Planung, die bewegt.

KONTEXTPLAN

Aarau, Kasernenareal

Mobilitätskonzept

Stand 9. Juni 2023

KONTEXTPLAN AG
info@kontextplan.ch www.kontextplan.ch

CH-3011 Bern Gutenbergstrasse 6 T +41 (0)31 544 22 55
CH-4500 Solothurn Biberiststrasse 24 T +41 (0)32 626 59 26
CH-8002 Zürich Seestrasse 41a T +41 (0)43 544 05 55

Impressum

Auftraggeber	Stadt Aarau Stadtbauamt Rathausgasse 1 5000 Aarau Kanton Aargau Departement Finanzen und Ressourcen Immobilien Aargau Telli Hochhaus 5000 Aarau
Projektleiter	Anna Borer, Leiterin Stadtentwicklung Aarau Immanuel Dah, Portfoliomanager Kanton Aargau
Projektnummer	22002
Datei	22002_Mobilitätskonzept_Kasernenareal-Aarau
Berichtversion	9. Juni 2023
Berichtverfasser	Stefanie Ledergerber / stefanie.ledergerber@kontextplan.ch Milena Meier / milena.meier@kontextplan.ch

Inhaltsverzeichnis

1. Standort und geplante Entwicklung 6
1.1 Projekt Kasernenareal: Lage und geplante Entwicklung 6
1.2 Planungsrechtliche Grundlage 7
1.3 Städtebauliches Richtprojekt 8
1.4 Planungsprozess 9

2. Heutige Erschliessungssituation Verkehr 10
2.1 Gesamtverkehrlicher Kontext 10
2.2 Zu Fuss 10
2.3 Mit dem Velo 11
2.4 Mit dem motorisierten Individualverkehr 11
2.5 Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln 12

3. Aufgabe und Ziele Mobilitätskonzept 13
3.1 Aufgabe des Mobilitätskonzepts 13
3.2 Übergeordnete Ziele 13
3.3 Ziele 14

4. Konzept Parkierung MIV 15
4.1 Massgebende Nutzungsentwicklung 15
4.2 Anzahl Parkfelder 16
4.3 Lage, Bewirtschaftung und Etappierung der Sammelparkings 19

5. Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr 20
5.1 Künftiges Fuss- und Veloverkehrsnetz 20
5.2 Velo-Parkierung für das Gesamtareal 22

6. Erschliessung durch den ÖV und MIV 24
6.1 Erschliessung mit dem ÖV 24
6.2 Verkehrsregime MIV 24
6.3 Verkehrsauswirkungen im übergeordneten Strassennetz 27

7. Strassenräume 30
7.1 Strassenräume ausserhalb des Bearbeitungsperimeters 30
7.2 Strassenräume innerhalb des Bearbeitungsperimeters 31

8. Mobilitätsmanagement 33
8.1 Massnahmen Mobilitätsmanagement 33
8.2 Umsetzung und Betrieb des Mobilitätsmanagements 35

9. Umsetzung und weiteres Vorgehen 38
9.1 Monitoring und Controlling 38
9.2 Etappierung 38
9.3 Weiteres Vorgehen 38

Anhang

Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1:	Übersichtsplan mit Lage Kasernenareal	6
Abbildung 2:	städtebauliches Richtprojekt, Situation Quelle: Hosoya Schäfer und Fontana, 9.6.23	8
Abbildung 3:	städtebauliches Richtprojekt, Nutzungsverteilung, Quelle: Hosoya Schäfer, 9.6.2023.	9
Abbildung 4:	Fusswegnetz, Konzept Fussverkehr Aarau	10
Abbildung 5:	Velonetz, Velokonzept Aarau	11
Abbildung 6:	Strassennetz MIV	12
Abbildung 7:	Abdeckung mit ÖV-Güteklassen	12
Abbildung 8:	Konzept Fussverkehr	20
Abbildung 9:	Konzept Veloverkehr	21
Abbildung 10:	Konzept motorisierter Individualverkehr	25
Abbildung 11:	Variante Erweiterung Kasernenparking, Hosoya Schäfer , Stand 31.8.2031	25
Abbildung 12:	Variante neues Parking Poststrasse, Hosoya Schäfer , Stand 31.8.2031	26
Abbildung 13:	Konzept Ver- und Entsorgung	27
Abbildung 14:	Verkehrliche Auswirkungen auf umliegendes Netz bei Variante 1 Parking , Abendspitze (Erweiterung Kaserne, insgesamt 70 zusätzliche Parkfelder) Quelle Basisdaten: Bericht VM Aarau, Steuer- und Leitdefinitionen, Anhang 12	29
Abbildung 15:	Übersicht wichtige Strassenräume	30

Tabelle 1:	Geschossflächen je Nutzungsart, Grundvariante städtebauliches Richtprojekt (Quelle: Hosoya Schäfer und Fontana, 23.02.2023.)	15
Tabelle 2:	Reduktionsfaktoren bei regulärer Entwicklung	16
Tabelle 3:	Vorgaben Entwicklungsziele je Nutzungsart, Reduktionsfaktoren und Prognose Anzahl Parkfelder	17
Tabelle 4:	Bestehende Nutzungen: Anzahl Parkfelder	17
Tabelle 5:	Kasernenareal, primäre Nutzungszeiten Parkierung	18
Tabelle 6:	Bedarf Veloabstellplätze für gesamte Arealentwicklung, exkl. private Sektoren E und J	22

Abkürzungen

ASP	Abendspitzenstunde
BNO	Bau- und Nutzungsordnung, Stadt Aarau
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagesverkehr
EBP	Ernst Basler + Partner
EG	Erdgeschosse
FäG	fahrzeugähnliche Geräte (Trotti etc.)
FVV	Fuss- und Veloverkehr
GF	Geschossfläche
HSA	Hosoya Schäfer Architects
KGV	kommunaler Gesamtplan Verkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
LKW	Lastkraftwagen
moAG	Mobilitätsstrategie Kanton Aargau
ÖV	Öffentlicher Verkehr
rGVK	Regionales Gesamtverkehrskonzept Ostaargau
VAP	Veloabstellplatz
VBS	Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
VSS	schweiz. Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute

1. Standort und geplante Entwicklung

1.1 Projekt Kasernenareal: Lage und geplante Entwicklung

Lage
Das Kasernenareal ist 47'000 m² gross und liegt sehr nahe am Bahnhof Aarau und auf dem Weg zur Innenstadt und historischen Altstadt (schwarzer Perimeter, Abbildung 1). Es wird begrenzt durch die Post- und Kasinostrasse, die Laurenzenvorstadt und den Apfelhausenweg. Die Mehrheit der Grundstücke ist im Besitz des Kantons. Weitere Grundeigentümer sind die Stadt Aarau, der Bund (VBS) und Private. Im Areal angesiedelt sind zurzeit gemäss dem aktuellen Waffenplatzvertrag vor allem militärische Nutzungen, wie die Kommandozentrale, das Rekrutierungszentrum und die Militärmusik. Der militärisch genutzte Arealteil (grüner Bereich, Abbildung 1) ist mehrheitlich umzäunt und für die Öffentlichkeit nicht zugänglich. Im Süden des Areals liegt die sanierte Reithalle, die als Kulturnutzung sowohl regional als auch für das Areal bedeutend ist.

Abbildung 1: Übersichtsplan mit Lage Kasernenareal

Geplante Entwicklung des Areals
Mehrere Bestandsbauten auf dem Areal wie die Kaserne, das General Herzog Haus, das Trompeterhaus, das Amtshaus und das Bezirksgericht sind geschützt und sollen erhalten werden. Gleichzeitig soll das heute „verschlossene" Areal transformiert werden: Es soll ein vielfältiger Nutzungsmix mit Wohnungen, Gewerbe, Dienstleistungen und Kultur entstehen. Schulische Nutzungen oder eine Bibliothek sollen ebenfalls möglich sein.

1.2 Planungsrechtliche Grundlage

Die wichtigste planungsrechtliche Grundlage stellt der Masterplan als Resultat des bisherigen Planungsprozesses dar. Er wurde im März 2021 durch den Stadt- und Regierungsrat verabschiedet. Der Masterplan unterteilt das Entwicklungsgebiet in dreizehn Sektoren. Er macht pro Sektor Vorgaben zur Nutzung, zum Umgang mit den historischen Bauten, zum Städtebau, den Freiräumen und zur verkehrlichen Erschliessung. Insgesamt wird gemäss Masterplan für das Kasernenareal eine Verdoppelung der Geschossflächen angestrebt. Er legt auch die Wegbeziehungen durch das Areal fest.

Hinsichtlich Mobilität gibt der Masterplan unter anderem folgende Grundsätze vor:

„Die zentrale, bahnhofsnahe Lage schafft ideale Voraussetzungen für eine zentrumsgerechte und zukunftsfähige Mobilität:

- *überdurchschnittlich hohe Modalsplit-Anteile für den ÖV und den Fuss- und Radverkehr in Abstimmung mit den übergeordneten Zielen des Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV); offen für zukünftige innovative Verkehrslösungen*
- *etappierte und flexibel konzipierte Parkierung für den Individualverkehr*
- *optimale Vernetzung und Anbindung mit den umliegenden Quartieren abgestimmt auf das städtische Fuss- und Radverkehrskonzept*
- *dichtes Wegnetz im Inneren des Areals und ergänzende, öffentliche Durchwegung in den Baufeldern*
- *Ausrichtung auf emissionsarme und flächensparende Verkehrsträger sowie Förderung von autoarmem Wohnen und Arbeiten im Zentrum*

Der Masterplan basiert auf folgenden planungsrechtlichen Festlegungen:

- Eintrag im kantonalen Richtplan als Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung bezeichnet. Das Areal hat den Status „Festsetzung".
- Grundsätze zur gemeinsamen Arealentwicklung, die im Jahr 2015 von der Stadt Aarau und dem Kanton Aargau im „Letter of Intent" beschlossen wurden.
- Leitbild, das in zwei Forums-Veranstaltungen öffentlich diskutiert und im Jahr 2016 durch den Stadt- und Regierungsrat verabschiedet wurde.

1.3 Städtebauliches Richtprojekt

Das städtebauliche Richtprojekt zeigt, wie die im Masterplan vorgegebene Innenverdichtung hinsichtlich Bebauungstypologien und Nutzungen umgesetzt werden können resp. sollen. Die Bestandsbauten entlang der Kasinostrasse, die Kaserne, das General Herzog Haus, das Trompeterhaus, das Amtshaus und das Bezirksgericht werden erhalten. Neubauten knüpfen als „Quartier der Hofwelten" an die Struktur der Umgebung an. Der Freiraum als Netz von Wegen, Plätzen und Höfen wird neu geordnet. Die neue Piazza schafft im Zentrum, nördlich der Reithalle, einen neuen zentralen öffentlichen Ort für die ganze Stadt Aarau. Es entstehen neue Stadträume zum Verweilen, Zusammensein, Spielen, Essen, Trinken und Ruhen. Offene Fugen in den einzelnen Blöcken ermöglichen das Queren auf kurzen Wegen und sorgen für Luftaustausch.

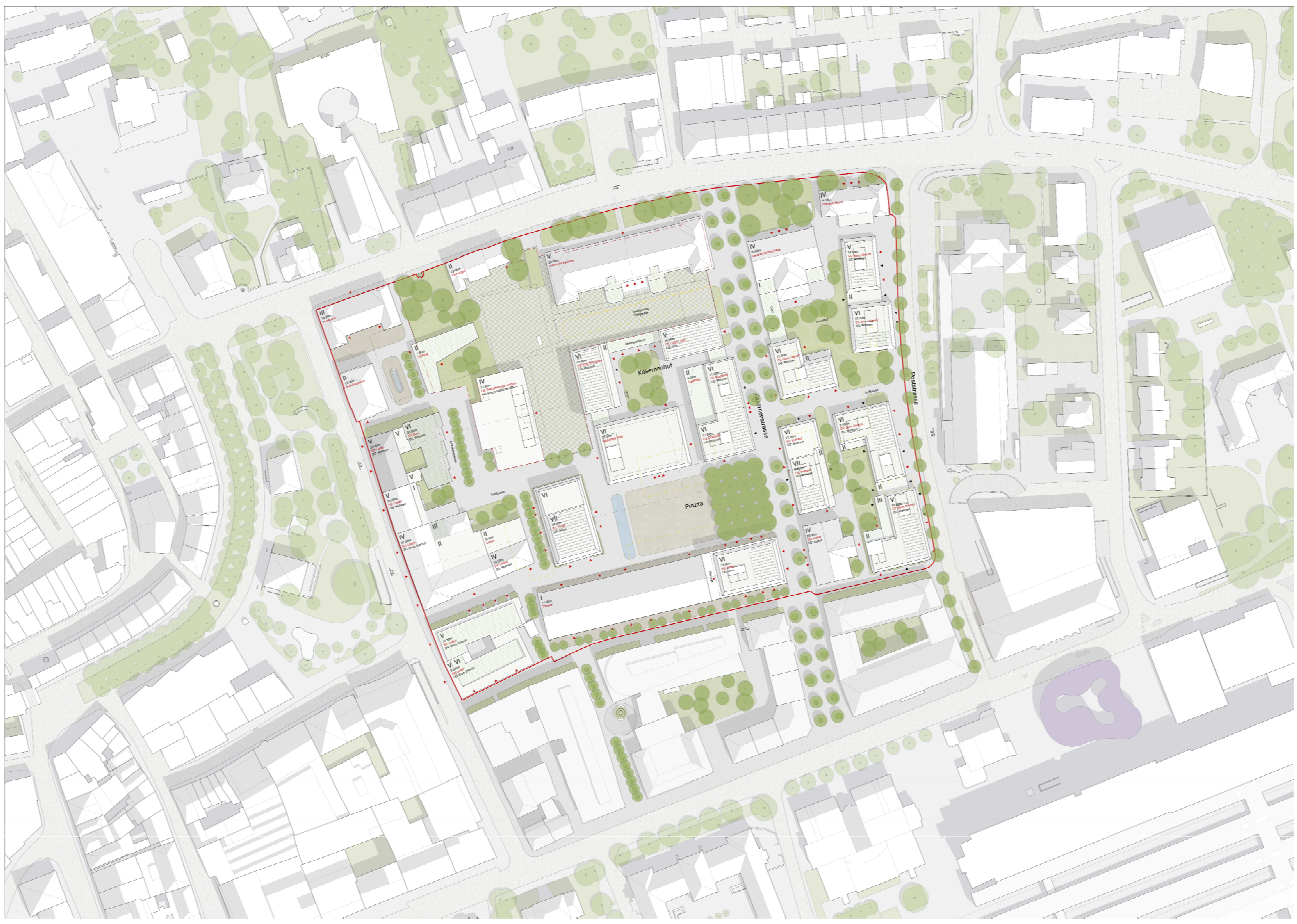


Abbildung 2: städtebauliches Richtprojekt, Situation
Quelle: Hosoya Schäfer und Fontana, 9.6.23

In den Gebäuden sind nebst Wohnnutzung (gemäss Masterplan mind. 25%) kulturelle Nutzungen, öffentliche Nutzungen (wie bspw. eine Bibliothek) und gewerbliche Nutzungen möglich. Der in der Abbildung 3 dargestellte Nutzungsmix stellt dabei das Grundszenario des städtebaulichen Richtprojekts dar. Insbesondere die öffentlichen Nutzungen sind noch keine gesicherten Planungen, sondern als „Möglichkeiten" zu verstehen. Es ist noch offen, welche öffentlichen Nutzungen mittelfristig auf dem Areal angesiedelt werden.

