muss, wenn die Ziele nicht erreicht werden.</p> <p>Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass das Ziel die Erreichung der Klimaziele ist und nicht damit Geld zu verdienen. Das wäre der falsche Ansatz.</p> | <p>-</p>                     |

| <b>Vernehmlassungsvorlage vom 25. April 2022</b>  | <b>Eingaben Vernehmlassung</b>  | <b>Stellungnahme des Stadtrats</b>  | <b>Änderungen in der Verordnung</b> |
|---|---|---|-------------------------------------|
| <p><b>§ 8</b><br/>Nachbesserung</p> <p><sup>1</sup> Die Eigentümerschaft hat bei wiederholtem Nichterreichen der Lenkungsziele innert einer von der Bewilligungsbehörde anzusetzenden Frist ein nachgebessertes Mobilitätskonzept vorzulegen.</p> | <p><b>Fraktion FDP</b><br/>Die FDP-Fraktion stimmt dem Vorschlag eher zu. Im Sinne der Übertragung von Eigenverantwortung findet die FDP-Fraktion die Wirkungskontrolle als Selbstkontrolle durch den Eigentümer grundsätzlich gut. Dem Stadtbauamt bleibe entsprechend die Lesung und Prüfung der eingereichten Berichte und – sofern die Lenkungsziele nicht erreicht wurden – ggf. das verfügen von Massnahmen. Um den hier in Gang gesetzten bürokratischen Aufwand zu minimieren, solle es jedoch keine Kontrollen selber durchführen.</p> | <p>Es ist nicht vorgesehen, dass das Stadtbauamt von sich aus Kontrollen durchführt. Es muss ihm aber freistehen, solche durchzuführen, sollte sich ein entsprechender Bedarf im konkreten Fall abzeigen.</p> | <p>-</p>                            |

| Vernehmlassungsvorlage vom 25. April 2022   | Eingaben Vernehmlassung  | Stellungnahme des Stadtrats   | Änderungen in der Verordnung |
|---|--|---|------------------------------|
| <p><sup>2</sup> 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><sup>3</sup> Die Rückfallebene gemäss Abs. 2 kann bestehen in</p> <p>a) Flächen, die zur nachträglichen Erstellung der nachzuweisenden Anzahl Parkfelder auf dem Areal vorbehalten werden,</p> | <p><b>SP Aarau</b><br/>Stimmt dem Vorschlag nicht zu. Die SP Aarau schlägt einen alternativen Abs. 2 vor: "Bei Verfehlung der Ziele kann die zuständige Behörde Massnahmen gemäss § 67 Abs. 3 BNO anwenden."</p> <p><b>Aarau Mobil - Für eine zukunftsfähige Mobilität in Aarau und Pro Aarau</b><br/>Stimmen dem Vorschlag eher zu. Aus Sicht von Aarau Mobil und Pro Aarau komme bei der Rückfallebene zu wenig zum Ausdruck, dass im Falle eines nicht funktionierenden Mobilitätskonzeptes lediglich für die minimale Anzahl Abstellplätze gemäss Berechnung nach BNO ein Nachweis erbracht werden müsse (Bau, Miete oder Ersatzabgabe). Es schein zwar logisch, sei aber weder in der Verordnung noch in den Leitfäden ausdrücklich erwähnt. Aarau Mobil und Pro Aarau schlagen vor, dies in der Verordnung festzuhalten.</p> | <p>Im Sinne des Verhältnismässigkeitsprinzips ist es besser, wenn im Mobilitätskonzept eine Rückfallebene definiert wird, als dass sofort Massnahmen erarbeitet werden müssen. Wenn die Rückfallebene nicht wirkt, wäre über weitere Massnahmen nachzudenken (vgl. auch § 12 Abs. 3).</p> <p>Der Erläuterungsbericht wird entsprechend ergänzt.</p> | <p>-</p> <p>-</p>            |

| Vernehmlassungsvorlage vom 25. April 2022   | Eingaben Vernehmlassung  | Stellungnahme des Stadtrats   | Änderungen in der Verordnung |
|---|--|---|------------------------------|
| <p>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,</p> <p>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> <p><sup>4</sup> Die Rückfallebene hat die Eigentümerschaft vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.</p> |  |   |                              |
| <p><b>2.3 Wirkungskontrolle und Rhythmus</b></p>  | <p><b>EVP/EW Aarau</b><br/>                 Stimmt dem Vorschlag eher zu. Die EVP/EW Aarau meint, dass es Sinn mache, projektierte Parkierungen auf ihre Umsetzung hin zu überprüfen. Sie befürchtet jedoch, dass das Wirkungskontrollkonzept zwar statistische Daten liefern kann, diese jedoch nicht unbedingt mit der gängigen Praxis übereinstimmen (Welcher Vermieter weiss schon sicher, dass seine Mieterin keine Garage in der Nachbarschaft anmietet? / Wie wird der Langsamverkehr statistisch genau erhoben, um das Leistungsziel als erreicht zu bezeichnen?).</p> | <p>Vgl. Ausführungen zu § 7 Abs. 2 hiervoor (S. 9).</p> <p>Das Mobilitätskonzept beschränkt sich auf ein spezifisches Bauprojekt und nicht auf die Gesamtparkierung im Quartier. Je mehr Mobilitätskonzepte bestehen, desto geringer die Wahrscheinlichkeit, dass dieser Fall eintritt.</p> | -                            |
| <p><b>§ 9</b><br/>Wirkungskontrollkonzept</p>   |  |   |                              |

