

Verankerung des Mobilitätsmanagements

MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen
von neuen Arealen

Handbuch

Arbeitsgemeinschaft synergo und Planungsbüro Jud



Foto: Neuchâtel route1

Herausgeber

EnergieSchweiz für Gemeinden
Mai 2014

Kontaktperson

Roberto De Tommasi (Projektleiter)
c/o synergo Mobilität – Politik – Raum GmbH, Grubenstrasse 12, 8045 Zürich, detommasi@synergo.ch

Unterstützt durch

- Bundesamt für Energie, EnergieSchweiz
- Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt
- Kanton Basel-Stadt, Bau- und Verkehrsdepartement
- Stadt St.Gallen, Tiefbauamt und Amt für Umwelt und Energie
- Stadt Zug, Baudepartement
- Stadt Zürich, Tiefbauamt



Begleitgruppe

- Hermann Scherrer, Bundesamt für Energie, Sektion Mobilität
- Karin Wasem, Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Verkehr
- Martin Dolleschel, Kanton Basel-Stadt, Bau- und Verkehrsdepartement, Mobilität
- Urs Buechler, Stadt St.Gallen, Tiefbauamt, Bereich Verkehr
- Remy Frommenwiler, Stadt Zug, Baudepartement, Stadtplanung
- Ruth Furrer, Stadt Zürich, Tiefbauamt, Mobilität + Verkehr

Bearbeitungsteam

synergo Mobilität – Politik – Raum GmbH, Grubenstrasse 12, 8045 Zürich
Roberto De Tommasi (Projektleiter), Dominik Oetterli, Tel.: +41 43 960 77 33,
detommasi@synergo.ch, www.synergo.ch

Planungsbüro Jud AG, Gladbachstrasse 33, 8006 Zürich
Stefan Schneider, Daniel Hirzel, Tel.: +41 44 262 11 44, schneider@jud-ag.ch, www.jud-ag.ch

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort

1.	Einführung	1
1.1	Effiziente Areale und die Rolle der Mobilität	1
1.2	Nutzen eines arealbezogenen Mobilitätsmanagements	2
1.3	Sicherstellung des Mobilitätsmanagements in der Planung	3
2.	Verankerung des Mobilitätsmanagements	4
2.1	Zum Begriff der Verankerung	4
2.2	Chancen im Planungs- und Entwicklungsprozess	4
2.3	Verankerung in Instrumenten	5
3.	Arealspezifisch wirkende kommunale Instrumente	6
3.1	Einleitung und Strukturierung	6
3.2	Studienauftrag / Wettbewerb	7
3.3	Sondernutzungsplanung	10
3.4	Projekt, Baugesuch	13
4.	Generell wirkende kommunale Instrumente	16
4.1	Einleitung	16
4.2	Richtplanungen und Programme	16
4.3	Nutzungsplanung	17
4.4	Beratung	20
5.	Überkommunale Instrumente	21
5.1	Planungen und Programme der öffentlichen Hand	21
5.2	Gesetze und Verordnungen	23
5.3	Normen, Programme Dritter	24
6.	Fazit	25

Glossar

VORWORT

Effiziente Areale stehen für Überbauungen, die sowohl in der Entwicklung als auch im Betrieb möglichst ressourcenschonend, wirtschaftlich und sozialverträglich sind. Insbesondere beim Schonen von natürlichen Ressourcen kommt dem Verkehrsaufkommen und dessen Verteilung (Modal-Split) auf die verschiedenen Verkehrsmittel eine wichtige Bedeutung zu.

Das Projekt «MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen» befasst sich mit dem Mobilitätsmanagement im Personenverkehr von Arealen. Das Mobilitätsmanagement ist ein wichtiger Einflussfaktor, um das Verkehrsaufkommen in einem Areal zu reduzieren bzw. die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Velos sowie das Zu-Fuss-Gehen zu fördern. Wichtig ist, dass das Mobilitätsmanagement mit der verkehrsbezogenen Infrastruktur ausserhalb und im Areal abgestimmt ist und ab Inbetriebnahme des Areals seine Funktion erfüllt.

Das Handbuch zeigt auf, wie das Mobilitätsmanagement von der Planung bis zur Inbetriebnahme eines Areals vorbereitet werden muss und durch welche Akteure dabei welche Aufgaben zu erfüllen sind.

Das Handbuch setzt sich aus vier in sich abgeschlossenen Teilen zusammen:

Aufbau Handbuch MIPA	
<p>Einbettung des Mobilitätsmanagements</p> <p>Inhalte und Nutzen des Mobilitätsmanagements und dessen Einbettung bei der Ausgestaltung effizienter Areale. Darin involvierte Akteure und ihre Aufgaben.</p> <p>Adressierte Akteure: Behörden (Standortgemeinde und Standortkanton) Private (Grundeigentümerschaft / Bauherrschaft / Investoren)</p>	
<p>Verankerung des Mobilitätsmanagements</p> <p>Handlungsmöglichkeiten von Behörden zur Einbindung des Mobilitätsmanagements in der Planung von Arealen.</p> <p>Adressierte Akteure: Behörden (Standortgemeinde und Standortkanton)</p>	<p>Mobilitätskonzepte für effiziente Areale</p> <p>Leitfaden für Private zur Erstellung eines Mobilitätskonzepts mit darin enthaltenen Massnahmen des Mobilitätsmanagements.</p> <p>Adressierte Akteure: Private (Grundeigentümerschaft / Bauherrschaft / Investoren)</p>
<p>Beispiele von Arealen mit Mobilitätsmanagement</p> <p>Geplante und bestehende Areale mit eingebundenen Massnahmen des Mobilitätsmanagements.</p> <p>Adressierte Akteure: Behörden (Standortgemeinde und Standortkanton) Private (Grundeigentümerschaft / Bauherrschaft / Investoren)</p>	

1. EINFÜHRUNG

In diesem Kapitel wird die Rolle der Mobilität bei der Gestaltung eines effizienten Areals umschrieben. Dabei wird ein besonderes Augenmerk auf das Mobilitätsmanagement und dessen Nutzen sowie auf seine Verankerung in den Planungsinstrumenten gerichtet.

1.1 Effiziente Areale und die Rolle der Mobilität

Effiziente Areale stehen für Überbauungen, die sowohl in der Entwicklung als auch im Betrieb möglichst ressourcenschonend, wirtschaftlich und sozialverträglich sind. Die Entwicklung und der Betrieb solcher Areale stellen in der Schweiz kein Novum dar. Sie sind in der Praxis zunehmend von Bedeutung, wobei das Schonen natürlicher Ressourcen im Sinne eines reduzierten Energieverbrauchs im Vordergrund steht. Weitere Aspekte wie Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit spielen ebenfalls eine wichtige Rolle.

Die durch ein Areal ausgelöste Mobilität manifestiert sich im Verkehrsaufkommen und in der Verkehrsmittelwahl. Gilt es Effizienz im Bereich der Mobilität eines Areals zu erreichen, so ist einerseits das Verkehrsaufkommen zu reduzieren¹ und andererseits die Verkehrsmittelwahl in Richtung vermehrter Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Velo- und Fussverkehrs zu beeinflussen.

Die Ansatzpunkte zur Reduktion des Verkehrsaufkommens und insbesondere zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl finden sich in Elementen folgender Einflussfaktoren:

Areal

- Lage bzw. Standort (zentral versus ländlich; umgebende Nutzungen)
- Grösse (vorhandene Bruttogeschossfläche; Dichte)
- vorhandene Nutzungen

Infrastruktur

- Qualität der Erschliessung durch das umliegende Strassen-, ÖV- und Velo- bzw. Fussverkehrsnetz
- Infrastruktur im Areal: Anzahl Auto-Parkfelder, Anzahl Veloabstellplätze, interne Fuss- und Veloverkehrsverbindungen

Mobilitätsmanagement

- Verschiedene Massnahmen, die in einem Mobilitätskonzept gefasst sind

¹ Dies ist nur bedingt gewollt und auch möglich, da das Verkehrsaufkommen auch ein Indikator für die Nachfrage in einem Areal darstellt, z.B. bei einem Areal, das neben Wohnnutzungen und Büros auch kundenintensive Nutzungen wie Retail, Restaurant, Kino, etc. beinhaltet.

1.2 Nutzen eines arealbezogenen Mobilitätsmanagements

Die in MIPA verwendete Umschreibung des Mobilitätsmanagements in Arealen lautet wie folgt²:

«Das arealbezogene Mobilitätsmanagement befasst sich mit den durch die Aktivitäten in einem Areal generierten Mobilitätsbedürfnissen und Verkehrsvorgängen. Ziel ist es, diese möglichst effizient, d.h. umwelt- und sozialverträglich sowie wirtschaftlich abzuwickeln. Dabei bedarf es einer aktiven Rolle der Akteure in einem Areal, indem diese Entscheide so treffen und Massnahmen in ihrem eigenen Wirkungsbereich so umsetzen, dass sie einen möglichst grossen Beitrag zur Zielerreichung leisten. Bei der Entwicklung und beim Betrieb von Massnahmen werden die Akteure durch die Behörden und durch Mobilitätsanbieter³ unterstützt.»

