

Mobilitätskonzept Gestaltungsplan Goldernstrasse Aarau

Entwurf

Auftraggeberin

UBS Fund Management (Switzerland) AG

Aeschenplatz 6

4002 Basel



Bearbeitung

PLANAR AG für Raumentwicklung
Gutstrasse 73, 8055 Zürich
Tel 044 421 38 38
www.planar.ch, info@planar.ch

Xenia Fraefel
Christian Lüdi

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
2	Antrag auf Ausnahmegewilligung gestützt auf § 68 BNO, Abs. 4	5
2.1	Anzahl Abstellplätze	5
2.2	Controlling	6
2.3	Rückfallebene	7
3	Begründung und Bestandteile des Mobilitätskonzepts	8
3.1	Nachhaltigkeitsziele für die Überbauung	8
3.2	Standortvoraussetzungen	9
3.3	Betriebliche Organisation	10
3.4	Regelung Autonutzung Mieterschaft	10
3.5	Mobilitätsangebote	11
4	Abschätzung der Parkplatznachfrage	13
	Anhänge	15
A	Berechnung Fahrzeugabstellplätze gemäss BNO	15

1 Einleitung

Die UBS Fund Management (Switzerland) AG ist Eigentümerin der Grundstücke GB.-Nrn. 3896, 3897 und 3898 an der Goldernstrasse in Aarau. Das Areal ist Bestandteil der Überbauung «Goldern» und liegt im gleichnamigen Quartier im Süden von Aarau.

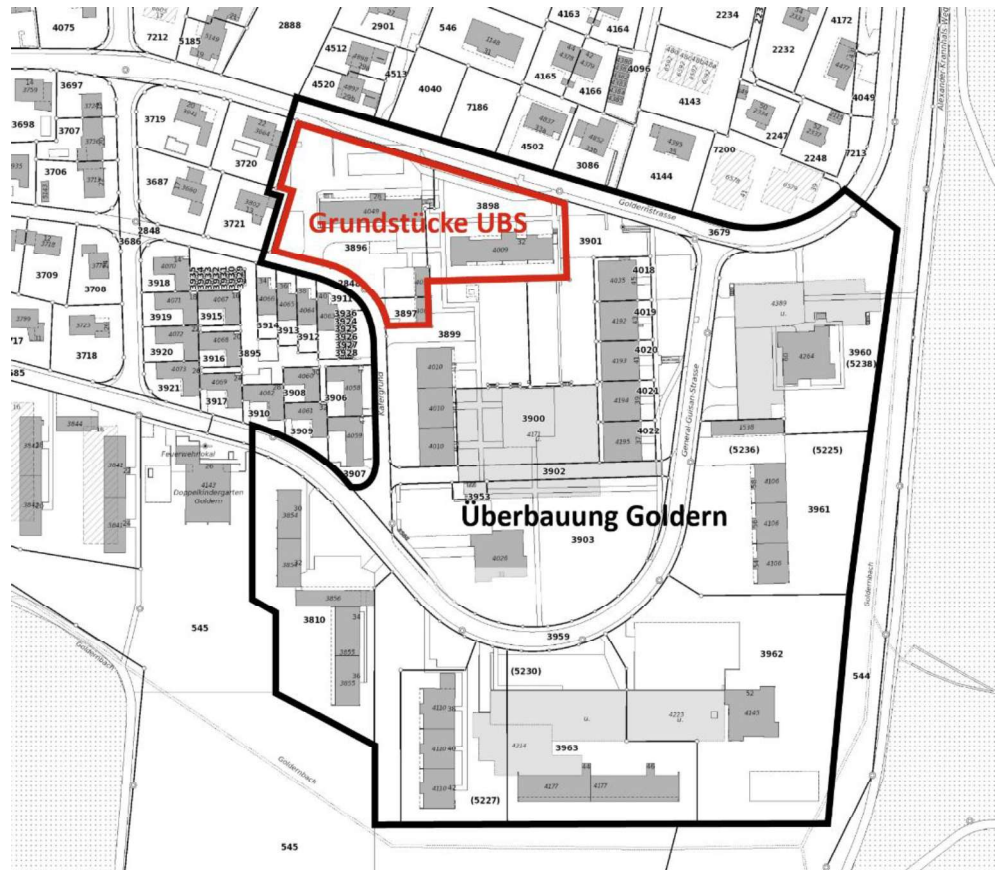


Abbildung 1: Überbauung Goldern (schwarz ausgezogene Linie) und Grundstücke GB.-Nrn. 3896-3898 im Eigentum der UBS (rot ausgezogene Linie); Quelle AV-Daten: AGIS, 2021.