| Vernehmlassungsvorlage vom 25. April 2022   | Eingaben Vernehmlassung  | Stellungnahme des Stadtrats | Änderungen in der Verordnung  |
|---|--|-----------------------------|---|
| <p><sup>1</sup> Die Eigentümerschaft der Parkierungsanlage hat im Mobilitätskonzept aufzuzeigen, wie die Erreichung der Lenkungsziele nach Inbetriebnahme überprüft werden.</p>   |  |                             |   |
| <p><b>§ 10</b><br/>Inhalt des Wirkungskontrollkonzepts</p> <p><sup>1</sup> Das Wirkungskontrollkonzept muss folgende Inhalte aufweisen:</p> <p>a) Nachweis der Umsetzung der einzelnen Massnahmen des Mobilitätskonzepts,</p> <p>b) Definition der massgebenden Kriterien zur Beurteilung der Einhaltung des Mobilitätskonzepts,</p> <p>c) Definition der Grenze, ab welcher die lenkungsziele des Mobilitätskonzepts nicht mehr als eingehalten gelten.</p> <p><sup>2</sup> 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 Gewerbesteckkarten.</p> | <p><b>Grüne Aarau</b><br/>Rechtschreibkorrektur: "Lenkungsziele" mit grossem L</p> | <p>Korrektur</p>            | <p>c) Definition der Grenze, ab welcher die <u>L</u>enkungsziele des Mobilitätskonzepts nicht mehr als eingehalten gelten</p> |
| <p><b>§ 11</b><br/>Durchführung der Wirkungskontrolle</p>   |  |                             |   |

| Vernehmlassungsvorlage vom 25. April 2022  | Eingaben Vernehmlassung  | Stellungnahme des Stadtrats  | Änderungen in der Verordnung   |
|--|--|--|--|
| <p><sup>1</sup> Die Eigentümerschaft der Parkierungsanlage hat die Wirkungskontrolle jährlich durchzuführen.</p> <p><sup>2</sup> Sie hat die Ergebnisse der Wirkungskontrolle in einem Kurzbericht zuhanden des Stadtbauamts zu dokumentieren.</p> | <p><b>EVPEW Aarau</b><br/>           Stimmt dem Vorschlag eher nicht zu. Diese Äusserung der EVP/EW Aarau betrifft sowohl § 11 als auch § 12. Sie erachtet die Durchführung jährlicher Wirkungskontrollen als eine utopische Grösse, wenn man wisse, wie langsam Baugesuche, Bauabnahmen usw. in Aarau bearbeitet werden. Die EVP/EW Aarau könnte sich vorstellen, dass nach drei Jahren eine Wirkungskontrolle angesetzt wird (evtl. offenes Gespräch mit der Eigentümerschaft über Erfahrungen, Verbesserungen usw.).</p> <p>Weitere Wirkungskontrollen machen aus Sicht der EVP/EW Aarau erst wieder Sinn, wenn sich Nutzungsverschiebungen ergeben (Umbauten usw.), und damit ein neues Parkierungskonzept.</p> <p><b>Fraktion FDP</b><br/>           Stimmt dem Vorschlag eher nicht zu. Die FDP-Fraktion erachtet das kurze Kontrollintervall von einem Jahr als unbegründet, nicht stärker zielführend und im Hinblick auf die dem Stadtbauamt zufallenden Prüfaufwand als unzureichend. Die FDP-Fraktion schlägt deshalb eine Verlängerung des Kontrollintervalls, z.B. auf 2 oder besser 3 Jahre vor.</p> | <p>Für den Fall, dass die Wirkungskontrolle positiv ausfällt, darf davon ausgegangen werden, dass die Bearbeitung nicht allzu lange dauert. Der Stadtrat kann aber die vorgebrachten Bedenken nachvollziehen. Das Kontrollintervall soll daher angepasst werden: Kontrolle nach 1, 3 und 5 Jahren. Danach kann die Kontrolle ausgesetzt werden, wenn die Voraussetzungen dafür gemäss § 12 Abs. 1 erfüllt sind.</p> <p>Je nach Wandel der Mieterschaft kann eine Nachkontrolle auch ohne Umbauten Sinn machen</p> <p>Das Kontrollintervall wird angepasst, siehe obige Ausführungen (S. 15).</p> | <p><sup>1</sup> Die Eigentümerschaft der Parkierungsanlage hat die Wirkungskontrolle <u>jährlich nach einem Jahr und danach im Abstand von jeweils zwei Jahren</u> durchzuführen.</p> <p>-</p> |