Abbildung 3: städtebauliches Richtprojekt, Nutzungsverteilung, Quelle: Hosoya Schäfer, 9.6.2023.

1.4 Planungsprozess

Das städtebauliche Richtprojekt (Hosoya Schaefer Architects, Fontana Landschaftsarchitektur) wurde gemeinsam resp. iterativ mit dem Mobilitätskonzept (Kontextplan) sowie mit der strategischen Immobilienplanung (EBP) im Jahr 2022 erarbeitet. Miteinbezogen waren im Begleitgremium Vertretende der Grundeigentümerschaft sowie externe Fachexpert*innen. Im November 2022 erhielt die Öffentlichkeit an einem Anlass Einblick in diesen Planungsschritt und konnte sich einbringen.

2. Heutige Erschliessungssituation Verkehr

2.1 Gesamtverkehrlicher Kontext

Das Kasernenareal liegt sehr zentral und ist sehr gut ins städtische Fuss- und Veloverkehrsnetz eingebettet. Diese Randbedingungen bieten optimale Voraussetzungen dafür, dass sehr viele Bedürfnisse der künftigen Nutzer*innen in kurzen Distanzen erfüllt werden können. Dank dem Bahnhof Aarau «vor der Haustür» (ÖV-Güteklasse A) und den Busangeboten stehen sehr attraktive Verbindungen in die Agglomeration und zu weiter entfernten Zielen zur Verfügung. Das Areal ist auch mit dem MIV zuverlässig erschlossen. Das Strassennetz wird im Zentrum von Aarau in den Spitzenstunden jedoch an der Leistungsgrenze betrieben.

2.2 Zu Fuss

Das Konzept Fussverkehr Aarau beinhaltet den Fusswegnetzplan für die Stadt Aarau. In der untenstehenden Abbildung ist das dichte Netz mit die Hauptverbindungen in grün zu erkennen. Netzlücken sind im Plan rot eingezeichnet. Mit der Entwicklung des Kasernenareals sind wichtige Netzlücken zwischen Bahnhof, Altstadt und Aareraum zu schliessen. Der Bahnhof und die Altstadt sind vom Kasernenareal jeweils in 4 Gehminuten erreichbar.

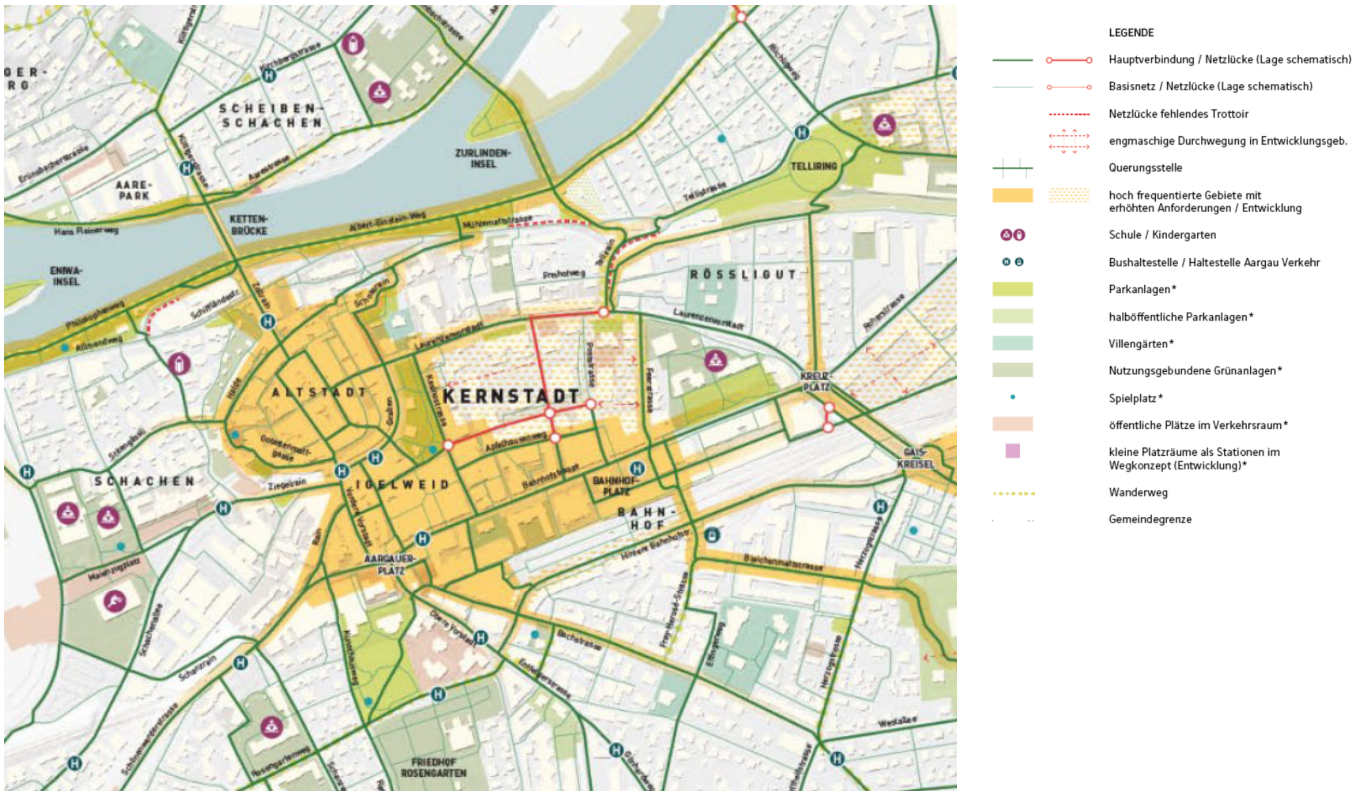


Abbildung 4: Fusswegnetz, Konzept Fussverkehr Aarau

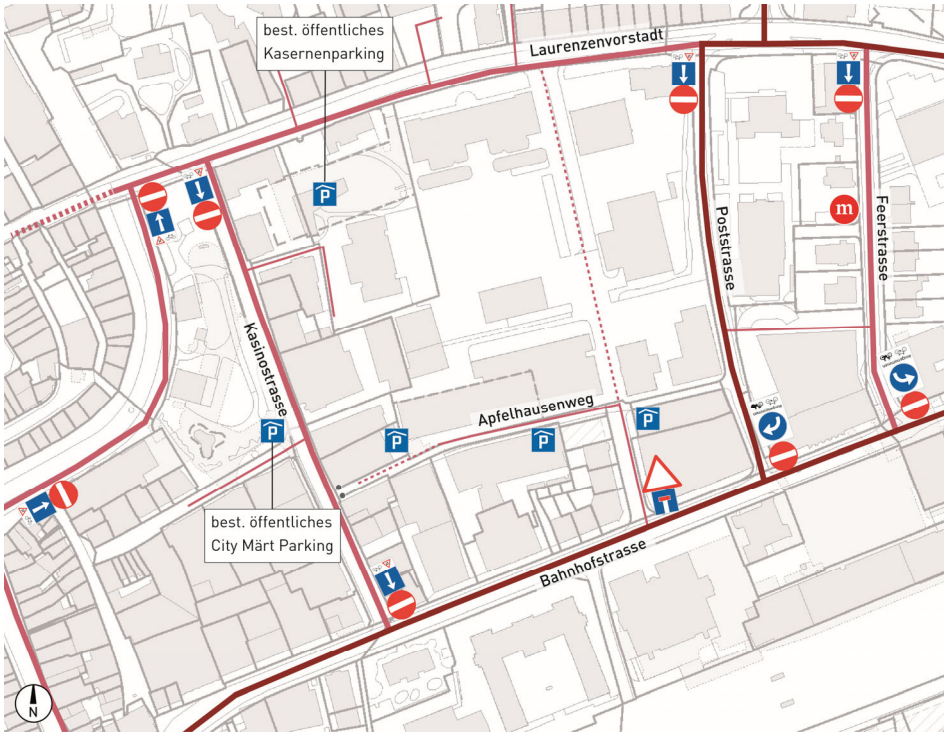
2.3 Mit dem Velo

Analog zum Fusswegnetzplan wurde im Rahmen des Velokonzepts ein Velonetzplan erstellt. Das Netz ist in Komfortrouten, Hauptverbindungen und Basisnetz gegliedert. Mit der Entwicklung des Kasernenareals kann die im Situationsplan dargestellte langfristige Führung durch das Areal ergänzt werden. Mit dem neuen Netzangebot ist es möglich, die wichtige Veloverbindung zwischen Bahnhof, Altstadt und Aareraum zu schliessen. Zurzeit gibt es in Aarau noch kein Bike-Sharing-Angebot (ausser «Cargovelo2go»), jedoch ist dies in Planung (Inbetriebnahme 2024).

Abbildung 5: Velonetz, Velokonzept Aarau

2.4 Mit dem motorisierten Individualverkehr

Die untenstehende Darstellung zeigt das bestehende Verkehrsregime in der Umgebung des Kaserneareals. Das Strassennetz ist in Hauptverkehrs- und Quartiersammelstrassen gegliedert. Der Perimeter um das Kasernenareal umfasst mehrere Einbahnstrassen. Das Strassennetz im Zentrum von Aarau, insbesondere auf der Bahnhofstrasse, wird in den Spitzenstunden an der Leistungsgrenze betrieben.

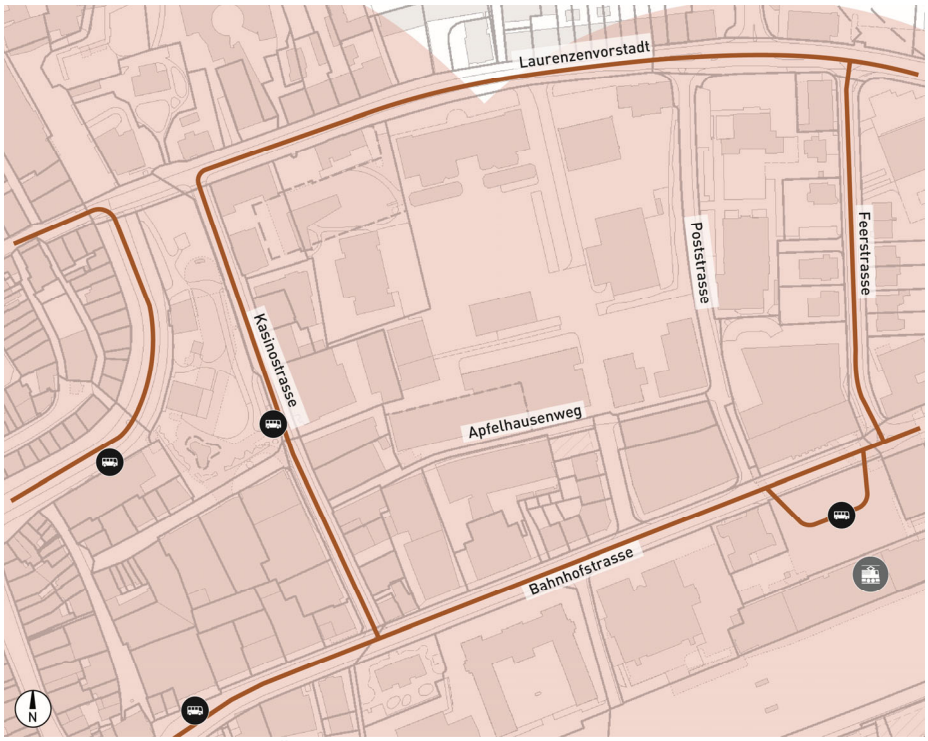


MIV
- Hauptverkehrsstrasse (HVS)
- Quartiersammelstrasse (SS)
- Feinerschliessung
- Ver- und Entsorgung
- Bestehendes Parking
- Poller best.

Abbildung 6: Strassennetz MIV

2.5 Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln

In nächster Nähe zum Areal befindet sich der Bahnhof Aarau mit Fernverkehrs- und Regionalanschlüssen bahnseitig und einem grossen Bushof mit zahlreichen städtischen und regionalen Buslinien. Die Bushaltestellen «Kasinopark», «Holzmarkt» und «Aarau Kunsthaus» sind zu Fuss in 2 – 5 Minuten erreichbar. Das Areal ist insgesamt sehr gut mit dem ÖV erschlossen. Es befindet sich in der Güteklasse A.