Die Grundeigentümerin beabsichtigt, die bestehenden Mehrfamilienhäuser mit qualitätsvollen Neubauten zu ersetzen. Geplant sind drei Gebäude mit insgesamt 72 Wohnungen. Das Projekt beinhaltet auch Nahversorgungseinrichtungen wie eine Verkaufsnutzung mit Bistro, einen Coiffeur sowie eine Büronutzung und ein städtisches Familienzentrum.

Das Projekt soll als autoarme Wohnnutzung konzipiert werden. Die gemäss Bau- und Nutzungsordnung BNO der Stadt Aarau erforderliche Anzahl Pflichtparkplätze soll mit einem im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens eingereichten Mobilitätskonzept unterschritten werden.

2 Antrag auf Ausnahmegewilligung gestützt auf § 68 BNO, Abs. 4

2.1 Anzahl Abstellplätze

Gemäss Bau- und Nutzungsordnung (BNO) der Stadt Aarau sind für die Überbauung insgesamt mindestens 58 Personenwagenabstellplätze (PAP) erforderlich. Die detaillierte Berechnung dazu findet sich in Anhang A.

Die UBS Fund Management (Switzerland) AG beantragt, ihre Überbauung an der Goldernstrasse mit insgesamt 44 PAP anstelle der gemäss BNO minimal erforderlichen 58 PAP zu realisieren.

Die folgende Tabelle zeigt das Verhältnis der gemäss BNO erforderlichen versus der geplanten PAP sowie die daraus resultierende Unterschreitung pro Nutzung und pro Nutzengruppe.

Nutzung	PAP für Bewohnende & Beschäftigte			PAP für Besuchende			PAP gesamt		
	<i>minimal gemäss BNO</i>	<i>geplant</i>	proz. Unterschreitung	<i>minimal gemäss BNO</i>	<i>geplant</i>	proz. Unterschreitung	<i>minimal gemäss BNO</i>	<i>geplant</i>	proz. Unterschreitung
Wohnen	40	25	-38%	2	2	0.0%	42	27	-36%
Verkaufsgeschäft kundenintensiv	2	2	0.0%	7	8	0.0%	9	10	0.0%
Dienstleistung kundenintensiv	1	1	0.0%	0	0	0.0%	1	1	0.0%
Übrige Dienstleistung	3	3	0.0%	1	1	0.0%	4	4	0.0%
Gastronomie	0	0	0.0%	2	2	0.0%	2	2	0.0%
gesamt	46	31	-33%	12	13	0.0%	58	44	-24%

Für die Bewohnenden werden 25 statt der geforderten 40 PAP bereitgestellt, dies entspricht einer Unterschreitung des Minimalbedarfs von 38%. Der Minimalbedarf an PAP für Besuchende der Wohnnutzung von 2 PAP wird vollumfänglich erstellt.

Für die Beschäftigten der Nicht-Wohnnutzungen, dazu zählen Verkaufsnutzung mit Bistro, ein Coiffeur, eine Büronutzung und ein städtisches Familienzentrum werden insgesamt 6 PAP bereitgestellt, was dem Minimalbedarf entspricht. Für Besuchende/Kunden der Nicht-Wohnnutzungen werden 11 PAP zur Verfügung gestellt. Das überschreitet den Minimalbedarf gemäss BNO um 1 PAP.

Die in der SIA Norm 521 500 «Hindernisfreie Bauten» festgelegten Anforderungen an die Anzahl rollstuhlgerechter PAP werden vollumfänglich erfüllt. 3 PAP für Bewohnende werden rollstuhlgerecht ausgestaltet¹, zusätzlich wird mind. einer der 13 PAP für Besuchende rollstuhlgerecht ausgeführt.

Der für Motorräder vorzusehende Minimalbedarf von 6 Motorradabstellplätzen (MAP) wird vollumfänglich erstellt.

Der Minimalbedarf gemäss BNO in Höhe von 180 Veloabstellplätzen (VAP) sowie der gemäss Gestaltungsplan geforderte Bedarf von 263² VAP wird mit den geplanten 312 VAP um 132 VAP bzw. 49 VAP oder rund 70 % bzw. 19% überschritten.

2.2 Controlling

Um die Grundlagen für die in diesem Antrag ersuchte Ausnahmegewilligung zu sichern, wird durch UBS Fund Management (Switzerland) AG oder eine von ihr beauftragte Stelle ein Controlling durchgeführt, das es ermöglicht, die Entwicklung der Parkplatzsituation auf dem Areal sowie die Entwicklung der Parkplatznachfrage seitens der Mieterschaft gegenüber der Stadt Aarau zu dokumentieren.