Der Nutzen eines arealbezogenen Mobilitätsmanagements manifestiert sich für die wichtigsten Akteure in unterschiedlicher Art und Weise:

Behörden (Standortgemeinde und Standortkanton)

- Die Nutzenden des Areals stillen ihre Mobilitätsbedürfnisse auf eine energieeffizientere Art als dies bei vergleichbaren Arealen ohne Mobilitätsmanagement der Fall ist.
- Das vom Areal erzeugte Verkehrsaufkommen lässt sich im multimodalen Verkehrsnetz im Umfeld gut abwickeln.
- Es sind unter Umständen keine oder nur geringfügige Investitionen im multimodalen Verkehrsnetz von Seiten der Behörden nötig.
- Es wird kein Raumbedarf für zusätzliche Verkehrsinfrastrukturen beansprucht.
- Die Grenzwerte der Umweltemissionen werden trotz zusätzlichem Verkehrsaufkommen eingehalten.
- Die Aufenthaltsqualität des Aussenraums gewinnt an Attraktivität.

Zuständige Akteure im Areal – Private (Grundeigentümerschaft / Bauherrschaft / Investoren)

- Es können Kosten für die Bereitstellung und den Betrieb von Auto-Parkfeldern eingespart werden.
- Die dadurch frei werdenden Flächen können wirtschaftlicher genutzt werden.
- Die Zufriedenheit der Nutzenden des Areals wird erhöht; mit entsprechenden Massnahmen wird diesen der Zugang zum Areal mit verschiedenen Verkehrsmitteln erleichtert, insbesondere mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Velo oder zu Fuss.
- Die Akteure können das Mobilitätsmanagement als «Verkaufselement (Image)» bei einer zukünftigen Mieter- oder Eigentümerschaft einsetzen, was sich unter Umständen als Konkurrenzvorteil gegenüber anderen Arealen auswirken kann.
- Mit dem Mobilitätsmanagement werden die Vorgaben seitens Behörden bei der Baueingabe erfüllt und die Inbetriebnahme kann zügig vorangetrieben werden.

² in Anlehnung an die Definition des Begriffs «Betriebliches Mobilitätsmanagement» aus synergo-Tensor AG, Mobilitätsmanagement in Betrieben – Motive und Wirksamkeit, Forschungsauftrag SVI 2004/045, Zürich, September 2008.

³ Unter dem Begriff «Mobilitätsanbieter» werden z.B. öffentliche Transportunternehmen, Carsharing- oder CarRental-Anbieter, Taxi-Betriebe, aber auch im weiteren Sinne Institutionen verstanden, die spezifische Beratungsleistungen zur Velonutzung oder zur Förderung des Fussverkehrs erbringen.

Nutzende des Areals (Bewohnerschaft, Beschäftigte, Kundschaft, etc.)

- Die Nutzenden erhalten mit dem bereitgestellten Mobilitätsmanagement vor Ort ein Angebot, das ihnen den Zugang zum Areal mit verschiedenen Verkehrsmitteln erleichtert und Wahlmöglichkeiten zu Gunsten einer energieeffizienten und umweltschonenden Mobilität schafft. Sie können zudem ihre Mobilitätsbedürfnisse möglichst verkehrsarm befriedigen.
- Sie können dadurch ihre persönlichen Mobilitätskosten, ihren Energieverbrauch und die Emissionen reduzieren.
- Sie können sich mit dem Areal identifizieren, weil es mit ihren persönlichen Werthaltungen in Bezug auf den Umweltschutz übereinstimmt.

1.3 Sicherstellung des Mobilitätsmanagements in der Planung

Damit die Umsetzung eines Mobilitätsmanagements rechtzeitig geplant und gesichert werden kann, bedarf es einer frühzeitigen und stufengerechten Verankerung in den relevanten Planungsinstrumenten.

In den folgenden Kapiteln wird primär dargelegt, wie der Einbezug des Mobilitätsmanagements durch die Behörden (Standortgemeinde und Standortkanton) bei den privaten Akteuren wie Grundeigentümer-, Bauherrschaft und Investoren ausgelöst werden kann. Aufgezeigt werden dazu Ansatzpunkte und mögliche Formen für die Verankerung des Mobilitätsmanagements in den wichtigsten Instrumenten und Prozessen zur Entwicklung von Arealen.

Für private Akteure im Areal zeigt der vorliegende Handbucheil aber auch auf, durch welche Instrumente und Prozesse die Etablierung eines Mobilitätsmanagements beeinflusst wird bzw. werden kann.

2. VERANKERUNG DES MOBILITÄTSMANAGEMENTS

2.1 Zum Begriff der Verankerung

Mit der Verankerung des Mobilitätsmanagements in den Prozess der Entwicklung effizienter Areale können die Behörden einen wichtigen Beitrag zur Erreichung verkehrsplanerischer, energetischer und anderer Ziele leisten.

Eine erste Grundlage zur Verankerung kann durch die frühzeitige Thematisierung des Mobilitätsmanagements in Studienaufträgen und Wettbewerben erfolgen.

Die Verankerung kann dann im juristischen Sinne erfolgen, indem den Privaten die Umsetzung des Mobilitätsmanagements in einem Sondernutzungsplan grundeigentümergebunden vorgeschrieben und dann im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens geprüft und umgesetzt wird.

Daneben wird die Verankerung des Mobilitätsmanagements über die Rahmenbedingungen setzenden Instrumente der Richt- und Nutzungsplanung sowie auch über das Instrument der Beratung unterstützt, wie sie z.B. im Kanton Aargau mit *aargaumobil* (www.aargaumobil.ch) bereits in der Praxis angewendet wird. Damit wird letztlich dem Umstand Rechnung getragen, dass erfolgreiche Entwicklungsprozesse von Arealen nur auf Basis einer konstruktiven Zusammenarbeit zwischen den Behörden und den Privaten realisiert werden können.

Eine wichtige Motivation der Privaten zur Verankerung des Mobilitätsmanagement kann auch über Anreize und Instrumente von Dritten erfolgen – z.B. über am Markt als Qualitätsmerkmale anerkannte Beurteilungsverfahren oder Labels wie z.B. der SIA-Effizienzpfad Energie und das Label «2000-Watt-Areale» von EnergieSchweiz für Gemeinden.

2.2 Chancen im Planungs- und Entwicklungsprozess

Die im Planungs- und Entwicklungsprozess neuer Areale auftretenden Herausforderungen (Entwicklungspotenziale, Grenzen der Siedlungsentwicklung, Unzulänglichkeiten in der planerischen Grundordnung) führen i.d.R. zur Notwendigkeit einer engen Zusammenarbeit zwischen Standortgemeinde und Privaten. Diese Notwendigkeit wird durch die planerische Praxis bestätigt und wurde insbesondere auch in den im Rahmen des Projekts durchgeführten Planspielen eindrücklich aufgezeigt. Dank dieser Zusammenarbeit besteht das Potenzial, über einen fairen Austausch von «Geben und Nehmen» zu einer insgesamt besseren Lösung zu kommen, als dies bei einer Entwicklung nach der Regelbauweise möglich ist. Gerade diese bessere Lösung wird auch in den Instrumenten der Sondernutzungsplanung angestrebt. In den so gemeinsam definierten Regeln wird auch das Mobilitätsmanagement stufengerecht verankert.

2.3 Verankerung in Instrumenten

Überblick

Die nachstehende Abbildung vermittelt einen Überblick über den Prozess und die darin verwendeten Instrumente der Verankerung. Die Darstellung der Instrumente erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Für Abkürzungen wird auf die nachstehenden Kapitel und das Glossar im Anhang verwiesen.

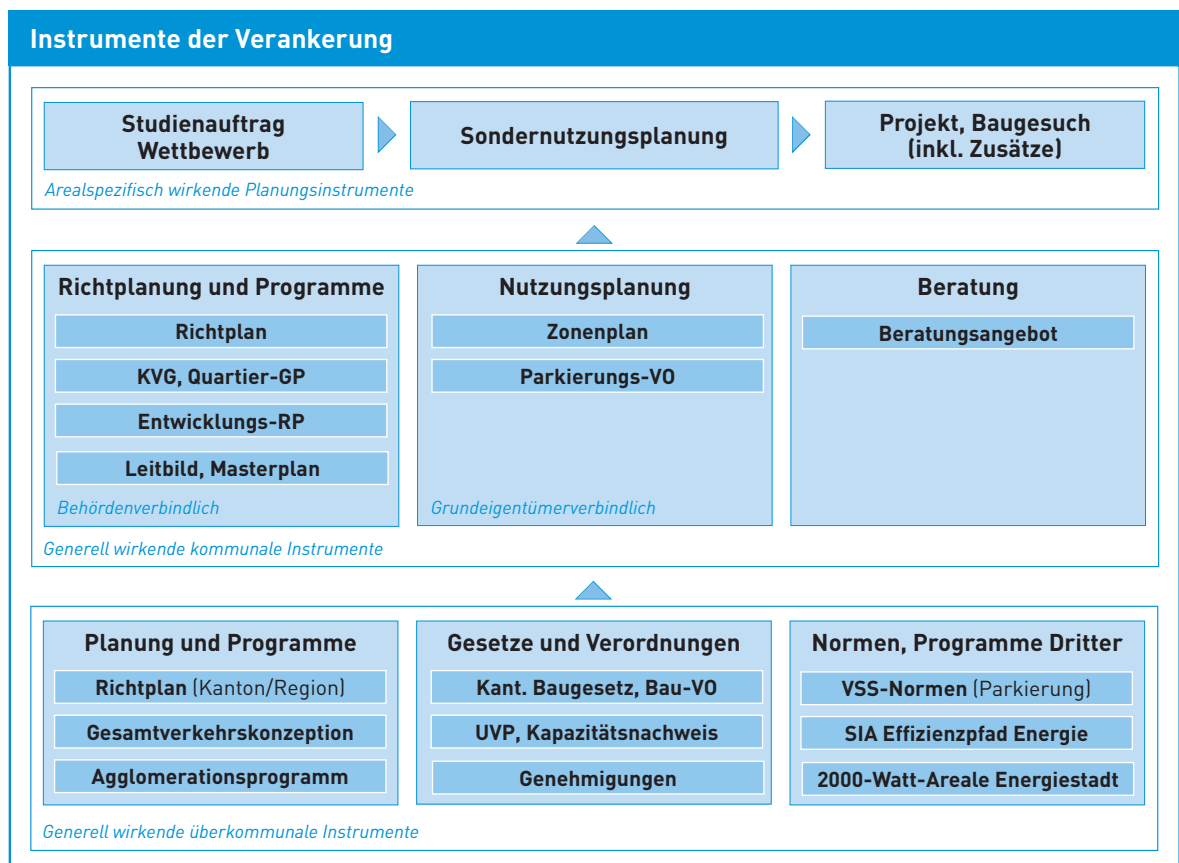


Abbildung 2.1: Die Instrumente der Verankerung im Überblick

Verankerung in arealspezifisch wirkenden Instrumenten

Mit einer von Anfang an konsequenten Verankerung des Mobilitätsmanagements in den direkt mit dem Entwicklungsprozess eines spezifischen Areals verbundenen Planungsinstrument kann ein stufengerechter Einbezug sichergestellt werden:

- Studienauftrag/Wettbewerb: ➔ Thematisieren des Mobilitätsmanagements, Ausloten von Spielräumen
- Sondernutzungsplanung: ➔ Notwendigkeit des Mobilitätsmanagements und zu bearbeitende Inhalte definieren
- Projekt, Baugesuch: ➔ Mobilitätskonzept mit Inhalten festsetzen (siehe auch MIPA-Handbuch «Mobilitätskonzepte für effiziente Areale»)

Der stufengerechte Einbezug ermöglicht, die für eine erfolgreiche Umsetzung notwendigen Planungsschritte rechtzeitig einleiten zu können. Erfolgt der Einbezug und die Sensibilisierung für das Mobilitätsmanagement zu spät, besteht die Gefahr, dass bereits viele für eine erfolgreiche Umsetzung relevante Rahmenbedingungen nicht mehr geschaffen werden können.

Verankerung in generell wirkenden Instrumenten – Schaffung von Rahmenbedingungen

Neben der Verankerung des Mobilitätsmanagements in den mit der Entwicklung der Areale verbundenen arealspezifischen Instrumenten kann die Verankerung auch über Instrumente erfolgen, welche generell gültige Rahmenbedingungen für die Arealentwicklung schaffen.

Dazu können kommunale und überkommunale Instrumente genutzt werden. Neben einer Verankerung in den planerischen Instrumenten der Richt- und Nutzungsplanung kann auch eine aktive Unterstützung der Privaten beispielsweise über Beratungsangebote vorgesehen werden.

Zusätzlich können auch Gesetze und Verordnungen, Planungen und Normen sowie Programme Dritter massgebende Rahmenbedingungen für die erfolgreiche Verankerung und Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements bilden.

Wirkungsweise der Verankerungen

Die Verankerungen können bezüglich des Mobilitätsmanagements eine direkte oder indirekte Wirkungsweise zeigen.

- **direkt:** über die klare Forderung nach einem Mobilitätskonzept, das schlussendlich verbindlicher Bestandteil eines Baugesuchs darstellt.
- **indirekt:** über eine restriktive Handhabung der maximal zulässigen Anzahl Auto-Parkfelder, die die Privaten quasi zwingt, über Mobilitätsmanagement nachzudenken, damit das durch ein Areal ausgelöste Verkehrsaufkommen effizient abgewickelt werden kann; und/oder über die Sensibilisierung/Unterstützung (Beratung) der Privaten, die schlussendlich erkennen, dass das Mobilitätsmanagement eine zusätzliche Handlungsoption zur Zielerreichung bildet.

3. AREALSPEZIFISCH WIRKENDE KOMMUNALE INSTRUMENTE

3.1 Einleitung und Strukturierung

Die Entwicklung effizienter Areale ist ein kontinuierlicher Prozess, welcher von ersten planerischen Projektideen letztlich zu konkreten Bauprojekten auf dem Areal fortschreitet.

In der Folge werden aus der Vielzahl der planerischen Instrumente und der bestehenden Rahmenbedingungen die drei Instrumente Studienauftrag/Wettbewerb, Sondernutzungsplanung und Projektentwicklung, die letztlich in ein Baugesuch münden (Projekt, Baugesuch), ins Zentrum der Betrachtung gerückt. Diese Instrumente stehen jeweils direkt in Zusammenhang mit der Entwicklung eines konkreten Areals und werden daher als arealspezifisch wirkende Instrumente bezeichnet.

An diesen daher wohl wichtigsten und häufigsten Planungsinstrumenten soll beispielhaft aufgezeigt werden, wie das Mobilitätsmanagement durch die Behörden verankert werden kann. Dabei wird jeweils ein praxisorientierter Standard zur textlichen Ausformulierung der Verankerung vorgeschlagen, welcher den Nutzenden dieses Handbuchs als Basis für die Herleitung eigener Formulierungen dienen kann. Bei der Herleitung der eigenen Formulierung sind jeweils auch die lokal gültigen kantonalen und kommunalen Regelungen zu prüfen. Der dargelegte Standard wird jeweils durch Beispiele ergänzt.

3.2 Studienauftrag / Wettbewerb

Inhalt

Zur Gewinnung von Lösungsvorschlägen kommen verschiedene Instrumente zum Einsatz. Bei komplexen Aufgaben, deren Rahmenbedingungen nicht im Voraus bestimmt werden können, kommt das Instrument des Studienauftrags (z.T. auch als Testplanung, Planungsstudie oder kooperatives Verfahren bezeichnet) zur Anwendung. Im Studienauftrag werden Lösungsvorschläge im direkten Dialog zwischen den beauftragten Teilnehmenden und dem Beurteilungsgremium entwickelt. Dabei können die Programmbestimmungen flexibel gehandhabt, das heisst im Dialog präzisiert und vervollständigt werden.

Wettbewerbe (Ideenwettbewerb⁴, Projektwettbewerb⁵) eignen sich für Aufgaben, die klar beschrieben werden können und gleichzeitig verschiedene Lösungsansätze zulassen.

In die Beurteilungsgremien beider Instrumente werden i.d.R. auch Vertreterinnen und Vertreter der von den Studien oder Projekten betroffenen Privaten und Fachpersonen einbezogen.

Behandlung des Mobilitätsmanagements

In Wettbewerben und Studienaufträgen stehen i.d.R. infrastrukturelle Elemente wie z.B. Erschliessungsinfrastrukturen und Parkieranlagen im Vordergrund. Durch einen geschickten Umgang mit denselben in der Aufgabenformulierung und ggf. auch durch konkrete Anforderungen an die Teilnehmenden können bereits frühzeitig das Mobilitätsmanagement fördernde Rahmenbedingungen geschaffen werden (vgl. nachstehendes Beispiel zum Wettbewerb «Sihlbogen»). Die frühzeitige Thematisierung von betrieblichen Fragen ermöglicht zudem, die Einflussmöglichkeiten des Mobilitätsmanagements auf die Projektzielsetzungen und auf die Infrastruktur rechtzeitig zu erkennen und zu berücksichtigen⁶.

4 Der Ideenwettbewerb eignet sich v.a., wenn noch keine detaillierten Vorgaben gemacht werden können.

5 Im Projektwettbewerb können bereits konkrete Vorgaben, z.B. zum Mobilitätsmanagement, gemacht werden.

6 Das MIPA-Handbuch «Mobilitätskonzepte für effiziente Areale» befasst sich ausführlich mit diesem Thema.

STANDARD ZUR AUSFORMULIERUNG DER VERANKERUNG

Im Rahmen des Studienauftrags XY soll geprüft werden, wieweit autoreduzierte Nutzungen am Standort realisiert werden können. Der Parkplatzbedarf soll für die bestehenden sowie für die zukünftigen Nutzungen ermittelt werden. Er wird gemäss der BNO (§ XY) und BauVO (§ XY) sowie nach der VSS-Norm SN 640 281 «Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» berechnet. Für das Projekt ist, gestützt auf die Grundlagen der Richtplanung (Leitbild XY) und auf Ziffer 9.4 der Norm vorgesehen, die Anzahl der erforderlichen Pflichtparkplätze auf XY % des reduzierten Bedarfs zu senken.

Parallel zur autoreduzierten Nutzung sind hervorragende Voraussetzungen sowohl für den öffentlichen Verkehr als auch für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen. Deren Nutzung soll durch Massnahmen des Mobilitätsmanagements gefördert werden.

Die Veloabstellplätze sollen, gestützt auf die VSS-Norm SN 640 065 «Parkieren; Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen» und die VSS-Norm SN 640 066 «Parkieren; Projektierung von Veloparkierungsanlagen», vorgesehen werden.

BEISPIELE

Wettbewerb: Baugenossenschaft Zurlinden; Sihlbogen – Wohnsiedlung und Gewerbezentrum Zürich-Leimbach⁷

Innere Erschliessung

Die neu geplanten arealinternen Wegverbindungen zu den Gebäuden sollen optimale Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr aufweisen. Wo nötig sind sie so zu gestalten, dass sie in Ausnahmefällen auch für Motorfahrzeuge (z.B. Zügelwagen, Sanität, Feuerwehr) befahrbar sind.