ÖV
- Bus- und Postautolinien
- Bushaltestelle
- Bahnhof Aarau
- Guteklasse A

Abbildung 7: Abdeckung mit ÖV-Güteklassen

3. Aufgabe und Ziele Mobilitätskonzept

3.1 Aufgabe des Mobilitätskonzepts

Das Mobilitätskonzept hat zum Ziel, die Konzeption des Gesamtverkehrs innerhalb sowie im nahen Umfeld des Kasernenareals aufzuzeigen. In Abstimmung mit dem städtebaulichen Richtprojekt werden die zentralen Aspekte im Themenbereich Mobilität und Verkehr als Grundlage für die weitere Planung (grundeigentümerverbindliche Festlegungen mittels Teilrevision Nutzungsplanung / Rahmen-Gestaltungsplan) definiert.

Im Masterplan ist eine Verdoppelung der Geschossflächen vorgesehen. Mit dieser Entwicklung entstehen natürlich auch zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse. Das vorliegende Mobilitätskonzept zeigt auf, wie die künftige Mobilität organisiert werden soll und welche Infrastrukturangebote und Dienstleistungsangebote es braucht, um die Mobilitätsentwicklung aktiv zu gestalten.

3.2 Übergeordnete Ziele

Im Bereich Mobilität und Verkehr sind als übergeordnete Planungsgrundlagen insbesondere die kantonale Mobilitätsstrategie (moAG), das regionale Gesamtverkehrskonzept (GVK) Aarau sowie der kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) der Stadt Aarau zu beachten.

Das regionalen GVK wurde sieht als Zielbild 2040 eine Modalsplitverschiebung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zum ÖV sowie zum Fuss- und Veloverkehr vor. Für den gesamten Perimeter des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) Region Aarau sieht das Zielbild 2040 vor, das prognostizierte MIV-Wachstum (Szenario ohne steuernde Massnahmen) auf einen Viertel zu beschränken. Für das Gebiet der Stadt Aarau soll das MIV-Verkehrsaufkommen gemäss Zielbild 2040 durch die Massnahmen zur Senkung des Binnenverkehrs und des Ziel-/Quellverkehrs nicht nur relativ, sondern absolut sinken (Reduktion MIV um -32% Binnenverkehr und -13% Ziel-/Quellverkehr).

Um dieses Ziel zu erreichen, werden derzeit Massnahmen in verschiedenen Bereichen geplant und umgesetzt (u.a. Parkraummanagement, regionale Velonetzplanung, Ausbau ÖV-Angebot, Strassenraumaufwertungen etc.). Im Zentrum der Stadt Aarau, wo das Netz bereits heute in den Spitzenstunden an der Belastbarkeitsgrenze betrieben wird, sind ebenfalls betriebliche Massnahmen in Prüfung (u.a. für die Bahnhofstrasse, aber auch grösserräumig für das gesamte Netz zwischen Kreuzplatz und Kreisel Bahnhofstrasse).

Der kommunale Gesamtplan Verkehr beinhaltet ebenfalls Push- und Pull-Massnahmen für die Steuerung des MIV-Verkehrsaufkommens. Weiter leitet der KGV die Bemessung der Anzahl Parkfelder her, die in der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) grundeigentümerverbindlich geregelt ist. Auf dieser Basis wird nachfolgend (Kap. 4.2) das Parkplatz-Angebot im Kasernenareal ermittelt.

3.3 Ziele

Aus einer gesamtheitlichen Sicht ist gemäss Masterplan die Mobilität auf emissionsarme und flächeneffiziente Verkehrsmittel auszurichten. Es sind überdurchschnittlich hohe Anteile für ÖV, Fuss- und Veloverkehr am Modalsplit anzustreben.

Autofreies und autoarmes Wohnen und Arbeiten sollen mit geeigneten Regelungen und Rahmenbedingungen gefördert werden.

Für den Fuss- und Veloverkehr soll eine möglichst vielfältige und engmaschige Vernetzung durch das Areal und in die umliegenden Quartiere sichergestellt werden. Die übergeordneten Veloverbindungen verbleiben jedoch weiterhin auf der Bahnhofstrasse. Für den Veloverkehr sind grosszügige Veloabstellmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen.

Die Festlegung der Anzahl MIV-Abstellplätze erfolgt gemäss den Regelungen der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) und dem Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) der Stadt Aarau, wobei das Kasernenareal neu auch zum sogenannten «Überlastungsgebiet Bahnhofsnähe» gezählt werden soll, was eine weitere Reduktion der Parkplatzanzahl bewirkt.

Das MIV-Aufkommen im gesamten Zentrumsbereich soll insgesamt plafoniert resp. optimalerweise reduziert werden, um so die Funktionalität aufrecht erhalten zu können. Das aus dem Kasernenareal generierte MIV-Aufkommen soll an möglichst «unkritischen» Stellen ins Netz gespiesen werden: Die Zu- und Wegfahrt zu den Parkplätzen erfolgt deshalb gemäss Masterplan künftig über die Laurenzenvorstadt und allenfalls über die Poststrasse. Es sind möglichst wenige betrieblichen Abhängigkeiten in Bezug auf das Verkehrsregime der umliegenden Strassen zu schaffen.

Die Parkierung ist weitgehend unterirdisch als Erweiterung des bestehenden Kasernenparkings und/oder mit einem zweiten Parking anzuordnen (jedoch nicht unter der Piazza). Wenn möglich soll das heute von der Kasinostrasse her erschlossene Parkdeck (Sektor E) zugunsten einer Öffnung in ein umliegendes Parking integriert werden.

4. Konzept Parkierung MIV

Die Verkehrserzeugung des Kasernenareals muss vorausschauend geplant werden, da das Areal mitten in der Stadt liegt und das umliegende Verkehrsnetz teils an der Leistungsgrenze betrieben wird. Zudem können MIV-Parkfelder innerhalb des Areals viel Platz in Anspruch nehmen. Das Konzept Parkierung MIV definiert daher nutzungsspezifische Vorgaben bezüglich der Parkierung und zeigt auf, wie die Parkflächen angeordnet und koordiniert werden.

4.1 Massgebende Nutzungsentwicklung

Wie viele MIV-Parkfelder auf einem Areal erstellt werden, ist abhängig von den geplanten Geschossflächen, dem Nutzungsmix und den Vorgaben bezüglich Parkierung.

Das städtebauliche Richtprojekt sieht insgesamt 82'300 m² Geschossflächen vor. Die Grundvariante beinhaltet dabei rund 26% Wohnnutzung, 23% Dienstleistung, 22% militärische Nutzung und 29% öffentliche Nutzung (Kultur, Bibliothek und Staatsarchiv sowie Sport). Insbesondere die öffentlichen Nutzungen sind noch keine gesicherten Planungen, sondern als „Möglichkeiten" zu verstehen. Der Nutzungsmix aus dem städtebaulichen Richtprojekt (siehe Tabelle 1) wird in der weiteren Planung konkretisiert werden. Gleichzeitig ist er die aktuellste bekannte Grundlage und dient daher als Basis für die Abschätzungen und Festlegungen zur MIV-Parkierung.

Tabelle 1: Geschossflächen je Nutzungsart, Grundvariante städtebauliches Richtprojekt (Quelle: Hosoya Schäfer und Fontana, 23.02.2023.)

Nutzungsart	Geschossfläche	Anteil
Wohnen	21'500 m²	26%
Dienstleistung	10'900 m²	13%
Dienstleistung / Gewerbe kundenintensiv	3'700 m²	4%
Staatsarchiv / Bibliothek	15'700 m²	19%
Beherbergung / Hotellerie	4'600 m²	6%
Kultur	5'500 m²	7%
Sportstätten	2'500 m²	3%
Militärische Nutzung	17'900 m²	22%
Total	82'300 m²	100%

4.2 Anzahl Parkfelder

4.2.1 Neue Nutzungen

Die Bau- und Nutzungsordnung der Stadt Aarau (BNO) regelt, wie viele Parkfelder bei neuen Nutzungsentwicklungen zulässig sind. Festgelegt ist für den Regelfall eine minimale und maximale Anzahl an Parkfeldern. Dabei ist die Bandbreite abhängig von den Geschossflächen je Nutzungsart. Das Kasernenareal gilt als «Überlastungsgebiet in Bahnhofsnähe». Demnach wären für den Regelfall planungsrechtlich die in der Tabelle 2 notierten Reduktionen massgebend. Für das Kasernenareal würde der Regelfall beim Nutzungsmix gemäss städtebaulichem Richtprojekt theoretisch 304 bis 445 Parkfelder bedeuten.

Tabelle 2: Reduktionsfaktoren bei regulärer Entwicklung

Neue Nutzungen	**Entwicklungsziel Mobilität**	**Reduktion gegenüber Richtwert in %** siehe auch BNO, Anhang 8
Alle Nutzungen	Maximum gemäss BNO	85% Bewohner*innen 18% Beschäftigte 21% Besucher/Kunden
	Minimum gemäss BNO	42.5% Bewohner*innen 12% Beschäftigte 14% Besucher/Kunden

Der Masterplan definiert allerdings darüber hinaus, dass für das Kasernenareal eine «autoarme» Ausrichtung, also eine Entwicklung mit besonders geringer Anzahl an MIV-Parkfeldern, anzustreben ist. Das bedeutet, dass die Anzahl Parkfelder «Minimum gemäss BNO» unterschritten werden soll, was gemäss BNO mittels einem Mobilitätskonzept möglich ist.

Aus fachlicher Sicht wurden daher drei Szenarien für besonders geringer Anzahl an MIV-Parkfeldern ausgearbeitet: «autoarm mittel», «autoarm tief» und «autofrei». Es wurde geprüft, welche Szenarien sich am Standort Kasernenareal für welche Nutzungsarten eignen. Im Austausch mit der Begleitgruppe wurden folgende nutzungsspezifische Vorgaben für die Parkierung festgelegt:

- Dienstleistung, Gewerbe, weitere Nutzungen: der Markt für diese Nutzungen ist am volatilsten. Einzelne Dienstleister / Gewerbeangebote werden auf ein minimales Parkfeldangebot angewiesen sein, weshalb hier eine Entwicklung «autoarm mittel» vorgesehen wird.
- Öffentliche Nutzungen: In dieser Sparte wird es zwei Kategorien geben: öffentlichen Angebote für die lokale Bevölkerung und Nutzungen von überkommunaler / regionaler Bedeutung. Die lokalen Ziele können dank der hervorragenden städtischen Erschliessung mittels Fuss- Veloverkehr und ÖV erreicht werden. Bei den regionalen Angeboten lässt sich die Verkehrsmittelwahl meist sehr gut steuern (gilt bspw. für eine Schule), auch dank der Voraussetzung der sehr guten ÖV-Erschliessung mit dem Bahnhof Aarau. Eine Entwicklung «autoarm tief» ist daher für beide Kategorien angemessen.
- Wohnen: für die Wohnnutzung lässt sich die MIV-Verkehrserzeugung beinahe auf null reduzieren. Entsprechende Zielgruppen sollen angesprochen werden und eine Entwicklung «autofrei» ist anzustreben.

Die definierten nutzungsspezifischen Vorgaben bezüglich Parkierung sind auch in Tabelle 3 festgehalten. Die Parkfeldberechnung gemäss diesen Vorgaben ergibt in der Summe insgesamt 63 MIV-Parkfelder. Die Anzahl Parkfelder je Sektor sind in der Berechnungstabelle (Anhang 1: Parkfeldberechnung) ersichtlich.

Tabelle 3: Vorgaben Entwicklungsziele je Nutzungsart, Reduktionsfaktoren und Prognose Anzahl Parkfelder

Entwicklungsziel bezüglich Parkierung	**Reduktion gegenüber Richtwert in % (**Werte Reduktionen gemäss Vorschlag Kontextplan)	**Neue Nutzungen**	**Anzahl Parkfelder für neue Nutzungen bei Umsetzung Richtprojekt**
Entwicklungsziel autoarm mittel, inkl. Erarbeitung Mobilitätskonzept	25% Bewohner*innen, 8% Beschäftigte, 10% Besucher/Kunden	Dienstleistung, Gewerbe, weitere Nutzungen	53 Parkfelder
Entwicklungsziel autoarm tief, inkl. Erarbeitung Mobilitätskonzept	10% Bewohner*innen, 5% Beschäftigte, 7% Besucher/Kunden	Öffentliche Nutzungen: Bibliothek und Archiv (und Schule)	9 Parkfelder
Entwicklungsziel autofrei, inkl. Erarbeitung Mobilitätskonzept	0% Bewohner*innen und Beschäftigte, 5% Besucher/Kunden	Wohnen	1 Parkfeld
Summe			**63 Parkfelder**

Damit die Vorgaben «autoarm» und «autofrei» erreicht werden, ist eine Mobilitätsmassnahmenpalette umzusetzen. Es sind gezielt Infrastrukturangebote, Informations- / Dienstleistungsangebote, Sharing-Angebote und Events sowie monetäre Anreize zu realisieren (siehe auch Kap. 8).

4.2.2 Bestehende Nutzungen

Innerhalb des Kasernenareals sind auch Nutzungen vorhanden, zu welchen keine Entwicklungs- / Bauabsichten bekannt sind. Bestehende Parkfelder, welche zu diesen Nutzungen gehören, unterliegen basierend auf ursprünglichen Baubewilligungen einer Bestandesgarantie. Dies gilt insbesondere auch für das Parkdeck der Mischnutzung im Sektor E, welches 50 Parkfelder umfasst.