| Vernehmlassungsvorlage vom 25. April 2022  | Eingaben Vernehmlassung   | Stellungnahme des Stadtrats   | Änderungen in der Verordnung   |
|--|---|---|--|
| <p><b>§ 12</b><br/>Verlängerung und Verkürzung des Kontrollintervalls</p> <p><sup>1</sup> 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><b>Fraktion FDP</b><br/>Stimmt dem Vorschlag zu. Die FDP-Fraktion erachtet es als faires Verhalten gegenüber der betroffenen Eigentümerschaft das Kontrollintervall zu verkürzen oder zu verlängern, abhängig davon, ob die Lenkungsziele eingehalten wurden oder nicht («Belohnung/ Bestrafung»).</p> <p><b>SP Aarau</b><br/>Stimmt dem Vorschlag eher zu. Die SP Aarau schlägt eine Alternative für Abs. 1 vor: Werden die Lenkungsziele während 5 Jahren durchweg eingehalten, kann die zuständige...</p> <p><b>Grüne Aarau</b><br/>Stimmen dem Vorschlag eher zu. Nach Auffassung der Grünen Aarau soll für die Nachweispflicht auch nach mehrfach positiver Wirkungskontrolle eine Maximaldauer definiert werden (z.B. 10 Jahre), anstatt diese auszusetzen. Wenn dauerhaft auf dieses Kontrollinstrument verzichtet werde bestehe die Gefahr, dass die definierten Ziele nicht mehr erreicht werden.</p> | <p>-</p> <p>Das "wiederholt" im Verordnungsentwurf mit "während 5 Jahren" ersetzen.</p> <p>Gemäss § 12 Abs. 2 kann die Nachweispflicht jederzeit wieder auferlegt werden, soweit die zuständige Behörde dies als notwendig erachtet. Die langfristige Absicherung ist damit ausreichend geregelt.</p> | <p>-</p> <p><sup>1</sup> Zeigt die Wirkungskontrolle <del>wiederholt</del> <u>während fünf Jahren</u> 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>-</p> |



| Vernehmlassungsvorlage vom 25. April 2022   | Eingaben Vernehmlassung | Stellungnahme des Stadtrats | Änderungen in der Verordnung          |
|---|-------------------------|-----------------------------|---------------------------------------|
| <p><sup>2</sup> Die der Eigentümerschaft der Parkierungsanlage erlassene Nachweispflicht kann jederzeit wieder auferlegt werden, soweit die zuständige Behörde dies als notwendig erachtet.</p> <p><sup>3</sup> Bei Verfehlung der Ziele kann die zuständige Behörde neben den Massnahmen gemäss § 67 Abs. 3 BNO insbesondere die Verkürzung des Kontrollintervalls verfügen.</p> |                         |                             |                                       |
| <p><b>3. Verfahren und Rechtsschutz</b></p>   |                         |                             |                                       |
| <p><b>§ 13</b><br/>Leitverfahren</p> <p><sup>1</sup> Die Prüfung und Bewilligung des Mobilitätskonzepts erfolgen im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens.</p>   |                         |                             |                                       |
| <p><b>§ 14</b><br/>Vorprüfung</p>   |                         |                             | <p><del>§ 14</del><br/>Vorprüfung</p> |