Für den Fussgängerverkehr sollen attraktive und umwegfreie Zugänge zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie zu den Parkierungsanlagen auf dem Teilareal A geschaffen werden. Sämtliche Fusswege sollen bezüglich Sicherheit einen hohen Standard aufweisen (gute Beleuchtung, gute Übersichtlichkeit).

Parkierung und Mobilitätskonzept; Etappierung der Parkierungsanlagen

Die 250 Parkplätze sollen in zwei unabhängigen Teilen von ca. 150 PP (Etappe 1) und ca. 100 PP (Etappe 2) realisiert werden können. Für die 100 Plätze der Etappe 2 besteht gemäss den Erwartungen der BG Zurlinden aufgrund des Mobilitätskonzepts und des angestrebten Mieter-Mixes kein Bedarf. Diese Parkplätze sollen aber im Bedarfsfall nachträglich möglichst einfach und kostengünstig realisiert werden können. Bis zu diesem Zeitpunkt sollen die entsprechenden Flächen einer möglichst attraktiven Nutzung dienen können. Aus planungsrechtlichen Gründen sind alle 250 Parkfelder auszuweisen und in die Kostenrechnung einzu-beziehen.

Bestehen in der Bau- und Nutzungsordnung oder in der Parkierungs-Verordnung bereits Grundlagen, eine autoarme Nutzung ohne die im Beispiel erwähnte Vorhaltefläche zu realisieren, so wird empfohlen, unter Bezug auf Ziffer 9.4 der VSS-Norm SN 640 281 auf die Anforderung zur Bereitstellung einer Vorhaltefläche zu verzichten.

⁷ Hochbaudepartement der Stadt Zürich, Amt für Hochbauten, Wettbewerbsprogramm vom Juni 2005.

BEISPIELE

Studienauftrag Rheininsel Ex-Esso, Basel

Auszüge⁸

Aufgabenstellung

Auf der neuen Rheininsel soll gemäss dem Synthesebericht ein neues Stück Stadt entstehen. Unterschiedliche Massstäbe sollen differenzierte Nutzungsstrukturen ermöglichen. Der vorliegende Studienauftrag soll den im Folgenden aufgeführten Nutzungskatalog überprüfen und grundlegende Untersuchungen bezüglich den Bauvolumen, den angestrebten Nutzungen und Etappierungsschritten auf der Rheininsel machen.

Fragestellungen; öffentlicher Raum/Erschliessung

- Wie kann der Aussenraum den Ansprüchen der unterschiedlichen Nutzergruppen gerecht werden?
- Wie werden die privaten, halböffentlichen und öffentlichen Räume ausformuliert?
- Welche Bedeutung spielt die Lage am Rhein für das zukünftige Stadtquartier?
- Wie werden die einzelnen Baufelder für den Privatverkehr als auch für gewerbliche Anlieferung erschlossen und wie sieht das Parkierungskonzept aus?
- Wie können die Nachbarquartiere an das neue Quartier angebunden werden?

Herausforderungen, Konflikte

Die grösste Herausforderung dürfte darin bestehen, dem komplexen Wechselspiel zwischen Verkehrs-Infrastrukturen und Massnahmen des Mobilitätsmanagements in Wettbewerbsprogrammen bzw. in Pflichtenheften zu Studienaufträgen stufengerecht Rechnung zu tragen. In die Programme und Pflichtenhefte sollen daher mindestens Hinweise auf die Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements aufgenommen werden. Diese Minimalanforderung kann beispielsweise über die Bereitstellung verwaltungsinterner Mustervorlagen unterstützt werden.

⁸ Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt des Kantons Basel-Stadt, Schweizerische Rheinhäfen, Studienauftrag Hafen- und Stadtentwicklung, Synthesebericht, Basel, März 2013, S. 10.

3.3 Sondernutzungsplanung

Inhalt

«Sondernutzungsplanungen haben die Funktion, den für das gesamte Gemeindegebiet geltenden Rahmennutzungsplan – also die bauliche und nutzungsmässige Grundordnung – zu ergänzen oder zu überlagern und damit teilweise auch zu verdrängen. Ergänzenden Charakter hat beispielsweise der Baulinienplan, überlagernden Charakter ein Gestaltungsplan für ein bestimmtes Gebiet.»⁹ Sondernutzungsplanungen sind grundeigentümerverbindlich. Für die Behörden und auch die betroffenen Privaten bedeuten die festgesetzten Planinhalte eine verbindliche Absicherung ihrer Interessen.

Eine der häufigsten Formen ist der Gestaltungsplan¹⁰, je nach Kanton auch als Bebauungs-, Überbauungs- oder Quartierplan bezeichnet. Dieser ersetzt die Regelbauweise und erlaubt nur noch ein Bauen gemäss der Gestaltungsplanung. Er besteht i.d.R. aus einem Plan und zugehörigen Sondernutzungsvorschriften und wird durch die Legislative festgesetzt.

Quartierpläne¹¹, Erschliessungs- und Landumlegungspläne dienen hingegen der Planung, Erstellung und Finanzierung von Quartierinfrastrukturen. Sie werden durch die Exekutive festgesetzt.

Behandlung des Mobilitätsmanagements

Die Verankerung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements ist insbesondere dann wichtig, wenn die nachstehenden Bedingungen erfüllt sind. Die Erstellung eines Mobilitätskonzepts in der Sondernutzungsplanung soll vorgeschrieben werden:

- ... wenn das Vorhaben in verkehrlich sensiblen Gebieten liegt. Ein wichtiges Indiz für verkehrlich sensible Gebiete ist deren Zugehörigkeit zu einem Aggloprogramm-Perimeter. Ebenfalls relevant sind Gebiete, in denen das bestehende Strassennetz bereits heute stark ausgelastet ist, und/oder
- ... wenn projektbezogen, im entsprechenden Sondernutzungsplan-Perimeter z.B. ein Verkehrsaufkommen (> 1500 Fahrten/Tag) induziert werden dürfte, eine erhöhte Ausnutzung zugelassen werden soll und/oder ein Kapazitätsnachweis zu erstellen ist.

Sondernutzungspläne werden z.T. mit öffentlich-rechtlichen Verträgen ergänzt. Diese können Details regeln, damit die angestrebten Ziele auch im Betrieb erreicht werden können. Gewisse Vertragsgegenstände können zudem zur Absicherung über Dienstbarkeiten und Anmerkungen im Grundbuch eingetragen werden.

Die Baubewilligungsbehörde stellt jeweils die Einheitlichkeit der Anforderungen an Sondernutzungsvorschriften sicher.

9 A. Griffel, Raumplanung und Baurecht in a nutshell, DIKE-Verlag, Zürich/St. Gallen, 2012. S. 46.

10 Im Kanton Zürich z.B. geregelt im Planungs- und Baugesetz (PBG) vom 7.9.1975, §83-87.

11 Z.B. nach Zürcher Recht.

STANDARD ZUR AUSFORMULIERUNG DER VERANKERUNG

§ 27: Mobilitätskonzept

Mit einem im Rahmen des ersten Baubewilligungsverfahrens vorzulegenden und zu genehmigenden Mobilitätskonzept ist für das ganze Areal aufzuzeigen, wie die Mobilität aller Nutzergruppen (Beschäftigte, Bewohnerschaft, Besuchende, Kundschaft) im Sinne der verkehrlichen Zielsetzungen der Sondernutzungsplanung zu ihrem räumlichen Umfeld organisiert und zu bewältigen ist. Die Bauherrschaft erarbeitet das Mobilitätskonzept und stellt dessen Umsetzung sicher.

Im vorzulegenden Mobilitätskonzept müssen zwingend folgende Punkte enthalten sein:

- Ziele
- Projektbeschrieb mit wichtigsten Eckdaten (Nutzungen, nachvollziehbare Herleitung der Anzahl Auto-Parkfelder und Veloabstellplätze, ÖV- und Velo-/Fussverkehrs-Anbindung; wichtigste Ziele und Quellen des erwarteten Verkehrsaufkommens)
- monetäre Parkraumbewirtschaftung mit verkehrswirksamer Gebührenhöhe (ohne Bewohner)
- Informationen und Anreize zum Benützen des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs (z.B. Ökobonus)
- bedarfsgerechtes Carsharing-Angebot
- Monitoring/Controlling

Das Mobilitätskonzept wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens geprüft und bewilligt.

Zeigt das Monitoring/Controlling wiederholt auf, dass die anvisierten Ziele nicht erreicht wurden, kann der Gemeinderat verlangen, dass bestehende Massnahmen verschärft und weitere Massnahmen auf ihre Zweckmässigkeit hin geprüft und bei Eignung umgesetzt werden.

Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.

Sind die notwendigen Rechtsgrundlagen gegeben, können bei Bedarf gewisse Elemente des Mobilitätskonzepts (maximal zulässige Anzahl Parkfelder, minimal zu erhebende Gebührenhöhe, Bewirtschaftungspflicht ab der 1. Minute etc.) in den Sondernutzungsvorschriften auch bereits konkret vorgeschrieben werden.

BEISPIELE

Gestaltungsplan Handels- und Gewerbezone Ost, Spreitenbach

(Stadtratsbeschluss vom 23. Januar 2007)¹²

Art. 4 ist wie folgt formuliert:

«Innerhalb des Überbauungsplangebiets dürfen maximal 1250 Parkplätze für Personenwagen erstellt werden. (...). Sämtliche Parkplätze sind zu bewirtschaften, wobei für Besucherparkplätze ein Tarif festzulegen ist, welcher sich an vergleichbaren Anlagen in der Umgebung orientiert und nicht tiefer als 1.–/Stunde angesetzt werden darf. Die Bewirtschaftung erfolgt ab Parkierungsbeginn (wobei für die erste angefangene Stunde der volle Stundentarif zu entrichten ist) und ohne selektive Rückerstattung der Gebühr an die Leistenden. Das eingesetzte Bewirtschaftungssystem (Schranken) muss jederzeit betriebsicher und manipulationsresistent sein.»