Weiter stehen für die militärische Nutzung heute 114 Parkfelder zur Verfügung. Dazu hat das VBS im August 2022 informiert, dass es für die künftige militärische Nutzung wochentags auf rund 75 Parkfelder angewiesen ist (entspricht 2/3 der Quantität gemäss Bestand), am Wochenende auf 57 Parkfelder (entspricht 1/2 der Quantität gemäss Bestand).

Tabelle 4: Bestehende Nutzungen: Anzahl Parkfelder

Bestehende Nutzungen	**Massgebende Bestandesgarantie**	**Anzahl Parkfelder**
Mischnutzung Sektor E	Anzahl Parkfelder nach ursprünglicher Baubewilligung	50 Parkfelder
Militärische Nutzung	Anzahl Parkfelder nach ursprünglicher Baubewilligung	114 Parkfelder (davon wochentags 75 Parkfelder räumlich zu sichern)

Summe Parkfelder bestehende Nutzungen	**164 Parkfelder**

4.2.3 Potenziale zur Optimierung des Parkfeldangebots

MIV-Parkfelder zu erstellen und zu bewirtschaften, braucht Raum und ist kostenintensiv. Wie viele Parkfelder für die Mehrfachnutzung vorgesehen werden können, hängt davon ab, wie stark sich der Bedarf der Nutzung zeitlich überschneidet. Es wurde daher aus fachlicher Sicht geprüft, welche Mehrfachnutzungspotentiale sich auf dem Areal innerhalb der neuen Nutzungen und mit den bestehenden Parkierungsbedürfnissen ergeben.

Mehrfachnutzungspotenzial innerhalb der Arealentwicklung
Die primären Nutzungszeiten je Nutzungsart (siehe auch Tabelle 5) zeigen, dass der höchste Parkbedarf über alle Nutzungen gesehen tagsüber an Wochentagen zu erwarten ist. Dabei werden aktuell als einziges Mehrfachnutzungspotenzial die 39 Parkfelder des Militärs gesehen, welche doppelgenutzt werden könnten. An Samstagen sind für die Arealentwicklung geringere Parkfeldnachfragen als wochentags zu erwarten.

Tabelle 5: Kasernenareal, primäre Nutzungszeiten Parkierung

Nutzungsart	Primäre Nutzungszeiten	Mögliche Potenzialzeiten
Dienstleistung, Gewerbe, weitere Nutzungen	Mo bis Sa: tagsüber 9 bis 19 Uhr	Mo bis Sa: ab 19 Uhr So: ganztags
Öffentliche Nutzungen: Bibliothek und Archiv (und Schule)	Hotellerie/Sportstätte: Mo bis So: ganztags Schule: Mo bis Sa: tagsüber 8 bis 21 Uhr Kultur: Mo bis So, tagsüber 9 bis 22 Uhr Bibliothek: Mo bis So: tagsüber 9 bis 19 Uhr	Teilreserven: So: ganztags
Wohnen	*nicht relevant, da autofreie Entwicklung*	*nicht relevant, da autofreie Entwicklung*
Mischnutzung Sektor E	Dienstleistung/Verkauf: Mo bis Sa: 9 bis 19 Uhr Wohnen: Mo bis So: 17 bis 6 Uhr	Mo bis Sa: ab 19 Uhr So: ganztags
Militär	Militärische Nutzung: Mo bis Fr (Bedarf für 75 Parkfelder): ganztags Sa/So: (Bedarf für 57 Parkfelder): ganztags	**Mo bis Fr: Reserve von ca. 39 Parkfeldern** Sa/So: Reserve von ca. 57 Parkfeldern

Auslastung bestehende öffentliche Parkings
Innerhalb des Kasernenareals liegt das bestehende öffentliche Kasernenparking, welches ab der Laurenzenvorstadt zugänglich ist. In nächster Nähe zum Areal liegt zudem das öffentliche Bahnhofsparking (vgl. auch Kap. 2.4). Für beide Parkings wurden Belegungsdaten vom Mai 2022 ausgewertet (Daten Parking AG, 1. Mai-Woche 2022). Die Reserven zeigen sich wie folgt:

- Kasernenparking: im Mai 2022 besteht wochentags eine Reserve von 10 bis maximal 30 Parkfeldern. Samstags ist das Kasernenparking voll.
- Bahnhofsparking: im Mai 2022 besteht wochentags und samstags eine Reserve von ca. 20 Parkfeldern.

4.2.4 Fazit

Für die neuen Nutzungen liegt die Pflichtzielgrösse bei 63 MIV-Parkfeldern. Verfügt man über das Mehrfachnutzungspotential der bestehenden Parkfelder der militärischen Nutzung, so können die Bestands-Parkfelder von insgesamt 164 auf 125 Parkfelder reduziert werden. Daraus resultiert eine Pflicht-

Zielgrösse von rund 190 Parkfeldern (63 aus neuen Nutzungen plus 125 aus Bestandsnutzungen) für das gesamte Kasernenareal.

Fachlich wird eingeschätzt, dass die Entwicklung im Kasernenareal die grösste Parkplatznachfrage wochentags haben wird, hingegen in den bestehenden öffentlichen Parkings Kaserne und Bahnhof die grösste Nachfrage aktuell samstags anfällt. Die Stadt Aarau soll daher prüfen, ob ein Teil des Parkfeldbedarfs der Kasernenareal-Entwicklung mittels der vorhandenen Parkfelder in den öffentlichen Parkings Kaserne und Bahnhof abgedeckt werden kann und demnach nicht baulich neu erstellt werden muss. Nach fachlicher Schätzung könnte es sich um 30 bis 50 Parkfelder handeln, wodurch die 190 Kasernenareal-Parkfelder auf rund 140 bis 160 Parkfelder reduziert werden könnten. Es wird empfohlen, die öffentlichen Parkings von Beginn weg einzubeziehen, damit das bestehende Überangebot in den öffentlichen Parkings möglichst rasch kompensiert werden kann.

4.3 Lage, Bewirtschaftung und Etappierung der Sammelparkings

Hinsichtlich der verkehrlich-betrieblichen Auswirkungen wäre optimal, alle bestehenden und neuen Parkfelder des Kasernenareals in der Erweiterung des Kasernenparkings zu integrieren. Auch die Lenkung und Steuerung der Parkplatznutzung und -bewirtschaftung wäre so möglichst effizient. Für die Etappierung der Bauentwicklung können jedoch zwei Parkings auch zweckmässig sein und mehr Flexibilität bieten, weshalb ein zweites Parking «Neubau Poststrasse» denkbar ist.

Insgesamt ist zentral, dass die neuen Parkfelder etappiert und abgestimmt auf die Realisierungszeitpläne der neuen Gebäude zur Verfügung gestellt werden. Es sollen immer nur so viele Parkfelder angeboten werden, wie für die bereitgestellten Nutzungen erforderlich sind. Die zum Realisierungszeitpunkt aktuellen Mehrfachnutzungspotentiale sind zu berücksichtigen. Ziel ist eine hohe Auslastung aller Sammelparkings Bahnhof, Kaserne und neues Parking Poststrasse, damit ein gutes Kosten-/Nutzenverhältnis erreicht wird.

Alle Parkfelder sind nach einheitlichen Tarifen zu bewirtschaften (Gebührenpflicht ab erster Minute resp. standortangepasste Mieten für Parkplätze von Bewohnenden und Angestellten).

5. Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr

5.1 Künftiges Fuss- und Veloverkehrsnetz

Die Durchwegung des Areals wird die Netzqualität und damit die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) im gesamtstädtischen Kontext deutlich erhöhen und ist deshalb verkehrlich eine grosse Chance. Insgesamt soll das Areal durch eine orthogonale Struktur von FVV-Verbindungen in Ost-West-Richtung und in Nord-Süd-Richtung optimal vernetzt werden – ergänzt durch die arealinterne Feinerschliessung. Die enge orthogonale Wegstruktur ermöglicht damit auch ein «diagonales» Queren des Areals.

Die Hauptverbindung für den Fussverkehr führt in Nord-Süd-Richtung über die Kasernenstrasse und in Ost-West-Richtung wird die Poststrasse (ref. Kirche) mit der Piazza und weiter über die Kasinogasse Richtung mit der Igelweid und Altstadt verbunden.

Wichtig ist auf allen Seiten des Areals eine gute und direkte Vernetzung mit den angrenzenden Nutzungen und dem weiterführenden Wegnetz: Hier sollen über die Bahnhofstrasse, Kasinostrasse, Laurenzenvorstadt und Poststrasse (in Abstimmung mit dem jeweiligen Verkehrsregime und dem Verkehrsaufkommen) entsprechend gute Querungsmöglichkeiten bestehen. Eine Durchwegung durch das VBS-Areal ist mit der aktuell vorgesehenen Nutzung nicht realistisch.

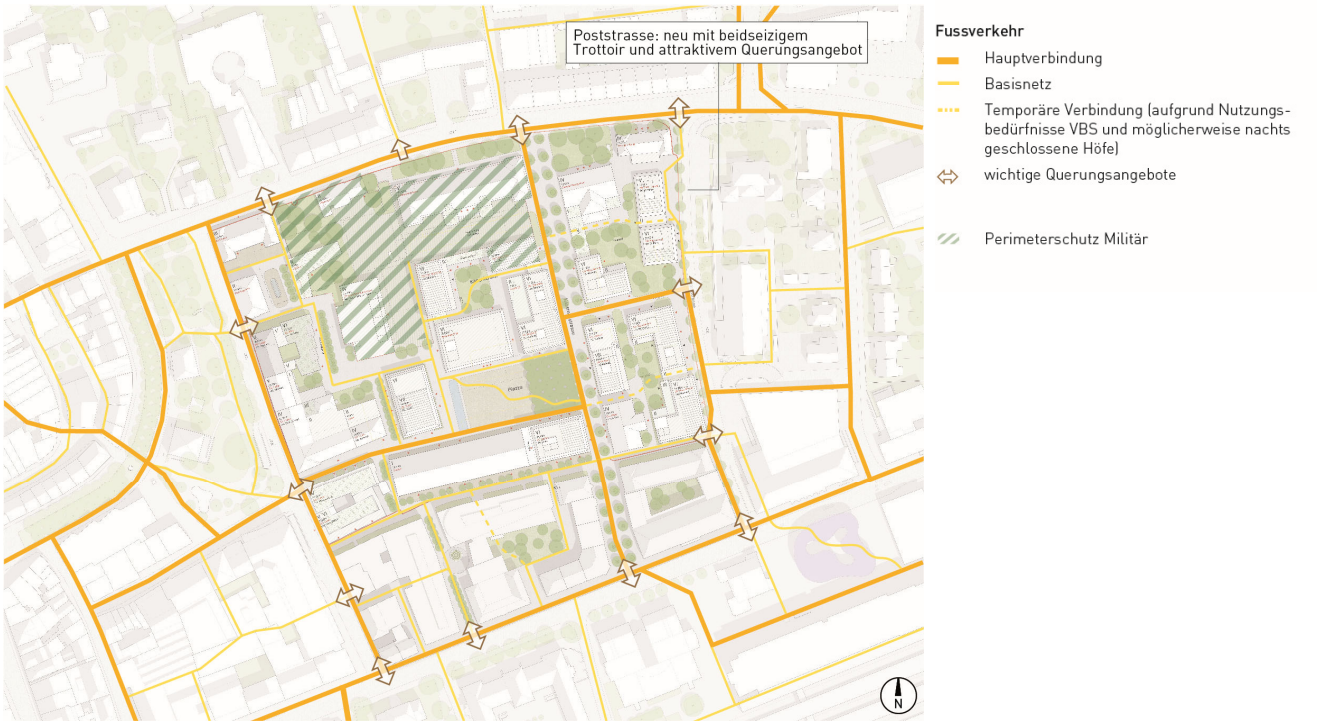


Abbildung 8: Konzept Fussverkehr

Die Hauptverbindungen und Komfortrouten gemäss Velokonzept verlaufen auf den um das Kasernenareal liegenden Strassen. Innerhalb des Areals gibt es aber ein dichtes Basisnetz. Im öffentlichen Aussenraum sind dezentral an sehr vielen Orten innerhalb des Areals Veloabstellplätze vorgesehen. Ergänzt werden diese durch Veloabstellplätze innerhalb der Gebäude (primär für Bewohner*innen und Angestellte). Auch für den Veloverkehr sind insbesondere die Anbindungen und Querungsmöglichkeiten bei den übergeordneten Strassen von grosser Bedeutung (insbesondere Querung

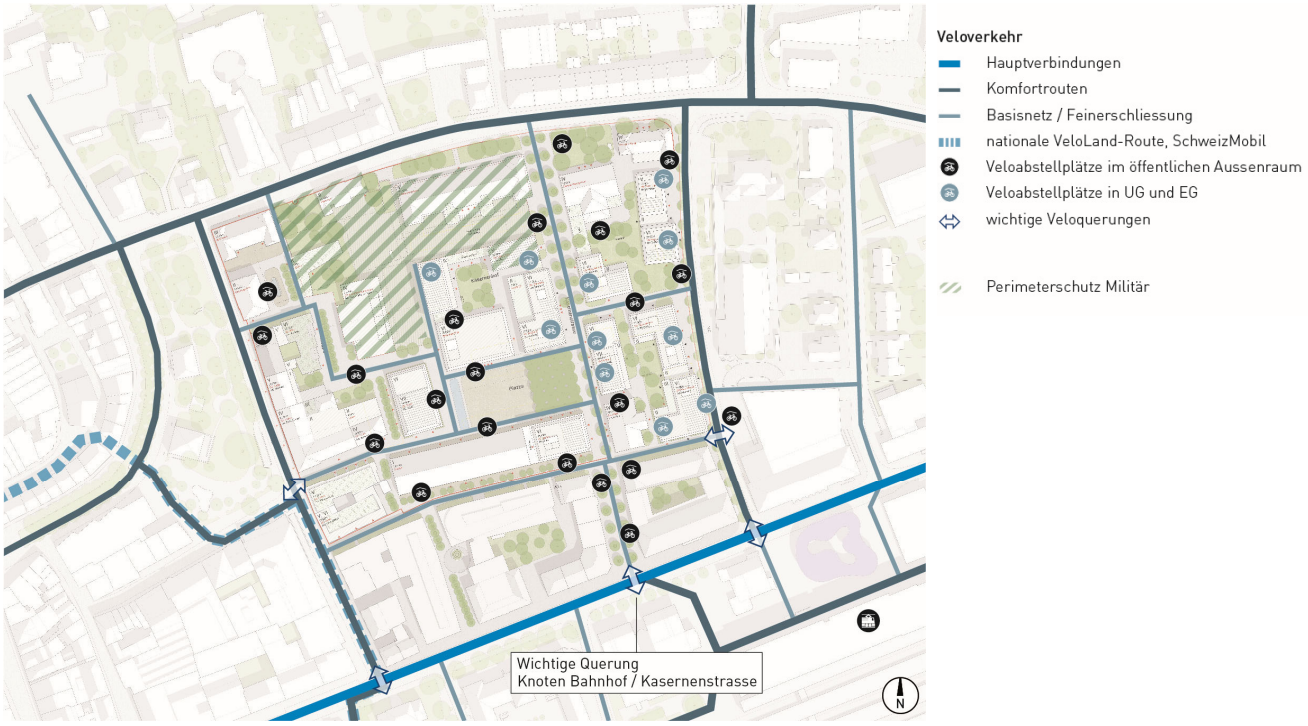


Abbildung 9: Konzept Veloverkehr

Bahnhofstrasse auf Höhe Poststrasse und Kasernenstrasse, Querung Poststrasse auf Höhe Apfelhausenweg sowie Querung Kasinostrasse auf Höhe Kasinogasse.