Die Eigentümerschaft ist verpflichtet, der Stadt Aarau (Stadtbauamt) jährlich Bericht über die Umsetzung der einzelnen Massnahmen zu erstatten. Zeigen Wirkungskontrollen wiederholt einen guten Zielerreichungsgrad und damit das Funktionieren des Mobilitätskonzepts, kann die Stadt Aarau die Perioden der Wirkungskontrolle für das jeweilige Objekt verlängern oder diese Nachweispflicht bis auf Weiteres ganz aussetzen. Der Controllingbericht enthält die folgenden Informationen:

- Dokumentation der Parkplatzvermietung (Belegungsstatistik): Dokumentiert wird, wie viele der 25 PAP für Bewohnende an die Mieterschaft, an Externe bzw. gar nicht vermietet sind.
- Ermittlung der zu einem jährlichen Stichtag auf die Adressen der Überbauung eingelösten Anwohnerparkkarten bei der Sektion Stadtpolizei Verkehr der Stadt Aarau.
- Angaben zur Umsetzung der Mobilitätsangebote aus Abschnitt 3.5.

Sollte sich anhand des Controllings zeigen, dass die im Mobilitätskonzept definierten Ziele (vgl. Kap. 3.1 Nachhaltigkeitsziele für die Überbauung) nicht eingehalten werden können, so erklärt sich die UBS Fund Management (Switzerland) AG bereit, geeignete Massnahmen zur Verringerung der Übernachtungsnachfrage zu definieren und umzusetzen. Ergibt das Controlling im wiederholten Fall einen Mangel an Personenwagenabstellplätzen kommt die Rückfallebene zum Zug.

¹ 1 rollstuhlgerechter PAP pro 25 Wohnungen gemäss SIA 500 inkl. Korrigenda.

² Berechnung Minimalbedarf berücksichtigt bereits den höheren Bedarfswert von 1.5 VAP pro Zimmer anstelle 1 VAP pro Zimmer gemäss VSS Norm 40 065.

2.3 Rückfallebene

Gestützt auf die Planungshilfe «Leitfaden Mobilitätskonzept für autoarme Nutzung" der Stadt Aarau (15.05.2023) ist für den Fall wiederholter Nicht-Erreichung der Ziele (und damit einem Scheitern des Mobilitätskonzepts die nachstehende Rückfallebenen umzusetzen.

Die Eigentümerschaft verpflichtet sich bei einem Scheitern des Mobilitätskonzepts, die erforderliche Anzahl Parkfelder bis zum minimalen Pflichtbedarf, entweder nachträglich zu erstellen, oder extern im Umkreis von maximal 300 Meter Fusswegdistanz nachzuweisen (Ankauf oder langfristige Anmietung). Es dürfen nur Parkfelder angerechnet werden, die keiner anderen Nutzung als Pflichtparkfelder zugeordnet sind. Sind die oben beschriebenen Optionen zum Zeitpunkt der Auslösung der Rückfallebene nicht umsetzbar, so wird die Entrichtung einer Ersatzabgabe für die fehlenden Parkfelder fällig. Dies ist jedoch als „ultima ratio“ zu betrachten.

Diese Verpflichtung wird vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch angemerkt.

3 Begründung und Bestandteile des Mobilitätskonzepts

3.1 Nachhaltigkeitsziele für die Überbauung

Ökologische Nachhaltigkeit

Neben der Energie, die zur Erstellung und zum Betrieb eines Gebäudes benötigt wird, ist auch die standortabhängige Mobilität ein zentraler Bestandteil der Energiebilanz eines Gebäudes resp. einer Überbauung. Die Anzahl Personenwagenabstellplätze werden dabei als ein massgeblicher Treiber des durch die gebäudeinduzierte Mobilität hervorgerufenen Primärenergiebedarfs bzw. der daraus resultierenden Treibhausgasemissionen identifiziert. Mit der reduzierten Anzahl PAP für die Überbauung Goldernstrasse kann deshalb eine nachhaltige Mobilität der Bewohnenden angestrebt und mit den im vorliegenden Mobilitätskonzept beschriebenen Massnahmen gefördert werden.

Soziale Nachhaltigkeit

In der Schweiz ist ein sehr starker Zusammenhang zwischen Haushaltseinkommen und Autobesitz auszumachen: Während schweizweit Haushalte mit unter 4'000 CHF monatlichem Haushaltseinkommen durchschnittlich 0.6 Autos besitzen, sind es bei Einkommen zwischen CHF 4'000 und 8'000 1.0, bei Einkommen zwischen CHF 8'000 und 12'000 1.4 und bei Einkommen über CHF 12'000 1.7 Autos pro Haushalt³. Für die Stadt Aarau liegt keine vergleichbare, nach Einkommen differenzierende Auswertung vor, in Städten ist das Niveau des Autobesitzes aber generell tiefer als im schweizweiten Mittel. In der Stadt Aarau besitzt ein Haushalt durchschnittlich rund 1.05 Personenwagen, dieser Wert liegt unter dem kantonalen Durchschnitt von rund 1.34 Personenwagen pro Haushalt (Jahr 2020).