Besondere Vorschriften Überbauungsplan Stadion St.Gallen

(Gemeinderatsbeschluss vom 27. August 2012)

§ 18 Abs. 1 SNV ist wie folgt formuliert:

«Mit einem im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu genehmigenden Mobilitätskonzept ist aufzuzeigen, wie die Mobilität aller Nutzergruppen (Mitarbeitende, Besucher, Kunden, Bewohner) im Sinn der verkehrlichen Zielsetzungen der SNV bewältigt werden kann. Das Mobilitätskonzept wird durch die Bauherrschaft aufgebaut und betrieben und muss zwingend folgende Massnahmen enthalten:

- Informationen und Anreize zur Benützung des öffentlichen Verkehrs (z.B. Ökobonus).
- Informationen und Anreize zur Benützung des Langsamverkehrs.
- Bedarfsgerechtes Carsharing-Angebot, mindestens aber ein Carsharing-Standplatz.
- Betrieb eines bedarfsgerechten Hauslieferdienstes für die Verkaufsnutzung.»

Bebauungsplan Roche

Ratschlag zum Bebauungsplan Grenzacherstrasse (Südareal), Areal F. Hoffmann-La Roche AG¹³

2.5. Erschliessung

a. Zum Zeitpunkt der Baueingabe für das Hochhaus auf dem Baufeld 1 (Bau 1) muss ein Mobilitätskonzept vorgelegt werden. Bis zum Baubeginn ist durch die Bauherrschaft eine geeignete Lösung der Parkierung mit flankierenden Massnahmen basierend auf dem Mobilitätskonzept auszuarbeiten und mit den zuständigen Behörden abzustimmen. Das Gebäude darf nur in Betrieb genommen werden, sofern die im Mobilitätskonzept auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme ausgerichteten Massnahmen, welche in der Verantwortung von Roche sind, umgesetzt sind.

¹² www.spreitenbach.ch/uploads/tx_userpdflist/Gestaltungsplan_P092__20120913.pdf (Abfrage 20.6.2013)

Herausforderungen, Konflikte

Im Grundlagenwerk «Kommunale Raumplanung in der Schweiz»¹⁴ wird festgehalten: «Die Inhalte von Sondernutzungsplänen sollen sich auf das beschränken, was langfristig verbindlich bleiben soll. (...) Details, die im Baubewilligungsverfahren geregelt werden können, gehören demnach nicht in Sondernutzungspläne. Dies schliesst nicht aus, dass z.B. Realisierungsideen konkretisiert werden, aber nicht verbindlich, sondern als Grundlage bzw. Wegleitung für die Detailprojektierung.»

Mit dem vorstehenden «Standard» wird versucht, diesem Anliegen Rechnung zu tragen. Aus Sicht des Bearbeitungsteams kann es aber auch angezeigt sein, in begründeten Fällen, z.B. bei einer hohen Vorbelastung des Strassennetzes, weitergehende Regelungen explizit in den Sondernutzungsvorschriften festzuschreiben.

3.4 Projekt, Baugesuch

Inhalt

Innerhalb der – u.a. über Studienaufträge und Sondernutzungsplanungen spezifisch ausgestalteten – gültigen Rahmenbedingungen wird durch die Grundeigentümer- bzw. Bauherrschaft das Areal entwickelt. Meist wird dann baufelderspezifisch ein Baugesuch erarbeitet.

Je nach Projekt sind dabei neben den Pflichten aus den kommunalen Rahmenbedingungen auch auf kantonaler oder auf Bundesebene festgesetzte Pflichten zu erfüllen (vgl. Kapitel 4).

Die Ergebnisse dieser Arbeiten – z.B. ein erarbeitetes Mobilitätskonzept – werden dem Baugesuch als Zusätze beigefügt.

Das vorgelegte Baugesuch und seine Zusätze werden durch die Gemeinde geprüft. Sind die gesetzlichen Anforderungen erfüllt, wird eine Baubewilligung erteilt – ggf. mit Auflagen. Zur Erfüllung der Anforderungen müssen die Bauten und Anlagen

- dem Zweck der Nutzungszone entsprechen,
- den Vorschriften des Planungs- und Baugesetzes entsprechen,
- eine ausreichende Erschliessung und
- eine wirksame Abstimmung von Siedlung und Verkehr nachweisen.

Behandlung des Mobilitätsmanagements

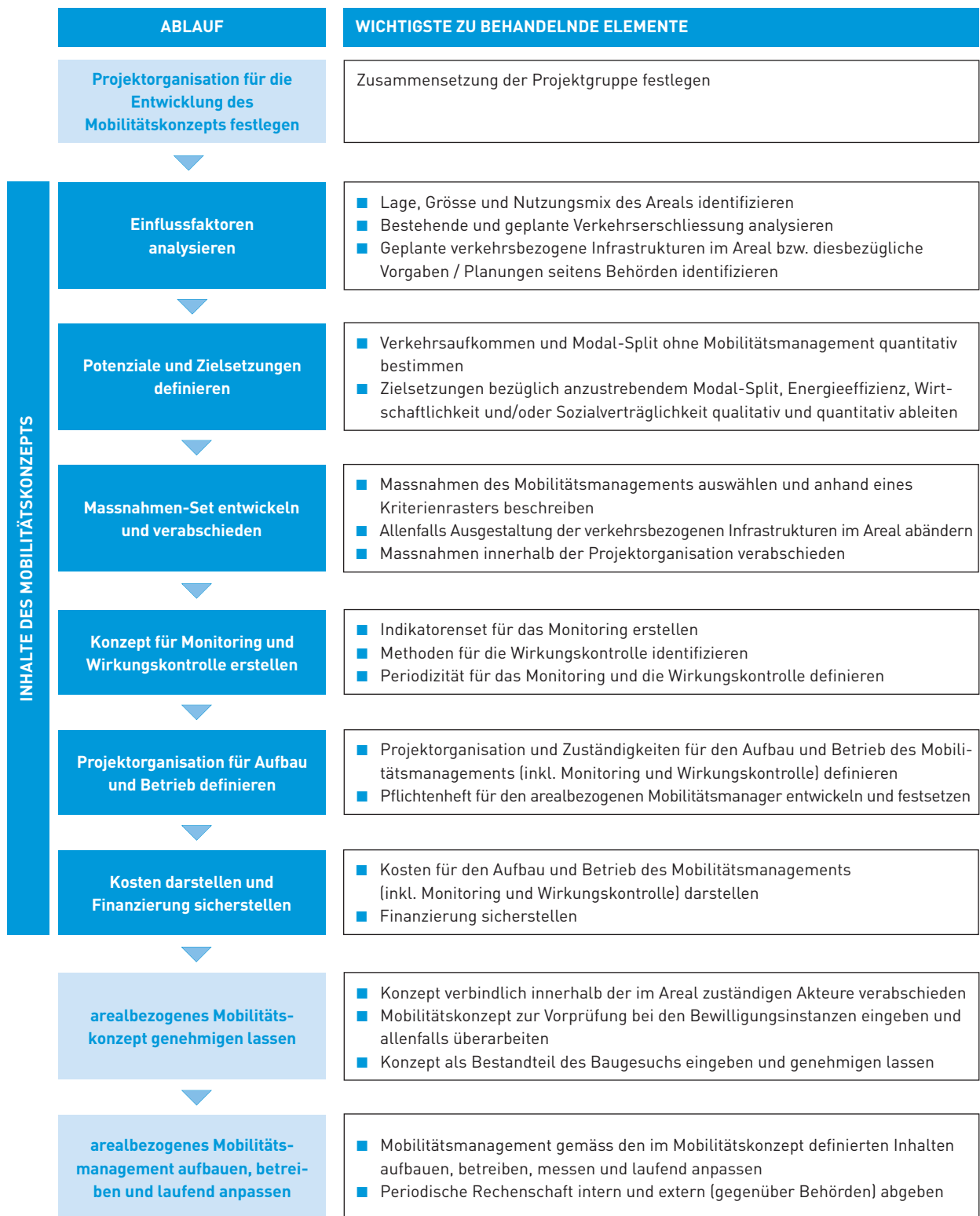
Das Mobilitätskonzept soll die wirksame Abstimmung von Siedlung und Verkehr nachweisen. Dazu ist zu den wichtigsten Massnahmen und Inhalten aufzuzeigen, wie diese konkret umgesetzt und langfristig finanziert werden. Es ist zudem anzustreben, dass der Nachweis zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr nicht nur für den Zeitpunkt des Baus geführt wird, sondern auch längerfristig über ein Controlling sichergestellt werden kann.

Das Mobilitätskonzept wird durch die Bauherrschaft erarbeitet und i.d.R. als separate Beilage zum Baugesuch eingereicht. Es umfasst u.a. eine Beschreibung der zur Umsetzung vorgesehenen Massnahmen¹⁵. Die nachstehende Abbildung beschreibt den Ablaufprozess zur Erstellung eines Mobilitätskonzepts mit den dazu notwendigen Arbeitsschritten.

13 Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, Ratschlag zum Bebauungsplan Grenzacherstrasse (Südareal), Areal F. Hoffmann-La Roche AG, Basel. S. 22, Regierungsratsbeschluss vom 29.6.2010.