Die Schlüsselstelle für ein attraktives und engmaschiges Fuss- und Velowegnetz wird die zeitnahe Realisierung der «Kasinogasse»: Heute ist die Verbindung nördlich der Reithalle zur Kasinostrasse aufgrund des bestehenden Parkdecks und dessen Zufahrt umständlich, eng und damit nicht attraktiv. Um diese Situation zu verbessern, ist eine möglichst zeitnahe Verlegung des Parkdecks in die erweiterte Einstellhalle anzustreben. Ebenfalls von grosser Bedeutung ist ein sicherer und direkter Zugang vom Bahnhof in die Kasernenstrasse. Die konkrete Ausgestaltung ist im Zusammenhang mit der künftigen Gestaltung und dem Betrieb auf der Bahnhofstrasse abzustimmen.
Damit das Fuss- und Velowegnetz auch nachts, bei Dunkelheit und reduzierter sozialer Kontrolle, subjektiv als sicher wahrgenommen wird, ist auf eine gute und intelligente Beleuchtung zu achten.

5.2 Velo-Parkierung für das Gesamtareal

Das Angebot an Veloabstellplätzen richtet sich nach der VSS-Norm 640 065 «Bedarfsermittlung und Standortwahl von Parkierungsanlagen». Damit die Entwicklungsziele «autoarm» und «autofrei» (vgl. auch Kap. 4) erreicht werden können, sind 150% der Quantitäten gemäss VSS-Norm zu erstellen. Pro bewohnbares Zimmer sind dementsprechend 1.5 Veloabstellplätze (VAP) zu erstellen.

Für den Endausbau gemäss Grundvariante ergibt sich ein Bedarf von 2'128 Veloabstellplätzen (VAP). Es ist denkbar, die Abstellplätze in Etappen zu realisieren, um auf die reale Nachfrage reagieren zu können. Das würde bedeuten, im Grundausbau 100% der Abstellplätze gemäss Norm zu realisieren. Und in einer zweiten Etappe die zusätzlichen 50% gegenüber der Norm zu bauen. Die spätere Realisierbarkeit ist räumlich sicherzustellen. Ausserdem ist in der weiteren Planung festzulegen, aufgrund welcher Kriterien resp. Auslastungswerte die zusätzlichen 50% der VAP realisiert werden müssen.

Hinsichtlich der Lage ist eine gute Verteilung des Angebots an Veloabstellplätzen ausgerichtet auf die Wegzwecke und Zielgruppen essentiell. Aus anderen Arealentwicklungen hat sich eine Verteilung von ca. 40% unterirdisch, 30% in EG-Räumen und 30% als Aussenplätze als attraktives Veloabstellangebot bewährt. Aufgrund der vielen Nutzungsbedürfnisse, die im öffentlichen Aussenraum und in den EG-Räumen unterzubringen sind, wurde in Abstimmung mit dem städtebaulichen Richtprojekt folgende Aufteilung festgelegt:

- Minimal 20% im Aussenraum
- Minimal 20% in den Erdgeschossen
- Maximal 60% in den Untergeschossen, besonders gut zugänglich

Tabelle 6: Bedarf Veloabstellplätze für gesamte Arealentwicklung, exkl. private Sektoren E und J

	Bedarf nach Vorgabe (150%)	**Projekt**		
		Grundausbau	2. Etappe	Total
Anordnung im Aussenraum (Anteil: min. 20%)	426 VAP	284 VAP	142 VAP	426 VAP
Anordnung im Erdgeschoss (Anteil: min. 20%)	426 VAP	284 VAP	142 VAP	426 VAP
Anordnung im 1. UG (Anteil: max. 60%)	1'277 VAP	851 VAP	425 VAP	1'277 VAP
Total	**2'128 VAP**	**1'418 VAP**	**709 VAP**	**2'128 VAP**

Folgende Qualitätsstandards sind zu erreichen:

_ Zugänglichkeit
  / Alle Veloabstellplätze sind fahrbar zu erreichen. Die Velosicherheit ist zu gewährleisten.
  / Velo-Rampen sind dabei nach SN 640 238 mit max. 6%, in Ausnahmefällen 10%, wenn überdacht 12% Neigung auszugestalten.
  / Türen sind als Schiebetüren auszugestalten und mit Podesten zu organisieren.

_ Lage
  / Die Veloabstellplätze sind dezentral auf dem Areal zu verteilen.

/ Die Veloabstellplätze im Aussenraum sind nahe bei den Gebäudeeingängen zu platzieren (max. 30m von den jeweiligen Gebäudezugängen entfernt).

_ Ausgestaltung
/ Mindestens die Hälfte der Veloabstellplätze im Aussenraum ist zu überdachen.
/ Hinsichtlich der Dimensionierung der Veloabstellplätze gilt die VSS-Norm 640 066 «Projektierung von Veloparkierungsanlagen»
/ Es sind ausreichend Flächen für Spezialvelos und FäGs vorzusehen (min. 20 % der Plätze sowohl unterirdisch, in EG-Räumen und im Aussenraum).
/ Min. 30 % der Plätze der Veloabstellplätze unterirdisch oder im EG sind mit Steckdosen auszugestalten.

6. Erschliessung durch den ÖV und MIV

6.1 Erschliessung mit dem ÖV

Innerhalb des Areals ist auch künftig keine Busführung vorgesehen. Zurzeit steht jedoch zur Debatte, zur Entlastung der Altstadt sämtliche Buslinien «aussen herum» zu führen. Es ist deshalb möglich, dass künftig mehrere Buslinien die Verbindung via Laurenzenvorstadt – Kasinostrasse – Bahnhofstrasse – Bahnhof nutzen. Die Erschliessungsqualität des Areals wird sich dadurch tendenziell sogar noch verbessern.

6.2 Verkehrsregime MIV

Lage Parkplätze MIV
Sämtliche Parkplätze werden künftig unterirdisch angeordnet und direkt an die umliegenden Strassen angebunden. Primär sollen die erforderlichen Parkplätze in der Erweiterung des bestehenden Kasernenparkings untergebracht werden (1. Priorität). Falls es sich in der weiteren Planung als nicht möglich oder nicht zweckmässig herausstellt, alle Parkplätze dort zu realisieren, besteht die Option eines zusätzlichen Parkings im Nordosten des Kasernenareals mit direkter Anbindung an die Poststrasse (vgl. auch Kap. 4). Aus verkehrlicher Sicht ist dies nur in 2. Priorität anzustreben, da zwei Parkings es eher erschweren, den Parkverkehrs zu lenken und die Mehrfachnutzungspotential verfügbar zu machen.

Zu- und Wegfahrt Parkings
Um die Kasino- und der Bahnhofstrasse nicht zusätzlich zu belasten, soll künftig bei der Ausfahrt aus dem Kasernenparking ein Rechtsabbiege-Gebot gelten. Beim optionalen Parking an der Poststrasse ist es denkbar, dass künftig, zur Entlastung der Bahnhofstrasse, auch die Wegfahrt Richtung Norden (Kreuzplatz) ermöglicht wird. Hierfür würden im nördlichen Teil der Poststrasse die heutigen zwei Fahrspuren Richtung Bahnhofstrasse in eine Gegenverkehrsfahrbahn umfunktioniert. Erste Varianten zu den Parkings wurde in Grundrissen aufgezeigt (Abbildung 11 und Abbildung 12).

Betrieb Apfelhausenweg
Der Apfelhausenweg bleibt betrieblich gemäss der heutigen Situation bestehen: Er dient der Zu- und Wegfahrt via Bahnhofstrasse zu verschiedenen Parkplätzen sowie der Anlieferung der angrenzenden Parzellen. Zur Kasinostrasse besteht eine Polleranlage.

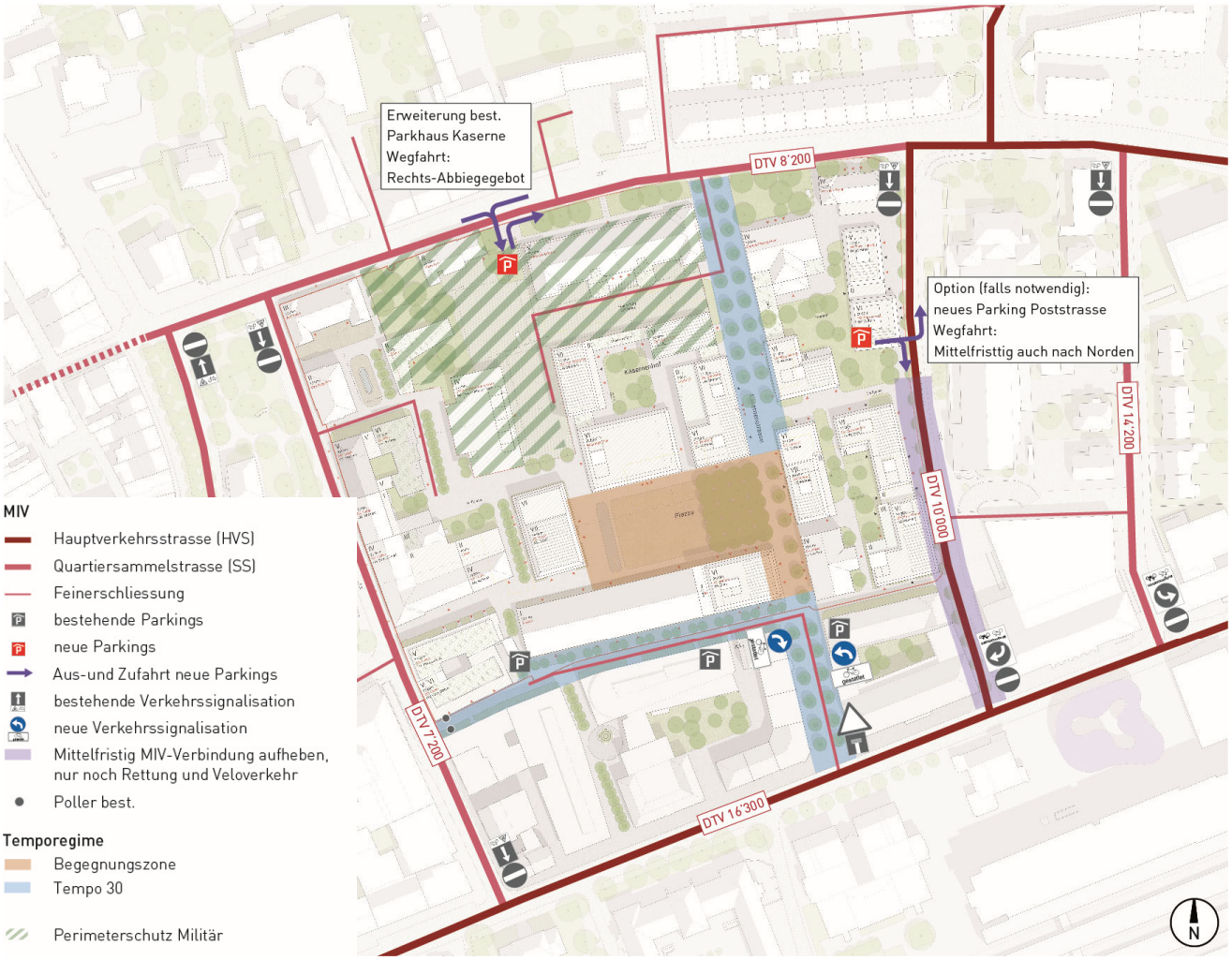


Abbildung 10: Konzept motorisierter Individualverkehr

Abbildung 11: Variante Erweiterung Kasernenparking, Hosoya Schäfer , Stand 31.8.2031

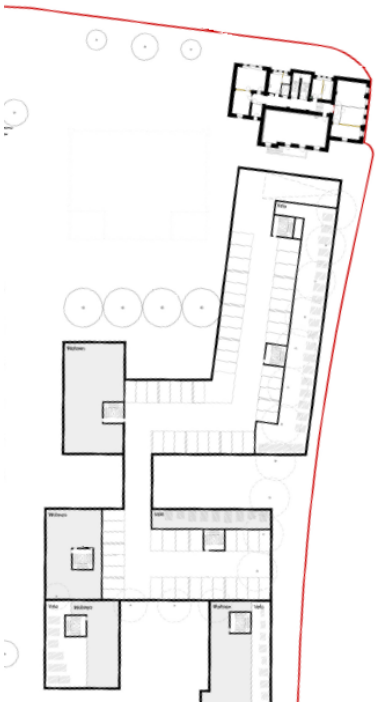


Abbildung 12: Variante neues Parking Poststrasse, Hosoya Schäfer , Stand 31.8.2031

Ver- und Entsorgung Nutzungen Kasernenareal

Die Erschliessung für die Ver- und Entsorgung erfolgt unterschiedlich je nach Fahrzeuggrösse:

- Die Zufahrt für Lastwagen erfolgt jeweils von Norden ab der Laurenzenvorstadt auf die Kasernenstrasse, die Wegfahrt gegen Süden über die Kasernenstrasse auf die Bahnhofstrasse. Dies ist jedoch nur innerhalb eines begrenzten Zeitfensters möglich (z.B. von ca. 9-11 Uhr, wenn der öffentliche Raum verhältnismässig nicht sehr stark beansprucht wird). In diesem Zeitfenster ist es zudem möglich, rund um die Piazza zu fahren, um die Anlieferungsbedürfnisse der umliegenden Nutzungen zu erfüllen. Ausserhalb dieses Zeitfensters ist die Durchfahrt zur Piazza für sämtliche Fahrzeuge mittels Pollern gesperrt.
- Auf dem nördlichen Abschnitt der Kasernenstrasse ist es zudem zum Zweck Ver-/Entsorgung für kleinere Fahrzeuge (bis 9 m Länge) stets möglich, bis zu den Pollern zu fahren, dort zu wenden und über die Kasernenstrasse wieder wegzufahren (keine zeitliche Einschränkung).