Ökonomische Nachhaltigkeit

Mit der Beschränkung auf 44 PAP kann im Gegensatz zur Erstellung des Minimalbedarfs von 58 PAP auf den Bau einer grossen unwirtschaftlichen Tiefgarage verzichtet und dadurch knapp 0.7 Mio. Franken Investitionskosten eingespart werden.

Angesichts der aktuell absehbaren gesellschaftlichen und insbesondere technologischen Entwicklungen (vgl. Kap. 4) ist fraglich, wie lange Abstellplätze für Privatautos in Städten wie Aarau noch gut vermietbar sind. Im Hinblick darauf, dass die Amortisationsdauern für Autoabstellplätze in Kostenmiete meist 40 bis 60 Jahre betragen, vermeidet die UBS mit der kleinen Anzahl Abstellplätze das Risiko, mittel- oder langfristig mit einem erheblichen Vermietungsverlust durch eine grosse leerstehende Tiefgarage konfrontiert zu sein.

³ Quelle: BFS, ARE – Onlinetabellen Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) 2015, © BFS 2017.

3.2 Standortvoraussetzungen

Gute Mobilitätsvoraussetzungen beginnen bereits beim geeigneten Standort, der kurze Wege für Alltagsaktivitäten ermöglicht bzw. durch eine gute ÖV-Anbindung attraktive Reisealternativen zum Auto bietet. Das Areal Goldernstrasse weist diesbezüglich gute Bedingungen auf:

Zu Fuss gehen und Velo fahren

- Das Zentrum von Aarau (Altstadt, Bahnhof) ist mit dem Fahrrad über die Entfelderstrasse (Hauptverkehrsstrasse mit Radstreifen) oder via Quartierstrassen gut erreichbar. Somit ist eine gute Anbindung an das Zentrum der Stadt Aarau gewährleistet.
- Die Umgebung der Überbauung Goldernstrasse ist fussgängerfreundlich und für die Naherholung geeignet. Ziele des täglichen Bedarfs im Zentrum von Aarau sind zu Fuss oder mit dem Velo gut erreichbar.

ÖV

- Das Areal liegt in den ÖV-Güteklassen C und D gemäss Kanton Aargau (AGIS).
- Die Bushaltestelle Aarau, General-Guisan-Strasse befindet sich in rund 200 m Fusswegdistanz vom Areal. Von dort bestehen umsteigefreie Verbindungen zum Bahnhof Aarau im 15-Minuten-Takt (Linie 5 und 7, Fahrzeit 8 bzw. 13 Minuten).
- Die Bahnhofstabelle Binzenhof befindet sich 650 m Fusswegdistanz vom Areal entfernt. Von dort bestehen umsteigefreie Verbindungen zum Bahnhof Aarau (S14, Fahrzeit 3 Minuten, 15-Minuten-Takt) oder nach Schöftland (S14, Fahrzeit 20 Minuten, 15-Minuten-Takt).

Sharing-Angebote

- In rund 700m Fusswegdistanz befindet sich der Carsharing Standort von Mobility «Aarau Zurlindenstrasse» mit einem Fahrzeug.
- Direkt bei der Überbauung befindet sich ein Bikesharing Standort von PubliBike mit einem E-Bike.

Nahversorgung und Erholung

- Als Elemente der Nahversorgung befinden sich ein Quartierladen mit Bistro und ein Coiffeur vor Ort in der Überbauung.
- Viele weitere Nahversorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs und Supermärkte befinden sich in der Altstadt von Aarau, welche mit dem Velo und dem ÖV gut erreichbar sind (ca. 2km).
- Für die Naherholung und Freizeitaktivität ist der Wald in rund 350m Fussdistanz oder auch das Stadion Brügglifeld in rund 600 m Fussdistanz erreichbar. Diverse weitere Aktivitätsangebote sind im Zentrum von Aarau anzutreffen.

3.3 Betriebliche Organisation

Für den Aufbau und den Betrieb des Mobilitätsmanagements ist die Eigentümerschaft, UBS Fund Management (Switzerland) AG, respektive eine von ihr bestimmte Stelle zuständig. Diese stellt den Aufbau der Angebote und den Betrieb sicher. Zudem übernimmt sie die Berichterstattung gegenüber der Stadt Aarau.

3.4 Regelung Autonutzung Mieterschaft

Die Grundeigentümerschaft verzichtet im Rahmen des vorliegenden Mobilitätskonzepts auf vertragliche Regelungen mit der Mieterschaft. Die Verwaltung ist im Rahmen des Vergabeprozesses der Wohnungen bestrebt, dass Angebot und Nachfrage nach Parkfeldern bestmöglich in Übereinstimmung kommen und keine Parkierungsnachfrage auf öffentlichem Grund (Anwohnerparkkarten) entsteht. Dieser Sachverhalt wird der beauftragten Verwaltung explizit überbunden.