14 K. Gilgen (Hrsg.), Kommunale Raumplanung in der Schweiz, vdf Hochschulverlag, Zürich, 2012. S. 505.

15 Das MIPA-Handbuch «Mobilitätskonzepte für effiziente Areale» befasst sich ausführlich mit diesem Thema.



Quelle: MIPA-Handbuch «Mobilitätskonzepte für effiziente Areale»

Abbildung 2.1: Ablauf und Inhalte eines Mobilitätskonzepts für effiziente Areale – Übersicht

Controlling und Sanktionen

Bei der Prüfung des Mobilitätskonzepts ist sicherzustellen, dass die Schlüsselmassnahmen so definiert sind, dass ihre Umsetzung und ggf. Wirkung im Rahmen eines Controllings überprüft werden können.

Falls z.B. die Bewilligung eines Baugesuchs an Zielvorgaben im Bereich des Verkehrsaufkommens (z.B. max. Anzahl zulässige Fahrten pro Zeiteinheit) geknüpft ist, sollen seitens der öffentlichen Hand auch die Sanktionen bei Nichterfüllung der Vorgaben definiert und – falls nicht bereits in den Sondernutzungsvorschriften geregelt – als Auflagen bei der Baubewilligung festgesetzt werden. Mögliche Sanktionen bei Nichterfüllung können z.B. sein:

- Anpassung der Kernmassnahmen des Mobilitätsmanagements (z.B. Erhöhung der Parkgebühren)
- Anpassung der Zahl der bereitgestellten Auto-Parkfelder
- Einrichtung einer Ausfahrtdosierung in Abhängigkeit der Leistungsfähigkeit des umliegenden Strassen-netzes
- Zahlung einer Gebühr pro Anzahl Fahrten, die über dem vorgegebenen Maximum liegen und die dann z.B. wiederum zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung eingesetzt wird.

Herausforderungen, Konflikte

Um eine langfristige Sicherung der Verankerung zu unterstützen, muss – z.B. in Form eines öffentlich-rechtlichen Vertrags – sichergestellt werden, dass eine spätere Käuferschaft des Projekts verpflichtet wird, sämtliche obligatorischen Bestimmungen – unter Einbezug des Mobilitätskonzepts – zu übernehmen und auf einen allfälligen Rechtsnachfolger am Kaufobjekt zu überbinden, mit dem Recht und der Pflicht zur Weiterüberbindung.

Ebenfalls zu regeln ist die Art und Weise, wie unterschiedliche Bauherrschaften innerhalb eines spezifischen Areals den gemeinsamen, einheitlichen Zielsetzungen und Auflagen verpflichtet werden. Im Rahmen der Arbeiten von EnergieSchweiz für Gemeinden zu den «2000-Watt-Arealen» wurden erste Grundlagen dazu entwickelt.¹⁶

¹⁶ EnergieSchweiz für Gemeinden (Hrsg.), Rechtliche Aspekte zur Umsetzung der 2000-Watt-Areale, Bern, Januar 2014.

4. GENERELL WIRKENDE KOMMUNALE INSTRUMENTE

4.1 Einleitung

Nachstehend wird auf weitere kommunale Instrumente eingegangen, die ein arealbezogenes Mobilitätsmanagement auslösen können. Sie wirken dabei nicht spezifisch auf die Entwicklung eines konkreten Areals, sondern schaffen i.d.R. generell gültige Rahmenbedingungen, mit denen sie auf den Entwicklungsprozess eines Areals einwirken.

Vertieft werden hier diejenigen Rahmenbedingungen für die Verankerung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements, die durch die Gemeinde und in Form der planerischen Instrumente der Richt- und Nutzungsplanung gesetzt werden (Kapitel 4.2 und 4.3). Vertieft wird aber auch ein Beratungsangebot (Kapitel 4.4), mit welchem eine zusätzlich wirkende Rahmenbedingung geschaffen wird.

4.2 Richtplanungen und Programme

Inhalt

Der Richtplan ist das Instrument zur behördenverbindlichen Abstimmung und Koordination der raumwirksamen Tätigkeit aller mit Planungsaufgaben beauftragten Hoheitsträger. Auch der Richtplanung des Kantons (vgl. Kapitel 5.1) kommt hier eine wesentliche Bedeutung zu. Richtpläne auf kommunaler Ebene existieren teilweise für das gesamte Gemeindegebiet, teilweise beziehen sie aber als «Quartierrichtplan» oder «Entwicklungsrichtplan¹⁷» auch nur Teilgebiete der Gemeinde ein. Im Kanton Aargau bildet der «Kommunale Gesamtplan Verkehr» (KGV) gemäss Baugesetz¹⁸ ein wesentliches Element der Richtplanung. Die zugehörige Wegleitung des Kantons empfiehlt, im KGV auch Massnahmen des Mobilitätsmanagements aufzunehmen.

Ergänzend oder alternativ bestehen vielfach kommunale Leitbilder oder Mobilitätsstrategien, die Entwicklungsvorstellungen und Zielsetzungen enthalten, auf die wiederum bei der Verankerung des Mobilitätsmanagements abgestützt werden kann und die in einem Masterplan konkretisiert werden können.

Behandlung des Mobilitätsmanagements

Zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr kann schon auf Stufe des Richtplans, beispielsweise für Entwicklungsgebiete, die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts vorgeschrieben werden.

Für Areale in Entwicklungsgebieten oder für einzelne Projekte soll die Erstellung eines Mobilitätskonzepts insbesondere dann vorgesehen/angestrebt werden, wenn sie in verkehrlich sensiblen Gebieten liegen. Ein wichtiges Indiz für verkehrlich sensible Gebiete ist deren Zugehörigkeit zu einem Agglomerationsprogramm-Perimeter. Ebenfalls relevant sind Gebiete, in denen das bestehende Strassennetz bereits heute stark ausgelastet ist.

17 z.B. Entwicklungsrichtplan (ERP) Galgenbuck, Stadt Baden, Juli 2012.

18 Kanton Aargau, Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz, BauG), §54a.

STANDARD ZUR AUSFORMULIERUNG DER VERANKERUNG

Für die Entwicklungsgebiete

- Beispielgebiet 1
- Beispielgebiet 2 und
- Beispielgebiet 3

wird die Erstellung eines Mobilitätskonzepts vorgeschrieben. Es wird im Rahmen einer Gestaltungsplanung und der Baugesuchserarbeitung stufengerecht konkretisiert und mit der ersten Baubewilligung im Gebiet durch die Bewilligungsbehörde geprüft und abschliessend festgesetzt.

BEISPIEL

Entwicklungsrichtplan Baden-Galgenbuck

(Bestimmungen gemäss Stadtratsbeschluss 20. Juni 2011, Stand 15. Juni 2012)

Art. 17 Nachhaltige Mobilität

¹ Ein Mobilitätskonzept zeigt Massnahmen zur Erschliessung der Baufelder und zur Förderung der nachhaltigen Mobilität. Es ist im Rahmen des Gestaltungsplans zu erarbeiten.

4.3 Nutzungsplanung

Inhalt

Nutzungspläne sind Rechtsakte des Gemeinwesens, welche Art, Ort und Intensität der Bodennutzung in Übereinstimmung mit den Vorgaben der Richtplanung parzellenscharf und grundeigentümerverbindlich festsetzen. Sie erfolgen i.d.R. in Form eines Zonenplans und einer Bau- und Nutzungsordnung (BNO)¹⁹.

Mit der Zonenzuweisung in der BNO kann vorgeschrieben werden, dass für bestimmte Teilbereiche eine Sondernutzungsplanung²⁰ durchgeführt werden muss (vgl. Kapitel 3.3). Vorausgesetzt wird dabei insbesondere ein wesentliches öffentliches Interesse, etwa ein solches des Ortsbild-, Landschafts-, Aussichts- oder Immissions-schutzes oder ein solches an einer differenzierten baulichen Verdichtung.

Behandlung des Mobilitätsmanagements

In vielen Gemeinden wird in der BNO die Erstellung von Pflichtparkplätzen für den motorisierten Individualverkehr geregelt. In gewissen Gemeinden ist dieser Aspekt auch in einer eigenen Parkierungsverordnung geregelt. Entsprechende Regelungen zur Parkplatz-Erstellungspflicht können auch Bestimmungen zum Mobilitätsmanagement²¹, zur Erarbeitung von Mobilitätskonzepten und zu Fahrtenmodellen²² oder zum Umgang mit tiefen Parkfelderzahlen bei autoarmen Nutzungen²³ enthalten.

19 Anstelle des Begriffes «Bau- und Nutzungsordnung» wird auch der Begriff «Bau- und Zonenordnung» (BZO) verwendet.

20 z.B. in Form einer Gestaltungsplanpflicht für bestimmte Gebiete.

21 z.B. im Parkplatzreglement der Gemeinde Cham vom 1. Mai 2007.

22 Entwurf Parkplatzverordnung Winterthur, bau.winterthur.ch/ppvo (Abfrage vom 20.6.2013).

23 Parkplatzverordnung (PPV) der Stadt Zürich, Revisionsfassung 2010.

STANDARD ZUR AUSFORMULIERUNG DER VERANKERUNG

Für Projekte, die ein Verkehrsaufkommen von mehr als XY Fahrten pro Tag erzeugen bzw. mehr als XY Parkfelder umfassen, ist ein Mobilitätskonzept vorzulegen.