| Vernehmlassungsvorlage vom 25. April 2022   | Eingaben Vernehmlassung  | Stellungnahme des Stadtrats  | Änderungen in der Verordnung   |
|---|--|--|--|
| <p><sup>1</sup> Das Mobilitätskonzept kann vor der Baueingabe zur informellen Vorprüfung beim Stadtbauamt eingereicht werden.</p>   | <p><b>Fraktion FDP</b><br/>Stimmt dem Vorschlag zu. Die FDP-Fraktion hält das Angebot einer informellen Vorprüfung durch das Stadtbauamt für sinnvoll und begrüssenswert.</p> <p>Eine Hilfestellung zur praktikablen Gestaltung und kontrollereleichternden Umsetzung der verlangten Wirkungskontrolle müsste zum Ziel haben, den nachmaligen Überprüfungsaufwand zu erleichtern und verkürzen und die Personalressourcen beim Stadtbauamt etwas zu schonen.</p> | <p>Derzeit werden entsprechende Vorprüfungen angeboten. Es hat sich gezeigt, dass die Nachfragen nach Vorprüfungen die vorhandenen Ressourcen übersteigen. § 14 wird daher ersatzlos gestrichen.</p> | <p><del><sup>1</sup> Das Mobilitätskonzept kann vor der Baueingabe zur informellen Vorprüfung beim Stadtbauamt eingereicht werden.</del></p> |
| <p><b>§ 15</b><br/>Zuständigkeiten</p> <p><sup>1</sup> Die Zuständigkeit für die Bewilligung des Mobilitätskonzepts richtet sich nach dem Baubewilligungsverfahren.</p> <p><sup>2</sup> Die Wirkungskontrolle obliegt dem Stadtbauamt. Dieses kann die erforderlichen Massnahmen gemäss § 67 Abs. 3 BNO verfügen.</p> |  | <p>Anpassung der Paragrafennummer aufgrund der Streichung von § 14.</p>  | <p><b>§ 154</b><br/>Zuständigkeiten</p>  |
| <p><b>§ 16</b><br/>Rechtsmittel</p> <p><sup>1</sup> Wer mit einem Entscheid des Stadtbauamts nicht einverstanden ist, kann dies in-<br/>nert 10 Tagen nach Zustellung des Entscheids schriftlich beim Stadtrat erklären. In diesem Fall fällt der Stadtrat einen neuen Entscheid.</p>                                 |  | <p>Anpassung der Paragrafennummer aufgrund der Streichung von § 14.</p>  | <p><b>§ 165</b><br/>Rechtsmittel</p>   |

| Vernehmlassungsvorlage vom 25. April 2022   | Eingaben Vernehmlassung | Stellungnahme des Stadtrats  | Änderungen in der Verordnung   |
|---|-------------------------|--|--|
| <p><sup>2</sup> Entscheide des Stadtrats können mit Beschwerde beim Regierungsrat oder bei der von ihm delegierten Stelle angefochten werden.</p> <p><sup>3</sup> Im Übrigen gelten die Bestimmungen des Gesetzes über die Verwaltungspflege (Verwaltungsrechtspflegegesetz, VRPG) vom 4. Dezember 2007<sup>1)</sup>.</p> |                         |  |  |
| <p><b>4. Schlussbestimmungen und Inkrafttreten</b></p>  |                         |  |  |
| <p><b>§ 17</b><br/>Inkrafttreten</p> <p><sup>1</sup> Diese Verordnung tritt am xx.yy.2022 in Kraft.</p> <p><sup>2</sup> Sie gilt für alle Baugesuche, welche nach ihrem Inkrafttreten eingereicht werden.</p>   |                         | <p>Diese Verordnung gilt für alle Baugesuche, welche nach Inkrafttreten eingereicht werden. Daher soll das Inkrafttreten zeitlich nicht zu nahe am Beschluss des Stadtrats liegen.</p> | <p><b>§ 17<del>6</del></b><br/>Inkrafttreten</p> <p><sup>1</sup> Diese Verordnung tritt am <del>xx.yy.2022</del> <u>1. Juli 2023</u> in Kraft.</p> |
| <p><b>II.</b></p>   |                         |  |  |
| <p><i>Keine Fremdänderungen.</i></p>  |                         |  |  |

<sup>1)</sup> SAR [271.200](#)

| Vernehmlassungsvorlage vom 25. April 2022   | Eingaben Vernehmlassung | Stellungnahme des Stadtrats | Änderungen in der Verordnung  |
|---|-------------------------|-----------------------------|---|
| <b>III.</b>   |                         |                             |   |
| Der Erlass SRS 7.1-7 (Richtlinien über den Bedarf an Pflichtparkplätzen (Pflichtparkplatzbedarf-Richtlinien) vom 3. September 2007) wird aufgehoben.  |                         |                             |   |
| <b>IV.</b>  |                         |                             |   |
| Die Verordnung unter Ziff. I tritt am xx.xx.2022 in Kraft.  |                         |                             | Die Verordnung unter Ziff. I tritt am <del>xx.xx.2022</del> <u>1. Juli 2023</u> in Kraft.   |
| <p>Aarau, xx.xx.2022</p> <p>Im Namen des Stadtrats</p> <p>Der Stadtpräsident<br/>Dr. Hanspeter Hilfiker</p> <p>Der Stadtschreiber<br/>Daniel Roth</p> |                         |                             | <p>Aarau, 15.05.2022<sup>3</sup></p> <p>Im Namen des Stadtrats</p> <p>Der Stadtpräsident<br/>Dr. Hanspeter Hilfiker</p> <p>Der Stadtschreiber<br/><del>Daniel Roth</del> <u>Dr. Fabian Humbel</u></p> |

Folgende Organisationen und Personen haben an der Vernehmlassung teilgenommen: Grüne Aarau, Aarau Mobil - Für eine zukunftsfähige Mobilität in Aarau, Pro Aarau, EVP/EW Aarau, Fraktion FDP, SP Aarau