3.5 Mobilitätsangebote

Kapitel 3.2 zeigt, dass das Areal der Überbauung durch seine Lage bereits gute Standortvoraussetzungen für die ÖV-Nutzung aufweist. Um die Bewohnenden in ihrem Verzicht auf ein eigenes Auto zu unterstützen, werden in der Überbauung Massnahmen umgesetzt, die insbesondere auf optimale Bedingungen für die Velonutzung fokussieren.

Massnahmen Velo

Die Veloinfrastruktur wird so gestaltet, dass eine intensive Velonutzung einfach, sicher und bequem möglich ist:

- Das geplante Angebot von 312 Veloabstellplätzen (VAP) überschreitet den minimalen Pflichtbedarf gemäss BNO von 263 Plätzen um 49 VAP oder um rund 18%.
- Von den 265 VAP für die Wohnnutzung werden 30% zum Kurz- sowie 70% zum Langzeitparkieren zur Verfügung gestellt. 8 VAP werden für die Beschäftigten bereitgestellt, davon ebenfalls 30% Kurzzeitabstellplätze und 70% Langzeitabstellplätze. Die 39 VAP, welche für Kunden/Besucher der Nicht-Wohnnutzung bereitgestellt, werden vollumfänglich als Kurzzeitabstellplätze angeboten.
- Von den total 312 Veloabstellplätzen werden 41 VAP für Spezialvelos wie Car-gobikes bzw. Veloanhänger gut zugänglich zur Verfügung gestellt. 16 Spezial-VAP sind unterirdisch angeordnet sowie 25 weitere Spezial-VAP oberirdisch.
- Für die Velowartung und -reparatur wird eine Velostation mit Service-Angeboten wie Pump- oder Flickmöglichkeiten zur Verfügung gestellt.
- Die Veloräume werden mit ausreichend Steckdosen ausgestattet, an denen E-Bike-Akkus geladen werden können. Gestützt auf das SIA Merkblatt 2060 sind für mind. 50% der Veloabstellplätze für Bewohnende Lademöglichkeiten anzubieten.
- Bei den Veloabstellanlagen werden ausreichend Lagermöglichkeiten für Helme etc. zur Verfügung gestellt.
- Im Erdgeschoss befinden sich einfach und schwellenlos zugängliche Flächen zum Abstellen von Warentransportmittel (Einkaufswagen, Handkarren u. Ä.), Gehhilfen, Kinderwagen und fahrzeugähnlichen Geräten.

Massnahmen Bikesharing

- In der Überbauung wird ein Cargo-Bike-Sharing (carvelo2go oder ein vergleichbares Angebot) mit mindestens einem Fahrzeug zur Verfügung gestellt. Dieses Angebot ergänzt den bereits bestehenden Bikesharing Standort «Goldernstrasse» des stationsgebundenen Bikesharing Systems der Stadt Aarau.

Massnahmen Carsharing

- Um den Bewohnenden beste Voraussetzungen für die Carsharing-Nutzung zu ermöglichen, wird an geeigneter Lage im Aussenraum der Überbauung ein Carsharing-Fahrzeug vorgesehen.
- Sofern nach 5 Jahren Betrieb eine tiefe Nachfrage nach dem Carsharing-Fahrzeug bzw. entsprechend ein Kostendeckungsgrad unter 50 % besteht, kann in Absprache mit der Stadt Aarau die Aufhebung des Angebots vorgenommen werden.
- Bei positiver Bilanz des Carsharing-Angebots wird periodisch ein Ausbau des vorhandenen Angebots geprüft.

Massnahmen E-Ladestationen

- Bei den erstellten Parkfeldern werden gestützt auf SIA 2060 die Voraussetzungen für E-Ladestationen geschaffen (Leerrohre, Lastmanagement). Alle Abstellplätze in der Einstellhalle werden gemäss Ausbaustufe C2 ausgebaut.
- Mind. 2 Ladestationen werden bereits fertig ausgerüstet.

Massnahmen Mobilitätsbonus

- Die Kosten für die jährliche Carsharing- und Cargobike-Sharing-Nutzungsberechtigung der Angebote im Areal werden für die Wohnungsmietenden (Haushalte) ohne Auto durch die Grundeigentümerschaft übernommen.

Massnahmen Information / Sensibilisierung

- Die Bewohnenden werden an Infoveranstaltungen über die Mobilitätsangebote informiert und erhalten bei Einzug Mobilitätsinformationen (z.B. Verweis auf Mobilitätsangebote, Infomaterial zu Bike- und Carsharingdiensten, Hauslieferdienste o. Ä.).