Ver- und Entsorgung Nutzungen VBS

Für die Zufahrt zum VBS-Areal besteht die Möglichkeit, stets über die Laurenzenvorstadt und Kasernenstrasse zuzufahren (keine zeitliche Beschränkung). Die Einfahrt mit Radien und vorgesehene Bepflanzung im Osten des Kasernenareals ist für LKW's gewährleistet (Nachweis für Lastwagen B, 10 m Länge gemäss SN 640 271a gegeben, innerer Radius 12 m ist gewährleistet). Die Wegfahrt nach Norden (Laurenzenvorstadt) vom VBS-Areal ist gestattet. Es gibt keine Einschränkungen hinsichtlich der zulässigen Fahrzeugtypen. Einzig im Kontext mit der Statik der erweiterten, unterirdischen Tiefgarage auf dem VBS-Areal ist die Gewichtsbeschränkung in einem nächsten Schritt zu prüfen.

Für das Militär können bis zu vier Stellflächen freigehalten werden (2x im VBS-Areal, 1x in der Laurenzenvorstadt und 1x in der Poststrasse, siehe auch Abbildung 13, grüne Flächen). Es braucht teilweise überdachte Abstellplätze für die Cars, diese werden in einem nächsten Schritt geprüft

Das geltende Regime soll mittels Wechseltextanzeige (gemäss Textboxen im Plan) signalisiert werden.

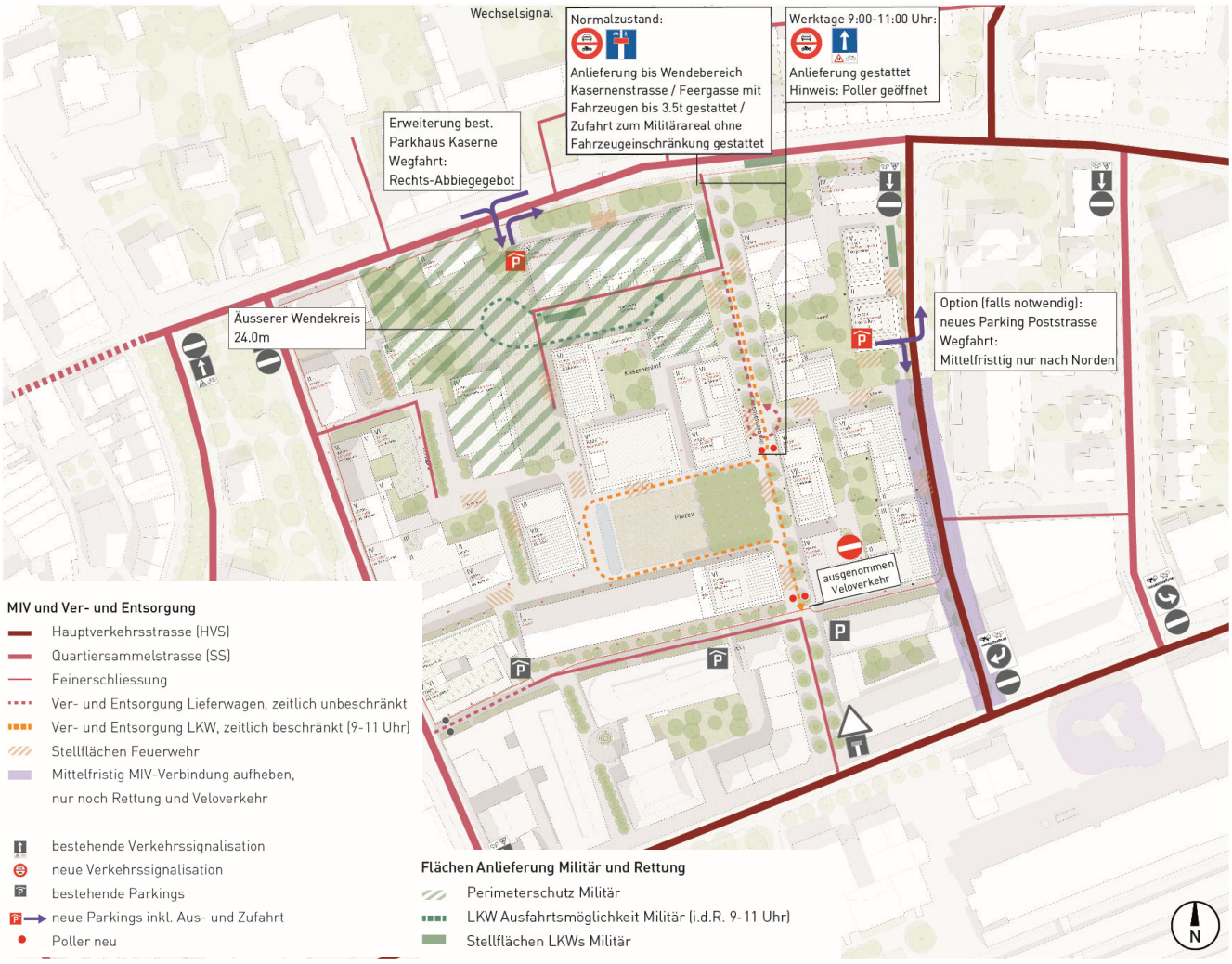


Abbildung 13: Konzept Ver- und Entsorgung

6.3 Verkehrsauswirkungen im übergeordneten Strassennetz

Kompatibilität mit dem GVK

Für die gesamte Entwicklung des Kasernenareals gemäss städtebaulichem Richtprojekt wird von rund ca. 63 Parkfeldern ausgegangen (Parkfeldbedarf neue Nutzungen, keine Bestandsparkfelder, siehe auch Kap. 4.2.4). Rund 30 Bestandparkfelder im Sektor M werden mit der Nutzungsentwicklung wegfallen. Die Fahrten aus der militärischen Nutzung und dem Parkdeck Sektor E werden künftig im Umfang wie heute anfallen. Unter der Annahme, dass pro neues Parkfeld täglich durchschnittlich 6 Fahrten generiert werden, nimmt das MIV-Aufkommen gegenüber heute leicht zu.

Für das Gebiet der Stadt Aarau soll aber das MIV-Verkehrsaufkommen gemäss Zielbild 2040 des regionalen GVK durch die Massnahmen zur Senkung des Binnenverkehrs und des Ziel-/Quellverkehrs nicht nur relativ, sondern absolut sinken (vgl. auch Kap. 3.2).

Jedoch greift es zu kurz, dass bei jedem Entwicklungsareal, insbesondere bei einer so starken Nutzungsverdichtung wie im vorliegenden Fall des Kasernenareals, wo zurzeit eine sehr geringe Nutzungsdichte besteht, das künftige MIV-Aufkommen unter dem heutigen MIV-Aufkommen liegt. Grundsätzlich ist es für das Erreichen des Zielbilds 2040 unumgänglich, das MIV-Aufkommen aus neuen Nutzungen auf einem fachlich hergeleiteten Minimum zu halten (das regionale GVK nennt die «Reduktion der Pflichtparkplätze bei Neu- und Umnutzungen»). Der entscheidende Hebel für die Reduktion des MIV über das gesamte Stadtgebiet liegt aber in Verlagerungseffekten bei den bestehenbleibenden Nutzungen: Mit geeigneten Push- und Pull-Massnahmen ist dort eine Verlagerung vom MIV auf den Fuss- und Veloverkehr sowie auf den ÖV anzustreben und mit entsprechenden Massnahmen auch realistisch zu erreichen.

Wie in Kap. 4 hergeleitet, wird für das Kasernenareal eine «autoarme» resp. «autofreie» Entwicklung festgelegt. Die Anzahl Parkfelder liegt damit deutlich unter der im Regelfall zulässigen Bandbreite. In Kombination mit einem umfassenden Paket an Mobilitätsmanagement-Massnahmen wird damit die beeinflussbare MIV-Verkehrserzeugung des Kasernenareals auf ein sehr tiefes Niveau gebracht und ist insgesamt im Vergleich mit ähnlichen Standorten als gering einzustufen. In diesem Sinne wird bestmöglich auf das Zielbild 2040 gemäss regionalem GVK hingearbeitet.

Verkehrsauswirkungen auf angrenzende Knoten
Die zusätzlichen Fahrten aus den rund ca. 30 zusätzlichen Parkfeldern Differenz (63 Parkfelder für neue Nutzungen, 30 bestehende Parkfelder werden aufgehoben) auf das umliegende Netz wurden abgeschätzt. Es zeigt sich, dass die Effekte gemessen an den Gesamtsummen der gering sind. Das

Übergeordnete Netz kann den Verkehr aufnehmen.

Abbildung 14: Verkehrliche Auswirkungen auf umliegendes Netz bei Variante 1 Parking , Abendspitze (Erweiterung Kaserne, insgesamt 70 zusätzliche Parkfelder)
Quelle Basisdaten: Bericht VM Aarau, Steuer- und Leitdefinitionen, Anhang 12

7. Strassenräume

Folgend sind für die wichtigsten Strassenräume die zentralen Erkenntnisse und Aspekte aus der Abstimmung mit dem städtebaulichen Richtprojekt festgehalten.

7.1 Strassenräume ausserhalb des Bearbeitungsperimeters

- **Bahnhofstrasse**: Aus der Entwicklung Kasernenareal bestehen folgende Interessen an die Ausgestaltung der Bahnhofstrasse: Fahrplanstabilität Linienbusse, verträgliche und stabile MIV-Abwicklung, gute Querbarkeit für Fuss- und Veloverkehr, spezifischer Handlungsbedarf besteht bei der Veloquerung auf Höhe Kasernenstrasse
- **Kasinostrasse**: Das Angebot für den Veloverkehr in Fahrrichtung Süden ist zu verbessern, die Sicherheit zu erhöhen. Es wäre wünschenswert, am Knoten Kasino- / Bahnhofstrasse zugunsten von Raum für den Fuss- und Veloverkehr einen MIV-Aufstellstreifen zu reduzieren. Ausserdem ist die Querbarkeit für den Fuss- und Veloverkehr entlang der Kasinostrasse zu verbessern: für den Fussverkehr insbesondere auf Höhe Bezirksgericht/Kino und Durchgang Igelweid, für den Fuss- und Veloverkehr auf Höhe Kasinoweg (vgl. auch Abbildung 8 und Abbildung 9). Weiter entsteht aus den übergeordneten Überlegungen zur Buslinienführung evtl. der Bedarf für eine vollwertige Bushaltestelle in der Kasinostrasse (zurzeit nur Provisorium).
- **Laurenzenvorstadt**: Der öffentliche Raum dieser städtischen Verbindung wurde erst kürzlich umgestaltet und bleibt kurz-/mittelfristig unverändert.