Es müssen zwingend folgende Punkte thematisiert werden:

- Ziele
- Projektbeschreibung mit wichtigsten Eckdaten (Nutzungen, nachvollziehbare Herleitung Anzahl Auto-Parkfelder und Veloabstellplätze, ÖV- und Velo-/Fussverkehrs-Anbindung, wichtigste Ziele und Quellen des erwarteten Verkehrsaufkommens)
- monetäre Parkraumbewirtschaftung mit verkehrswirksamer Gebührenhöhe (ohne Bewohner)
- Informationen und Anreize zum Benützen des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs (z.B. Ökobonus)
- bedarfsgerechtes Carsharing-Angebot
- Monitoring/Controlling

Das Mobilitätskonzept wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens geprüft und bewilligt.

Zeigt das Monitoring/Controlling wiederholt auf, dass die anvisierten Ziele nicht erreicht wurden, kann der Gemeinderat verlangen, dass bestehende Massnahmen verschärft und weitere Massnahmen auf ihre Zweckmässigkeit hin geprüft und bei Eignung umgesetzt werden.

Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.

BEISPIELE

Öffentlicher Rahmengestaltungsplan «Umfeld Grüze», Winterthur (öffentliche Auflage²⁴)

Art. 12 Mobilitätskonzept

Für die einzelnen Baufelder ist jeweils ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten. Darin sollen Massnahmen aufgezeigt werden, die den induzierten Verkehr mit den Strassenkapazitäten sowie mit dem öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr abstimmen.

Das Mobilitätskonzept ist gleichzeitig mit dem ersten Bauvorhaben auf einem Baufeld der Baubehörde zur Bewilligung vorzulegen.

Parkplatzreglement der Gemeinde Cham vom 1. Mai 2007

§ 9 Mobilitätsmanagement

Werden in Arbeitszonen innerhalb eines zusammenhängenden Gebiets (bezogen auf die Erschliessung) mehr als 50 Parkplätze erreicht oder erstellt, ist mit dem Baugesuch ein Mobilitätsmanagementkonzept vorzulegen. Dieses zeigt auf, wie die Mobilität der Mitarbeitenden, Besucher/innen und der Kundschaft auch mit anderen Verkehrsmitteln wie öffentlichem Verkehr, Velo- und Fussverkehr gefördert wird. Es sind verbindliche Ziele und Massnahmen mit einem Kontrollinstrument vorzulegen. Diese werden mit der Baubewilligung vertraglich mit dem Gemeinderat festgelegt.

²⁴ Version zur öffentlichen Auflage vom 18.3.2013; Fassung vom 8.2.2013.

BEISPIELE

Parkplatzverordnung PPV der Stadt Zürich (Revisionsfassung 2010)

Art. 8 Abs. 5

Autoarme Nutzungen können von der Nachweispflicht ganz oder teilweise befreit werden, sofern ein reduzierter Bedarf über ein Mobilitätskonzept nachgewiesen und durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird. Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet, bei wiederholten Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts, die im Sinne von Art. 5 Abs. 1 minimal erforderlichen Abstellplätze real nachzuweisen oder durch eine entsprechende Ersatzabgabe nach Art. 15 ff. abzugelten. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.

Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen (Parkplatzverordnung, PPV) Kanton Basel-Stadt vom 22. Dezember 1992

Gemäss Paragraph 3 werden lediglich Maxima definiert. Minima werden keine gefordert.

Verfahren

§3. Die Anzahl der Parkplätze sowie die Zahl der Fahrten werden im Bauentscheid festgelegt. Zuständig ist das Bauinspektorat.

² Die Berechnung der maximalen Anzahl Parkplätze berücksichtigt die Nutzungen auf der gesamten Parzellenfläche, wobei vorhandene Parkplätze einbezogen werden.

Entwurf Verordnung über Fahrzeugabstellplätze der Stadt Winterthur (Entwurf zur öffentlichen Auflage²⁵)

Art. 7

¹ Der Stadtrat kann für Projekte mit einem Grenzbedarf von über 50 Parkplätzen in Planungs- und Baubewilligungsverfahren Mobilitätskonzepte verlangen, wenn

- a) sich Überlastungen auf dem übergeordneten Strassennetz abzeichnen;
- b) die minimal erforderliche Parkplatzzahl (autoarme Nutzungen, Schutzobjekte) unterschritten wird;
- c) Bauten und Anlagen mehr als 100 Parkplätze/ha anrechenbare Grundstückflächen aufweisen;
- d) eine nutzungsbezogene Zuordnung von Parkplätzen aufgehoben wird, oder
- e) wenn Fahrtenmodelle zum Einsatz kommen.

² Mobilitätskonzepte zeigen für besondere Nutzungen und besondere Verhältnisse Massnahmen auf, die den induzierten Verkehr mit den Strassenkapazitäten sowie mit dem öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr abstimmen.

³ Mobilitätskonzepte müssen folgende Mindestinhalte aufweisen:

- a) Ziel, Zweck und Zuständigkeit
- b) Zusammenspiel von Parkplatzangebot und erwarteter Parkplatznachfrage
- c) Ausstattung der Parkieranlagen
- d) Parkplatz-Bewirtschaftung
- e) Integration in übergeordnetes Parkleitsystem
- f) Monitoring
- g) Massnahmen/Sanktionen, sofern Ziele nicht erreicht werden

4.4 Beratung

Inhalt

Durch das Angebot von spezifischen Beratungsleistungen zur Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements durch die öffentliche Hand kann eine weitere wichtige Rahmenbedingung für die Verankerung des Mobilitätsmanagements in den Entwicklungsprozessen von Arealen geschaffen werden. Mit der angebotenen Beratung wird insbesondere auch angestrebt, den Wissensstand über das Mobilitätsmanagement zu erhöhen und damit dazu beizutragen, dass Massnahmen des Mobilitätsmanagements vermehrt auch auf freiwilliger Basis eingeführt werden.

Den Grundeigentümerschaften / Bauherrschaften / Investoren wird dazu eine Beratung angeboten. Sie kann in allen Phasen der Entwicklung bezogen werden. Die Beratung kann in ihrem maximalen Umfang definiert und damit auch in ihren Kosten beschränkt werden.

Behandlung des Mobilitätsmanagements

Durch die angebotene Beratung können die Privaten für das Thema des Mobilitätsmanagements sensibilisiert und in der Planung der Massnahmen unterstützt und geschult werden. Je früher die Beratungsleistungen angebracht werden können, desto grösser ist die Chance, dass eine erfolgreiche Abstimmung des Mobilitätsmanagements auch mit weiteren Rahmenbedingungen erfolgen kann.

STANDARD ZUR AUSFORMULIERUNG DER VERANKERUNG

Die Gemeinde ermöglicht – sofern kein Angebot des Kantons besteht – Grundeigentümer- und Bauherrschaften sowie Investoren den Bezug von kompetenter Beratung bei der Entwicklung von Mobilitätskonzepten.

BEISPIEL

Die durch den Kanton Aargau im Rahmen eines Auftrags mandatierte Geschäftsstelle *aargaumobil* unterstützt Gemeinden, Unternehmen und auch den Kanton bei der Beurteilung und Entwicklung von Mobilitätskonzepten und bei der Verankerung derselben in planerischen Instrumenten.

www.aargaumobil.ch

5. ÜBERKOMMUNALE INSTRUMENTE

5.1 Planungen und Programme der öffentlichen Hand

Richtplanung

Massgebende Rahmenbedingungen setzen der Kanton mit der kantonalen Richtplanung oder die Region auf regionaler Stufe. Die Richtplanung kann Massnahmen des Mobilitätsmanagements direkt vorsehen – z.B. für Entwicklungsgebiete von kantonalen Bedeutung – oder indirekt initiieren.

BEISPIELE

Kanton Zug; Kantonaler Richtplan – Richtplantext; rechtskräftige Beschlüsse bis 29. August 2013 ²⁶

S 5.2.3

In den Gebieten für Verdichtung ist eine erhöhte Ausnutzung zulässig. Die Gemeinden führen vor einer Umzonung mit Erhöhung der Ausnutzungsziffer für grössere Teilgebiete oder das Gesamtgebiet ein qualifiziertes städtebauliches Variantenstudium durch. Das Verfahren setzt sich mit mindestens folgenden Punkten auseinander:

- a. Städtebau, Nutzungsart, -verteilung und -mass
- b. Erschliessung (MIV, ÖV, LV, Mobilitätsmanagement, Energieversorgung)
- c. Freiraum und landschaftliche Einbettung
- d. Die Gemeinden sichern die Qualitäten des städtebaulichen Verfahrens grundeigentümerverbindlich im Zonenplanverfahren.

Richtplan Kanton Bern mit Fahrleistungsmodell

«Der Richtplan Kanton Bern 2002 verteilt mit raumplanerischen Mitteln einen Fahrleistungskredit auf Zentren und kantonale Schwerpunkte. (...) In den Agglomerationen Bern, Biel und Thun wird die zulässige Fahrtenzahl mit regionalen Richtplänen auf einzelne Standorte verteilt. (...) In der Baubewilligung werden die zulässige Fahrtenzahl und ihre Überwachung für das einzelne Vorhaben festgelegt. Verkehrsintensive Vorhaben können somit dann als räumlich eingeordnet und umweltverträglich bezeichnet werden, wenn sie am bezeichneten Standort realisiert werden und die bewilligte Fahrtenzahl dauernd einhalten. Anstelle einer Vielzahl von Auflagen und Bedingungen wird mit dem Fahrleistungsmodell die Umweltverträglichkeit direkt mit der zulässigen Anzahl von Fahrten sichergestellt. Die Anzahl Parkplätze spielt dagegen nur mehr eine untergeordnete Rolle. Das Fahrleistungsmodell stützt sich auf Art. 11, 12 und 44a USG, den kantonalen Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2000 / 2015, Art. 53 BauV in Verbindung mit Art. 17 BauG, den kantonalen Richtplan 2002.»