4 Abschätzung der Parkplatznachfrage

Die Gestaltung der autoarmen Überbauung Goldernstrasse wird aus den folgenden Gründen sowohl für den Zeitpunkt des Erstbezugs als auch für die weitere Zukunft als ausreichend betrachtet:

Zunehmender autofreier Lebensstil in urbanen Räumen

Autofreie Lebensstile sind in urbanen Räumen im Zunehmen begriffen. Dies zeigen u.a. die folgenden, überwiegend auf dem Mikrozensus Verkehr und Mobilität⁴ basierenden Zahlen:

- Eine statistische Analyse⁵ der in den Mikrozensen bis 2010 erfassten autofreien Haushalte zeigt, dass der Verzicht auf ein eigenes Auto einerseits durch äussere Restriktionen wie niedriges Einkommen und höheres Alter bedingt ist. Daneben gibt es aber eine seit den 1990ern stark wachsende Gruppe von Haushalten, die trotz des vergleichsweise hohen Einkommens und vorhandenen Führerscheins kein Auto besitzen, sich also für einen bewusst autofreien Lebensstil entschieden haben. Am häufigsten wohnen diese Haushalte in den grossen Städten der Deutschschweiz.
- Im Jahr 2015 besaßen 71.1% der Haushalte in der Stadt Aarau mindestens ein Auto⁴.
- 67.4% der Bevölkerung der Stadt Aarau waren im Jahr 2015 im Besitz eines Abonnements des öffentlichen Verkehrs⁴.
- Der Autobesitz pro Haushalte war in den kantonsübergreifenden Agglomerationen Basel (68.3%), Zürich (71.4%) und Aarau (75%) am tiefsten⁶.

⁴ In der Schweiz führen verschiedene Bundesämter alle 5 Jahre den „Mikrozensus Mobilität und Verkehr“ (MZMV) durch, in dessen Rahmen ca. 60'000 in der Schweiz lebende Personen telefonisch zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt werden. Auf eine Aktualisierung dieser Daten auf Basis des MZMV 2021 wurde verzichtet, da dessen Ergebnisse stark durch die COVID-Pandemie geprägt sind.

⁵ Energie Schweiz (2016): Autofreie Lebensstile - Spezialauswertungen der Mikrozensen Verkehr 1994, 2000, 2005 und 2010 sowie der Haushaltsbudgeterhebung (HABE) 2009–2011.

⁶ Verkehrsverhalten der Aargauer Bevölkerung, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Fassung 5. März 2018.

Auswirkungen technologischer Entwicklungen auf den PAP-Bedarf

Über den bereits heute feststellbaren Wandel in Bezug auf Autobesitz und -nutzung in Städten hinaus zeichnet sich momentan immer deutlicher eine bevorstehende „digitale Mobilitätsrevolution“ ab, d.h. ein tiefgreifender Wandel des Transportwesens durch Digitalisierung, Vernetzung und Automatisierung. Das herkömmliche Auto wird ab den 2030er Jahren durch autonom fahrende Fahrzeuge abgelöst. Die an der Entwicklung dieser Fahrzeuge beteiligten Silicon Valley- und Autokonzerne verbinden mit dieser Technologie ein neuartiges Geschäftsmodell, das nicht mehr primär auf dem Verkauf von Fahrzeugen basiert, sondern auf dem direkten Verkauf von Mobilität als Dienstleistung sowie zusätzlicher Wertschöpfung aus den anfallenden Bewegungsdaten der Nutzer bzw. aus Service-Angeboten, die im Rahmen der Fahrten angeboten werden. Diese Fahrzeuge werden als „Roboter-Taxis“ auf Mobilitätsplattformen wie den vorgängig beschriebenen angeboten werden. Es wird erwartet, dass ihre Benutzung für durchschnittlich autonutzende Stadt- und Agglomerationsbewohner deutlich günstiger ausfallen wird als der Besitz eines eigenen Autos⁷.

Die Folgen dieser neuen Technologien für die Raum- und Verkehrsplanung werden in der Schweizer Politik und Verwaltung zunehmend diskutiert⁸. Das Bundesamt für Strassen hat im Sommer 2017 eine strategische Ausrichtung⁹ publiziert, welche den Willen ausdrückt, die Verbreitung autonomer Fahrzeuge aus Gründen der Verkehrseffizienz und -sicherheit nach Kräften zu fördern. Nachdem der Bundesrat im Oktober 2023 die Verordnung über das automatisierte Fahren in die Vernehmlassung geschickt hat, können Fahrzeuge mit Automatisierungssystem (Stufe 3 und 4) bald auf unseren Strassen unterwegs sein¹⁰. Das Bundesamt geht davon aus, dass im Jahr 2040 sowohl vollautomatisierte Fahrzeuge im Personenverkehr wie auch die Bereitschaft, diese als Sharing-Fahrzeuge zu nutzen, bereits weit verbreitet sind. Eine im Auftrag eines Zusammenschlusses der Transportministerien der OECD erarbeitete Studie¹¹ kommt schliesslich zum Schluss, dass bei konsequentem Einsatz autonom fahrender Sharing-Flotten statt individuell besessenen Fahrzeugen in Verbindung mit einem leistungsfähigen ÖV in Stadtgebieten die gleiche Mobilität mit etwa 90% weniger Fahrzeugen und Parkfeldern bewältigt werden kann.