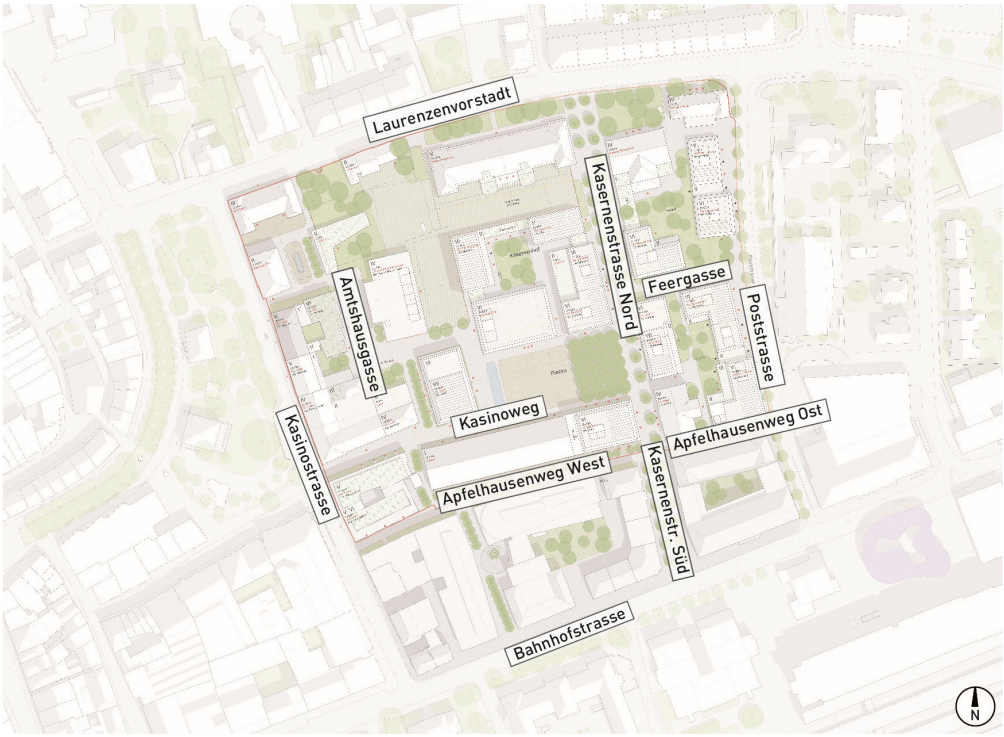


Abbildung 15: Übersicht wichtige Strassenräume

7.2 Strassenräume innerhalb des Bearbeitungsperimeters

- **Poststrasse**: Es ist wünschenswert, die Poststrasse gemeinsam mit der Entwicklung des Kasernenareals neu zu konzipieren. Die Strasse gehört dem Kanton. Der Stadtraum soll aber beidseitig mit den angrenzenden Quartieren vernetzt werden und in der Gestaltung neu konzipiert werden. Verkehrlich sind folgende Elemente und Stossrichtungen denkbar:
  - Neues Trottoir auf der Westseite
  - Schaffen Veloangebot nach Norden
  - Aufhebung Rampenanlage Liegenschaft 1090 (zu Gebäude Hauptpost) und dazugehöriger Aufstellstreifen MIV
  - Regelquerschnitt Strasse neu auf MIV in Fahrtrichtung Süden und Veloverkehr ausgerichtet: Fahrbahn neu ca. 3.20m MIV und 1.80m Radstreifen nach Norden. Im Falle eines neuen Parkings im Kasernenareal im nördlichen Teil wäre auch eine Lösung mit Gegenverkehr MIV im nördlichen Abschnitt zu prüfen.
  - Verbesserung Querbarkeit: für den Fuss- und Veloverkehr auf Höhe apfelhausenweg, für den Fussverkehr auf Höhe Ost-West-Verbindung Areal katholische Kirche
  - Einsatz von neuen gestalterischen Elementen, inklusive Baumreihe
  - Mittelfristig ist darüber hinaus zu prüfen, ob die Poststrasse im südlichen Teil in ihrer Funktion auf Rettung und Veloverkehr reduziert werden kann.
- **Kasernenstrasse Nord**: In der Kasernenstrasse werden der Veloverkehr und der MIV (Ver- und Entsorgung) gemischt in einer Fahrbahnbreite von 6m organisiert. Der Fussverkehr ist in beidseitigen Seitenbereichen unterwegs (je min. 2m breit), die mit einem ertastbaren Element von der Fahrbahn getrennt sind. Als stadträumliche Elemente werden Baumreihen eingesetzt.
- **Kasernenstrasse Süd**: Für die Kasernenstrasse Süd ist der Regelbegegnungsfall MIV / MIV. Wie im nördlichen Teil soll der Fahrbereich auf 6m dimensioniert werden. Der Veloverkehr ist im Mischverkehr unterwegs. Auch hier hat der Fussverkehr beidseitig ein Trottoirangebot (min. 2m breit). Um das Gestaltungsprinzip der Kasernenstrasse Nord mit den Baumreihen auch hier einführen zu können, sollen die öffentlichen Parkfelder reduziert und neu als einzelne Längsparkfelder organisiert werden.
- **Apfelhausenweg West**: Der Apfelhausenweg West wird betrieblich wie heute organisiert und dient der Ver- und Entsorgung sowie Zufahrt zu den Liegenschaften. Die Fahrbahn ist wie heute 5m breit auszugestalten. Der Fussverkehr wird mindestens einseitig in einem gestalterisch separierten Gehbereich geführt. Als stadträumliche Elemente ist es aus Sicht der Entwicklung Kasernenareal wünschenswert, den Einsatz von Baumreihen und Grünelementen zu prüfen. Im Abschnitt der Reithalle sollen die bestehenden Schrägparkfelder aufgehoben werden.
- **Apfelhausenweg Ost**: Der Apfelhausenweg Ost dient dem Fuss- und Veloverkehr und ist mindestens 3.5m breit auszugestalten. Als stadträumliche Elemente ist es aus Sicht der Entwicklung Kasernenareal wünschenswert, den Einsatz von Baumreihen und Grünelementen zu prüfen. Der Umgang

mit der bestehenden Stützmauer im Kontext der neuen Gebäude ist zu klären.

- **Knoten Kasernenstrasse / Apfelhausenweg**: Für diesen Knoten wurden verschiedene Knotentypen geprüft. Der Knoten soll im Rechtsvortritt organisiert werden, damit die Vortrittsregelung für alle Verkehrsteilnehmenden (Veloverkehr, Lastwagen von Norden, MIV auf der Verbindung Apfelhausenweg / Kasernenstrasse Süd, etc.) einfach verständlich ist. Es wird empfohlen, den Knoten städtebaulich als Platzsituation zu gestalten.
- **Kasinoweg**: Der Kasinoweg dient dem Fuss- und Veloverkehr. Er ist mindestens 3.50 m breit auszugestalten. Dieser künftige Weg bringt für den Fuss- und Veloverkehr aufgrund der Lage im Netz und als Zugang zur neuen Piazza eine sehr hohe Qualität. Heute ist die Verbindung äusserst unattraktiv (zu schmal, unübersichtlich, zickzack zwischen den Mauern).

8. Mobilitätsmanagement

Eine funktionierende Mobilität verlangt, abhängig von den Nutzungen und deren Nutzergruppen, ein entsprechendes Management. In Abstimmung mit dem städtebaulichen Richtprojekt und der Immobilienstrategie konnten die folgenden (potenziellen) Nutzergruppen definiert werden:

Für alle Nutzergruppen sollen spezifische Anreize geschaffen werden, um ihre Mobilität möglichst effizient und ressourcenschonend zu gestalten. Das Mobilitätsmanagement unterstützt somit insgesamt eine Minimierung des MIV-Aufkommens und gleichzeitig die Förderung von ÖV, Veloverkehr und Fussverkehr. Die Massnahmen sowie deren Umsetzung werden im Folgenden dargestellt und erläutert.

8.1 Massnahmen Mobilitätsmanagement

Die Massnahmenpalette im Bereich Mobilitätsmanagement kann in fünf Bereich aufgeteilt werden: Infrastrukturangebote, Information/Dienstleistung, Events, Sharing Angebote und monetäre Massnahmen. In der nachfolgenden Beschreibung der einzelnen Massnahmen wird zudem zwischen «Pflicht-Massnahmen», die gemäss Mobilitätskonzept zwingend erforderlich sind, und «Optionalen Massnahmen» differenziert.

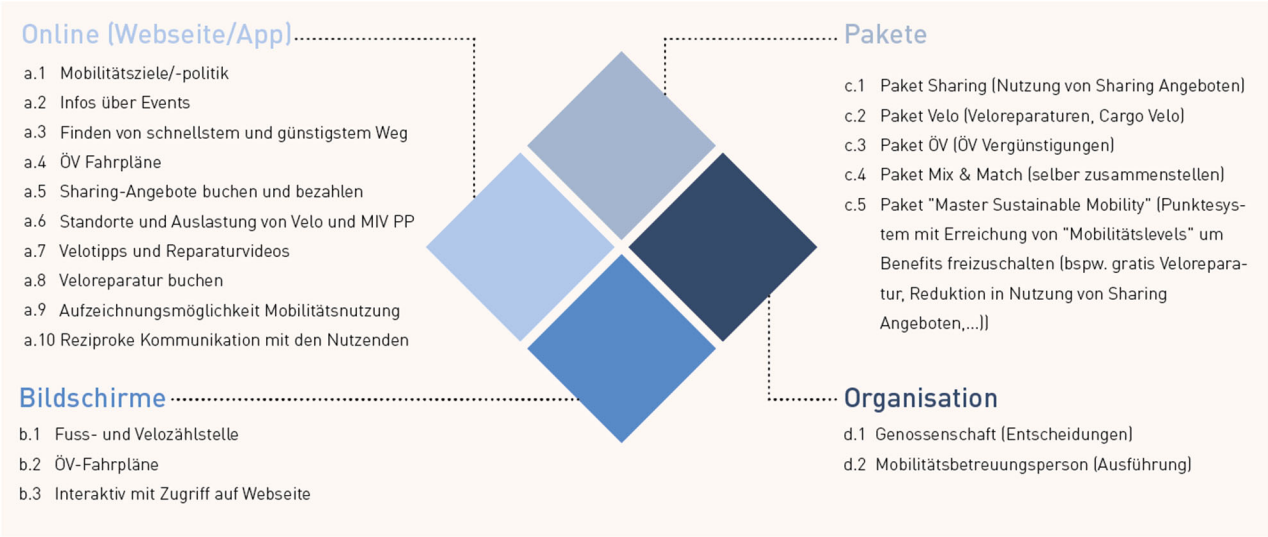
Massnahme		Beschrieb	Pflicht	Option
Infrastrukturelle Massnahmen				
A.1	**Velowerkstatt / Veloservicestationen**	Eine Velowerkstatt oder eine (bediente) Veloservice-Station schafft Anreize zur Nutzung von Velos, da man diese an Ort und Stelle reparieren kann. In Kombination mit einem Velogeschäft (vgl. A.2) kann auch angeboten werden, dass in der Velowerkstatt 1x pro Woche eine Fachperson mit Rat & Tat zur Seite steht.		x
A.2	**Velogeschäft auf Gelände**	Ein im Areal situiertes Velogeschäft macht das Velo als Alternative besser greif- und erreichbar, da es gerade am Ort gekauft werden kann. Ebenfalls bietet es die Chance Reparaturen von Fachpersonal machen zu lassen.		x
A.3	**E-Bike Ladestationen**	Sowohl bei den öffentlich zugänglichen Veloabstellplätzen im Aussenraum als auch bei den Veloräumen resp. Veloabstellplätzen in den Gebäuden resp. im UG sind Ladestationen für E-Bikes vorzusehen. In Veloräumen resp. Veloabstellplätzen im UG sind Vorkehrungen zu treffen, dass pro Ort / Raum zahlreiche Steckdosen zur Verfügung stehen, um Akkus zu laden.	x	
A.4	**Dusch-/Umkleidemöglichkeiten für Angestellte**	Eine Möglichkeit zum Duschen und Umziehen am Arbeits-/Ausbildungsplatz hilft, die Anreise mit dem Velo attraktiver zu machen und auch längere Strecken bei jeder Witterung mit dem Velo zurückzulegen. Ebenfalls sollte die Möglichkeit bestehen seine Velosachen in Schliessfächern sicher zu verstauen und nasse Velokleider in einem Trocknungsraum trocknen zu lassen. Bei grösseren gewerblichen und schulischen Nutzungen sind diese Infrastrukturen vor Ort zur Verfügung zu	x	

		stellen. Ausserdem soll dies punktuell bei öffentlichen Nutzungen an zentralen Lagen ebenfalls realisiert werden.		
A.5	**Paketboxen**	Der zunehmende Online-Handel und damit verbunden die Anlieferung von Paketen sorgt für viel Verkehr, der v.a. dann «unnötig» ist, wenn niemand zuhause ist und das Paket nicht abgegeben werden kann. Deshalb sollen dezentral ca. 2-3 Paketstationen mit Paketboxen in unterschiedlicher Grösse realisiert werden. Das auszuliefernde Paket wird, falls niemand zuhause ist, in die Box gelegt. Der*die Empfänger*in erhält eine Benachrichtigung mit einem Code und kann das Paket somit einfach aus dem Fach holen. Ähnlich geschieht es beim Versenden. Das Paket wird online angemeldet, in eine bestimmte Box gelegt, die dann verschlossen wird. Die zu verschickende Pakete wird anschliessend abgeholt und verschickt.	x	
A.6	**Ladestationen für E-Autos**	Bei den neu zu erstellenden Parkplätzen sind bei mind. 75% der Parkfelder die notwendigen Zuleitungen und Vorbereitungen zu treffen, damit diese von Beginn weg oder mit minimalem Aufwand zu einem späteren Zeitpunkt mit einer Ladeinfrastruktur für E-Autos ausgerüstet sind. Es sind die technischen Vorkehrungen zu treffen, dass die bezogene Strommenge individuell abgerechnet werden kann. Die Parkplätze sind nach Ausbaustufe C1 gem. SIA-Merkblatt 2060 für neue Parkplätze zu erstellen.	x	
Information und Organisation				
B.1	**Abstimmung mit ÖV-Verbindungen**	Die Anreise zu Unterricht oder Events soll mit den öffentlichen Verkehrsmitteln möglichst attraktiv gemacht werden. Angebote, welche an exakte Zeiten gebunden sind, sollen deshalb auf wichtige ÖV-Verbindungen (z.B. Fernverkehrszüge) abgestimmt werden.		x
B.2	**Mobil-flexibles Arbeiten**	Mobil-flexible Arbeitsformen, wie Homeoffice, Remote-Work und flexible Arbeitszeiten, entlasten das Verkehrsnetz insbesondere in den Hauptverkehrszeiten. Ansässige Unternehmen sollen, sofern es die betrieblichen Abläufe zulassen, mobil-flexibles Arbeiten anbieten.		x
B.3	**Mobilitätsinformation**	Viele Tätigkeiten im Alltag werden aus Gewohnheit gemacht. Wissen ist ein wichtiger Faktor, um sein Verhalten zu ändern. Über eine zentrale Informationsmöglichkeit (z.B. App und/oder Website sowie ggf. Printprodukte (Flyer) sollen die Informationen und das Wissen über die bestehenden Mobilitätsangebote und über die Auswirkungen des eigenen Mobilitätsverhaltens bei allen Arealnutzenden verbreitet werden.	x	
Events				
C.1	**Mobilitätstag**	Ein dem Thema Mobilität gewidmeter Tag gewidmet dient auf eine unterhaltsame Weise der Sensibilisierung der Nutzenden. Er schafft Wissen über allgemeine Mobilitätsprobleme und Trends, Mobilitätsziele des Areals und Möglichkeiten der Mobilitätsnutzung. Ebenfalls kann sich das Areal als Vorbild für andere Areale positionieren.		x
C.2	**Wettbewerbe und Aktionen**	Wettbewerbe und Aktionen, ausgelegt auf die Nutzung von klimafreundlichen Verkehrsmitteln (z.B. Bike-to-work, bike-to-school, walk-to-school), können dank einer wartenden «Belohnung» den Anteil jener Verkehrsmittel erhöhen. Die Nutzenden werden motiviert, andere Mobilitätsformen auszuprobieren und gewohnte Wege neu zu organisieren und zu gestalten. Ziel ist es, dass möglichst viele Nutzende anschliessend dies auch in ihrem Alltag beibehalten.		x
C.3	**Velokurse**	Unsicherheit beim Velofahren kann Personen daran hindern, dieses Verkehrsmittel zu nutzen. Hierfür können Velokurse Abhilfe schaffen. Pro Velo Aarau bietet bereits interkulturelle Velokurse an, wobei eine Zusammenarbeit angestrebt werden kann.		x
C.4	**Velobörse**	Anstelle eines neuwertigen Velos können an einer Velobörse preisgünstigere, nicht mehr benützte Velos gekauft werden. Gleichzeitig kann ein solcher Anlass auch zur Sensibilisierung für den Veloverkehr genutzt werden.		x