Inwieweit und wie schnell sich diese neuen Mobilitäts-Dienstleistungsangebote am Markt durchsetzen, kann momentan noch nicht zuverlässig abgeschätzt werden. In Bezug auf heute in urbanen Räumen geplante Um- und Neubauten kann aber davon ausgegangen werden, dass mit grosser Wahrscheinlichkeit während eines grossen Teils der Gebäudelebensdauer von der Bewohnerschaft nur noch eine geringe oder gar keine Parkplatznachfrage mehr ausgehen wird.

⁷ UBS Chief Investment Office Americas, Wealth Management (2017): Longer Term Investments, Smart mobility.

⁸ Z.B. in folgendem Bericht des Bundesrates (2016): Automatisiertes Fahren – Folgen und verkehrspolitische Auswirkungen. Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulats Leutenegger Oberholzer 14.4169 «Auto-Mobilität».

⁹ <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/das-astra/organisation/strategie.html>, 2017

¹⁰ <https://blog.astra.admin.ch/weg-autonomen-fahren/>

¹¹ OECD/ITF (2015): Urban Mobility System Upgrade: How shared self-driving cars could change city traffic.

Anhänge

A Berechnung Fahrzeugabstellplätze gemäss BNO

Aarau | Ersatzneubau Goldenstrasse

PLANAR AG FÜR RAUMENTWICKLUNG
Gutstrasse 73, 8055 Zürich, 044 421 38 38
info@planar.ch, www.planar.ch

Bedarfsnachweis Perwonnenwagenabstellplätze (PAP)

Stand: 05.09.2025

Quelle bzgl. geplante Anzahl Einheiten: Kennwerte Richtprojekt für Mobilitätskonzept, Stand 01.09.2025

Berechnung nach	BNO der Stadt Aarau, 01.05.2025, Standorttyp B bzw. VSS-Norm 40 281
-----------------	---

* Anstelle der Bruttogeschossfläche BGF kann für die Berechnung auch die anrechenbare Geschossfläche aGF gemäss § 32 BauV angewendet werden. (Auskunft Stadt Aarau)

PAP-Bedarf nach Nutzungen und Nutzergruppen

Nutzung	Nutzungsdetails	Doppelnutzung	Nutzergruppe	Anzahl PAP pro	Anzahl Einheiten	Einheit	Anteil Nutzergruppe [%]	geplante Anzahl Einheiten	Richtwert	Minimalbedarf in % des Richtwert	Maximalbedarf in % des Richtwert	Minimalbedarf	Maximalbedarf
Wohnen		nein	Bewohnende	1	100	m2 aGF*	100	5'710	57.1	70%	100%	40.0	57.1
Wohnen		nein	Besuchende/ Kunden	1	10	Bewohner-PAP	100	57	5.7	40%	50%	2.3	2.9
Verkaufsgeschäft kundenintensiv	Toni's Treffpunkt	nein	Beschäftigte	2	100	m2 VF	100	235	4.7	40%	50%	1.9	2.4
Verkaufsgeschäft kundenintensiv	Toni's Treffpunkt	nein	Besuchende/ Kunden	8	100	m2 VF	100	235	18.8	40%	50%	7.5	9.4
Dienstleistung übrig	Toni's Treffpunkt (Büro, Lagerraum/Kühlzelle)	ja	Beschäftigte	2	100	m2 aGF	100	150	0.0	40%	50%	0.0	0.0
Dienstleistung übrig	Toni's Treffpunkt (Büro, Lagerraum/Kühlzelle)	ja	Besuchende/ Kunden	0.5	100	m2 aGF	100	150	0.0	40%	50%	0.0	0.0
Dienstleistung kundenintensiv	Coiffeur	nein	Beschäftigte	2	100	m2 aGF	100	97	1.9	40%	50%	0.8	1.0
Dienstleistung kundenintensiv	Coiffeur	nein	Besuchende/ Kunden	1	100	m2 aGF	100	97	1.0	40%	50%	0.4	0.5
Dienstleistung übrig	Büronutzung	nein	Beschäftigte	2	100	m2 aGF	100	121	2.4	40%	50%	1.0	1.2
Dienstleistung übrig	Büronutzung	nein	Besuchende/ Kunden	0.5	100	m2 aGF	100	121	0.6	40%	50%	0.2	0.3
Dienstleistung übrig	Familienzentrum	nein	Beschäftigte	2	100	m2 aGF	100	283	5.7	40%	50%	2.3	2.8
Dienstleistung übrig	Familienzentrum	nein	Besuchende/ Kunden	0.5	100	m2 aGF	100	283	1.4	40%	50%	0.6	0.7
Gastronomie	Café/Restaurant	nein	Beschäftigte und Besuchende/ Kunden	0.2	1	Sitzplatz	100	20	4.0	40%	50%	1.6	2.0
Summe (gerundet)									103.3			58	80

MAP-Bedarf nach Nutzungen und Nutzergruppen

Nutzung	Nutzungsdetails	Doppelnutzung	Nutzergruppe	Anzahl MAP pro	Anzahl Einheiten	Einheit	Anteil Nutzergruppe [%]	Anzahl geplante Einheiten	Minimalbedarf
Wohnen		nein	Bewohnende	1	10 PAP		100	40	4.0
Wohnen		nein	Besuchende/ Kunden	1	10 PAP		100	2	0.2
Verkaufsgeschäft kundenintensiv	Toni's Treffpunkt	nein	Beschäftigte	1	10 PAP		100	2	0.2
Verkaufsgeschäft kundenintensiv	Toni's Treffpunkt	nein	Besuchende/ Kunden	1	10 PAP		100	8	0.8
Dienstleistung übrig	Toni's Treffpunkt (Büro, Lagerraum/Kühlzelle)	ja	Beschäftigte	1	10 PAP		100	0	0.0
Dienstleistung übrig	Toni's Treffpunkt (Büro, Lagerraum/Kühlzelle)	ja	Besuchende/ Kunden	1	10 PAP		100	0	0.0
Dienstleistung kundenintensiv	Coiffeur	nein	Beschäftigte	1	10 PAP		100	1	0.1
Dienstleistung kundenintensiv	Coiffeur	nein	Besuchende/ Kunden	1	10 PAP		100	0	0.0
Dienstleistung übrig	Arbeitsnutzung	nein	Beschäftigte	1	10 PAP		100	1	0.1
Dienstleistung übrig	Arbeitsnutzung	nein	Besuchende/ Kunden	1	10 PAP		100	0	0.0
Dienstleistung übrig	Familienzentrum	nein	Beschäftigte	1	10 PAP		100	2	0.2
Dienstleistung übrig	Familienzentrum	nein	Besuchende/ Kunden	1	10 PAP		100	1	0.1
Gastronomie	Café/Restaurant	nein	Beschäftigte und Besuchende/ Kunden	1	10 PAP		100	2	0.2
									6

VAP-Bedarf nach Nutzungen und Nutzergruppen

Nutzung	Nutzungsdetails	Doppelnutzung	Nutzergruppe	Anzahl VAP pro	Anzahl Einheiten	Einheit	Anteil Nutzergruppe [%]	geplante Anzahl Einheiten	Minimalbedarf
Wohnen		nein	Bewohnende	1.5	1 Zimmer		70	166	174.3
Wohnen		nein	Besuchende/ Kunden	1.5	1 Zimmer		30	166	74.7
Verkauf	Toni's Treffpunkt	nein	Beschäftigte	1	100 m2 aGF		100	235	2.4
Verkauf	Toni's Treffpunkt	nein	Besuchende/ Kunden	1.5	100 m2 aGF		100	235	3.5
Dienstleistungen übrig	Toni's Treffpunkt (Büro, Lagerraum/Kühlzelle)	ja	Beschäftigte	1	100 m2 aGF		100	150	0.0
Dienstleistungen übrig	Toni's Treffpunkt (Büro, Lagerraum/Kühlzelle)	ja	Besuchende/ Kunden	0.3	100 m2 aGF		100	150	0.0
Dienstleistung kundenintensiv	Coiffeur	nein	Beschäftigte	1	100 m2 aGF		100	97	1.0
Dienstleistung kundenintensiv	Coiffeur	nein	Besuchende/ Kunden	1.5	100 m2 aGF		100	97	1.5
Dienstleistungen übrig	Büronutzung	nein	Beschäftigte	1	100 m2 aGF		100	121	1.2
Dienstleistungen übrig	Büronutzung	nein	Besuchende/ Kunden	0.3	100 m2 aGF		100	121	0.3
Dienstleistungen übrig	Familienzentrum	nein	Beschäftigte	1	100 m2 aGF		100	283	2.8
Dienstleistungen übrig	Familienzentrum	nein	Besuchende/ Kunden	0.3	100 m2 aGF		100	283	0.7
Gastronomie	Café/Restaruant	nein	Beschäftigte	1	100 m2 aGF		100	45	0.5
Gastronomie	Café/Restaruant	nein	Besuchende/ Kunden	1.5	100 m2 aGF		100	45	0.7
Summe (gerundet)									263