Sharing-Angebote				
D.1	**Mobility (Car-Sharing)**	Carsharing ist eine gute Möglichkeit, um die Anzahl privater Autos und Parkplätze zu reduzieren und damit indirekt zur Reduktion des generierten MIV-Aufkommens beizutragen. Ein Mobility ersetzt durchschnittlich 11 Privatautos (Quelle: Trafihacks.ch). Bei den unterirdischen Parkmöglichkeiten sollen deshalb auch Mobility-Plätze realisiert werden (Annahme: mind. 6 Plätze für das ganze Areal)	x	
D.2	**Bike-Sharing**	Im gesamten Kasernenareal sind dezentral mehrere Stationen des Bike-Sharing-Systems zu realisieren. Falls es ein Sharing-System ohne fixe Standorte geben sollte, sind Bereiche festzulegen, in denen die Fahrzeuge nicht abgestellt und ausgecheckt werden können (u.a. im Bereich der Piazza und im Bereich der wichtigen Arealzugänge).	x	
D.3	**Mikromobilität**	Das Nutzen von E-Scooter und anderen (elektrisch unterstützten) Kleinfahrzeugen ist im Trend. Falls auch E-Scooter ins Sharing-System der Stadt Aarau zur Verfügung gestellt werden, ist festzulegen, in welchen Bereichen die Scooter parkiert und ausgecheckt werden können (vgl. Bike-Sharing) und ggf. auch wo die Geschwindigkeit gedrosselt wird.		x
Monetäre Massnahmen				
E.1	**Vergünstigungen ÖV**	Um die ÖV-Nutzung attraktiver zu machen, sollen Unternehmen ihren Angestellten einen ÖV-Bonus resp. einen Anteil an ein ÖV-Abonnement auszahlen. Nach Möglichkeit soll dies denjenigen vorbehalten werden, welche nicht mit dem Auto zur Arbeit pendeln.		x
E.2	**Vergünstigungen beim Velokauf**	Dasselbe gilt für die Velonutzung: Um diese attraktiver zu machen, sollen Unternehmen ihren Angestellten einen Velo-Bonus resp. einen Anteil an das Velo auszahlen. Nach Möglichkeit soll dies denjenigen vorbehalten werden, welche nicht mit dem Auto zur Arbeit pendeln.		x
E.3	**Vergünstigungen für Gäste bei Anfahrt mit ÖV/VV**	Bei (kulturellen) Anlässen sollen Besucher*innen, welche nicht mit dem Auto angereist sind, Vergünstigungen (z.B. reduzierte Eintrittspreise, Gutscheine für ein Getränk etc.) angeboten werden. Dies attraktiviert die Anreise mit ÖV oder mit dem Velo.		x
E.4	**Parkplatzbewirtschaftung**	Sämtliche Parkplätze sind zu bewirtschaften (vgl. Kap. 4.3). Parkplätze für Anwohner*innen und Angestellte müssen zu marktüblichen Preisen separat zugemietet werden. Parkplätze für Kunden und Besuchende müssen mittels Gebühren bewirtschaftet werden.	x	

8.2 Umsetzung und Betrieb des Mobilitätsmanagements

Die Umsetzung der Massnahmen geschieht online, über Bildschirme (oder ähnliche Kommunikationsinfrastrukturen), durch buchbare Packages (Pakete) und über Organisationen:



Online-Tools (Webseite/App)

Basis für die Umsetzung der meisten Mobilitätsmanagement-Massnahmen bildet eine zentrale Website resp. App, welche insbesondere die nachfolgenden Funktionen zwingend abdecken sollte:

- **Informationen über Mobilitätsangebote**, u.a.:
    - Suchfunktion für Verbindungen → Vergleich mit verschiedenen Verkehrsmitteln mit Echtzeitangaben
    - ÖV-Fahrpläne
    - Sharing-Angebote, inkl. Angaben pro Standort über verfügbare Fahrzeuge
    - Angaben zur Auslastung von Veloabstellplätzen und MIV-Parkplätzen
    - Online-Eventkalender (z.B. Anlässe wie Mobilitätstag oder Kurse)
- **Mobilitätsstrategie / -politik des Areals** (als Hintergrundinformation und zur Sensibilisierung)

Idealerweise ermöglicht diese App / Website aber auch eine aktivere Nutzung, z.B. in Form der nachfolgenden Angebote:

- **Aufzeichnungsmöglichkeit der individuellen Mobilitätsnutzung**: Die Mobilitätsnutzung kann, wenn die Person einwilligt, auf der App aufgezeichnet werden. Dies dient dem Nutzenden, um Rabatte freizuschalten, und der Organisation zum Monitoring.
- **Buchung und Abrechnung von Dienstleistungen**, u.a. Sharing-Angebote, Veloreparaturen etc.
- **Velotipps und Reparaturvideos:** Tipps zu verschiedenen Velothemen (bspw. welches Velo zu einem passt, Veloausrüstung, Velotouren, …) können Online gefunden werden. Um das Velo nicht immer in die Reparatur bringen zu müssen, können in Kooperation mit dem Arealeigenen Velogeschäft Anleitungsvideos zur Verfügung gestellt werden. Die nötigen Tools sind bei den Veloservicestationen zu finden.
- **Reziproke Kommunikation mit den Nutzunden («Forum»)**: Es soll nicht eine einseitige Kommunikation, sondern eine Interaktion, angestrebt werden. Somit soll das Onlinetool auch ein Forum sein. So können beispielsweise bei den Velotipps und Reparaturvideos Kommentarspalten zum Diskutieren und Wünschen von weiteren Beiträgen eingesetzt werden. Da einzelne Kommentare nicht immer mit der allgemeinen Stimmung übereinstimmen, können Umfragen Abhilfe schaffen. Diese können ebenfalls dem Mobilitätsmonitoring dienen.

Bildschirme (Screens)

Über Bildschirme können Mobilitätsinformationen im öffentlichen Raum übermittelt werden. Dazu zählen u.a.:

- Fuss- und Velozählstellen: Sie machen sichtbar, wie viele Velos und zu Fuss Gehende am Tag wie auch im Monat / Jahr durchgekommen sind. Zusätzlich dient des dem Monitoring.

- ÖV-Fahrpläne (idealerweise mit Echtzeitinformationen)

- Interaktive Bildschirme mit Zugriff auf App / Website

Solche Mobilitätsinformationen im öffentlichen Raum können den Zugang zu den erwünschten Verkehrsmitteln vereinfachen und/oder die Motivation zu deren Nutzung erhöhen (z.B. wenn man mitverfolgen kann, ob heute als quasi Erste*r mit dem Velo hier durchfährt oder schon tausende Velofahrende vor einem unterwegs waren).

Packages (Pakete)

Das Zusammenstellen von verschiedenen Paketen mit gewissen Vergünstigungen und einfachen Zugängen zu gewissen Angeboten soll die Mobilitätsnutzung leiten. Da verschiedene Personen unterschiedliche Präferenzen und Bedürfnisse haben, sollen verschiedene Pakete angeboten werden.

- «Sharing-Paket»: Mit diesem Paket können alle Sharing Angebote genutzt werden.

- «Velo-Paket»: Darin sind Veloreparaturen und die Nutzung von den Sharing Angeboten Cargo Velo und Veloverleih enthalten.

- «ÖV-Paket»: Mit diesem Paket erhält man vergünstigte ÖV-Tickets.

- «Paket Mix & Match»: Damit kann man sein ganz eigenes Paket zusammenstellen aus den Sharing Angeboten und ÖV-Vergünstigungen.

- «Paket Master Sustainable Mobility»: Dieses Paket funktioniert wie ein Game, wobei man Mobilitätslevels erreichen kann. Umso nachhaltiger man unterwegs ist, umso mehr Rabatt / Vergünstigungen erhält man.

Die ersten 4 Packages können als Abo angeboten resp. gekauft werden. Beim letzten vorgeschlagenen Package erspielt man sich die Vergünstigungen selber.

Organisation

Um sämtliche Mobilitätsmanagement-Massnahmen einerseits umzusetzen, aber auch laufend zu betreiben und zu unterhalten, braucht es eine*n Kümmer*in! Die konkrete Organisation und Finanzierung dieser Funktion ist im weiteren Prozess festzulegen. Aufgrund der künftig wahrscheinlich dispersen Eigentümerschaft ist es am naheliegendsten, wenn eine Person als «Mobilitätsmanager*in» für das ganze Areal eingesetzt wird und alle Eigentümer sich anteilig an den Personal- und Massnahmenkosten beteiligen. Den*die Mobilitätsmanager*in kann zudem mit dem Monitoring & Controlling (z.B. bezüglich Auslastung der Veloabstellplätze) beauftragt werden.

9. Umsetzung und weiteres Vorgehen

9.1 Monitoring und Controlling

Die städtische Verordnung über das Mobilitätskonzept bei Parkierungsanlagen schreibt ein Mobilitätskonzept sowie eine Wirkungskontrolle (Monitoring) vor. Aufgrund der Festlegung einer (sehr) geringen Anzahl an MIV-Parkplätzen, wird sich das künftig vom Kasernenareal erzeugte MIV-Aufkommen in einer beschränkten Bandbreite bewegen (die Parkplätze können ja nicht eine beliebig hohe Umschlagzahl pro Tag aufweisen). Die neu erzeugten Fahrten sollten also keine grösseren neuen Herausforderungen mit sich bringen. Aus diesem Grund erachten wir es nicht als notwendig, ein umfassendes und stetiges Monitoring & Controlling durchzuführen.

Wichtig ist jedoch, die Nutzung resp. Auslastung der Veloabstellplätze periodisch zu überprüfen und ab einer gewissen Auslastung (z.B. ab 70%) die Planung und Umsetzung der zusätzlichen Veloabstellplätze anzugehen. Diese Regelung soll im nächsten Planungsschritt grundeigentümerverbindlich geklärt werden. Die Aufgabe für dieses Monitoring könnte dem*der Mobilitätsmanager*in übertragen werden (vgl. Kap. 8.2).

9.2 Etappierung

Die Umsetzung der verkehrlichen Infrastrukturen und Angebote erfolgt in Abhängigkeit resp. Abstimmung mit den baulichen Entwicklungen der einzelnen Sektoren.

Grundsätzlich ist möglichst zeitnah die Erweiterung des Kasernenparkings und die Verlegung des Parkdecks E anzustreben. Mit letzterem kann eine sehr wichtige Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen werden.

Bei den (wohl zahlreichen) Zwischenzuständen ist jeweils auf eine funktionierende Lösung für die Ver- und Entsorgung zu achten.

9.3 Weiteres Vorgehen

Im weiteren Planungsverlauf (Rahmengestaltungsplan) sind insbesondere die nachfolgenden Inhalte verbindlich festzulegen:

- Durchwegung Fuss- und Veloverkehr
- Lage und Gebote Tiefgaragen
- Vorgaben Quantität Parkierung (MIV und Velo) für gesamtes Areal
- Zu- und Wegfahrt für Ver- und Entsorgung
- Organisation und Finanzierung Mobilitätsmanager*in sowie (übergeordnete, nicht gebäudespezifische) Mobilitätsmanagement-Massnahmen

- Anforderungen an spezifische Mobilitätskonzepte (Festlegung wann ein solches erstellt werden muss sowie Mindestinhalte)

Folgende Themen sind in den nächsten Planungsphasen prioritär zu vertiefen resp. abzuklären:

- Vorgehen für Erweiterung Kasernenparking (technisch, planerisch, rechtlich)
- Kontaktaufnahme mit Eigentümer Parkdeck E >> Ziel Vereinbarung
- Organisationsform Mobilitätsmanager*in klären