Im Bericht²⁷ werden für verkehrsintensive Vorhaben (VIV) auch Massnahmen des Mobilitätsmanagements wie z.B. Mitfahrzentralen, Shuttlebusse und Mobility CarSharing für Dienstfahrten als mögliche Massnahmen aufgeführt.

²⁶ <http://zg.clex.ch/frontend/versions/1258> (Abfrage 29.11.2013)

²⁷ Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern / beco Berner Wirtschaft, Berner Fahrleistungsmodell, Bern, Dezember 2005, S. 6.

Gesamtverkehrskonzeption (GVK)

Massnahmen des Mobilitätsmanagements sollen auch in einer kantonalen oder regionalen Gesamtverkehrskonzeption als Handlungsfeld vorgesehen werden.

BEISPIEL

mobilitätAARGAU – Gesamtverkehrsstrategie

In der vom Grossen Rat verabschiedeten Gesamtverkehrsstrategie²⁸ wird das Mobilitätsmanagement in einer eigenen Strategie geregelt.

3.13 Strategie Mobilitätsmanagement

Strategie Durch Vernetzen und Informieren der an der Mobilität Beteiligten wird ein nachhaltiges Verkehrsverhalten gemeinsam mit Gemeinden, Firmen und Mobilitätspartnern gefördert.

Ziel Mobilitätsmanagement bezeichnet verkehrsmittelübergreifende Handlungskonzepte und Massnahmen, welche die Förderung eines nachhaltigeren Verkehrsverhaltens zum Ziel haben. Dabei handelt es sich um einen nachfrageorientierten Ansatz im Bereich des Personenverkehrs, der neue Kooperationen initiiert und ein Massnahmenpaket bereitstellt. Die Massnahmen basieren auf den Handlungsfeldern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination und bedürfen eines Marketings. Verkehrsteilnehmende sollen schon vor der Fahrt besser mit Verkehrs- und Mobilitätsinformationen versorgt werden.

Agglomerationsprogramm

Massnahmen des Mobilitätsmanagements werden in Agglomerationsprogrammen explizit als Handlungsfeld vorgesehen, auch wenn sie selber nicht von Finanzierungsbeiträgen des Bundes profitieren können.

BEISPIEL

Agglomerationsprogramm Luzern

Im Agglomerationsprogramm Luzern²⁹ wird beispielsweise festgehalten:

«Die Ausbaumassnahmen für den öffentlichen und privaten Verkehr auf Strassen und Schienen werden unterstützt durch verschiedene weitere Mobilitätsmassnahmen wie Mobilitätsmanagement und Bike-and-Ride-Anlagen.»

Zudem wurde als Projekt des Mobilitätsmanagements mit dem Webauftritt www.luzernmobil.ch eine virtuelle Mobilitätszentrale aufgebaut.

²⁸ Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt; mobilitätAARGAU Gesamtverkehrsstrategie, verabschiedet vom Grossen Rat am 19. September 2006.

²⁹ <https://aggloprogramm.lu.ch/>; (Abfrage vom 20.6.2013)

5.2 Gesetze und Verordnungen

Kantonales Baugesetz, Bauverordnung

Die kantonale Gesetzgebung im Bereich Planung und Bau und die damit verbundenen Reglemente und Verordnungen können direkte oder indirekte Rahmenbedingungen zur Umsetzung und Verankerung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements definieren. Die kantonalen Grundlagen setzen wesentliche Rahmenbedingungen, in denen sich die Gemeinden mit ihren Planungen und Regelungen entwickeln müssen.

Auf kantonomer Ebene können so z.B. Instrumente definiert werden, in denen wiederum die Verankerung des Mobilitätsmanagements bzw. die Umsetzung entsprechender Massnahmen vorgesehen wird³⁰.

BEISPIEL

Kommunaler Gesamtplan Verkehr Kanton Aargau

Der Kanton Aargau thematisiert im Paragraph 54a des kantonalen Baugesetzes die Erstellung eines Kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV). Die zugehörigen Empfehlungen³¹ sehen die Aufnahme von Massnahmen des Mobilitätsmanagements ausdrücklich vor.

Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Im Rahmen der Gesetzgebung, wie z.B. der Umweltgesetzgebung, setzt bereits der Bund Rahmenbedingungen. Die Umweltgesetzgebung setzt Anforderungen, deren Einhaltung bei geplanten Projekten sichergestellt werden muss. Von besonderer Projektrelevanz ist hier die UVP-Pflicht. Mit im Projekt vorgesehenen Massnahmen des Mobilitätsmanagements kann zum Nachweis der Umweltverträglichkeit beigetragen werden.

Kapazitätsnachweis

Für Projekte, die mehr als eine definierte Anzahl Fahrten erwarten lassen, kann die Erstellung eines Kapazitätsnachweises vorgesehen werden. Entsprechende Überlegungen werden auch im detaillierten Verfahren zur Herleitung des Parkfelderbedarfs gemäss VSS-Norm SN 640 281 vorgesehen. Mit im Projekt vorgesehenen Massnahmen des Mobilitätsmanagements kann zum Nachweis ausreichender Kapazitäten beigetragen werden.

BEISPIEL

Der Kanton Aargau formuliert dazu in seinen **Empfehlungen zum Kapazitätsnachweis**³² wie folgt:

«Ist die prognostizierte Verkehrsqualität nicht genügend und können Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur die erforderlichen Verkehrskapazitäten nicht schaffen, sind andere Massnahmen zu ergreifen und z.B. die Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs oder eines Mobilitätskonzepts zu nutzen. Als letzte Möglichkeit ist eine Verbesserung der Verkehrsqualität in der Anpassung des Projekts, der Parkraumbewirtschaftung oder der Nutzungsart zu suchen.»

30 z.B. Pflicht zur Erstellung eines Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) im BauG des Kt. AG (§54a).

31 Kanton Aargau; Kommunalen Gesamtplan Verkehr, Empfehlungen; Aarau, August 2011 (www.ag.ch).

Genehmigungen kommunaler Planungen und Projekte durch den Kanton

Richt- und Nutzungsplanungen der Gemeinden aber auch grössere Bauprojekte müssen i.d.R. durch die kantonalen Instanzen (vor-)geprüft und bewilligt werden. In diesem Genehmigungsprozess kann seitens des Kantons sichergestellt werden, dass auch das Potenzial von Massnahmen des Mobilitätsmanagements angemessen berücksichtigt wird. Ist dies nicht der Fall, so können entsprechende Massnahmen ggf. im Genehmigungsprozess eingefordert oder angeregt werden. Dazu kann auch das Instrument der Beratung (vgl. Kapitel 4.4) eingesetzt und angeboten werden.

5.3 Normen, Programme Dritter

Neben den Akteuren der öffentlichen Hand können auch Dritte Rahmenbedingungen zu Gunsten des Mobilitätsmanagements schaffen. Nachstehend sind beispielhaft einige dieser Dritten aufgeführt.

Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS)

Die VSS gibt Normen heraus, welche massgebenden Einfluss auf Erstellung und Betrieb von Verkehrsinfrastrukturen haben. Besondere Bedeutung kommt hier insbesondere den Parkierungsnormen, allen voran SN 640 281 «Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» zu. Da in kantonalen und kommunalen Vorschriften vielfach auf diese Norm verwiesen wird, kann das entsprechende Potenzial für tiefe Parkplatzzahlen und Massnahmen des Mobilitätsmanagements oft direkt nutzbar gemacht werden. Mit Massnahmen des Mobilitätsmanagements können z.B. die in der Norm gegebenen Spielräume in Richtung eines Minimums bei der Anzahl Parkfelder gelenkt werden. Dabei kann insbesondere auch auf die Absätze 9.4 und 10.4 der Norm abgestützt werden.

Ebenfalls bedeutsam ist die aktuelle Normierung der Erstellung von Veloabstellanlagen in SN 640 065 «Parkieren; Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen».

SIA Effizienzpfad Energie

Mit dem durch den Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein (SIA) herausgegebenen SIA Effizienzpfad Energie³³ werden für Gebäude Zielwerte für den Primärenergieverbrauch und für die Treibhausgasemissionen definiert. Die zugehörige Rechenhilfe zeigt für Wohngebäude, Büros und Schulen im Mobilitätsbereich insbesondere den Einfluss von Elementen wie Parkplatzverfügbarkeit, ÖV-Erschliessungsgüte, Verfügbarkeit von Dauerabonnements des öffentlichen Verkehrs sowie der Distanz zum nächsten Detailhandelsgeschäft auf den Primärenergieverbrauch und die Treibhausgasemissionen auf.

2000-Watt-Areale – Energiestadt

Der Trägerverein Energiestadt hat mit dem Label «2000-Watt-Areal»³⁴ ein Instrument geschaffen, welches bei den Grundeigentümer- und Bauherrschaften sowie Investoren von Arealen auf grosses Interesse stösst. Neben den im SIA Effizienzpfad Energie behandelten Nutzungen werden hier auch Verfahren zur Ermittlung von Zielwerten für die Nutzungen Verkauf, Hotel und Restaurant bereitgestellt. Im Entwicklungsprozess der Areale und auch für den Arealbetrieb werden Massnahmen vorgesehen, die auch den Mobilitätsbereich betreffen. Mit Massnahmen des Mobilitätsmanagements kann hier zur Erreichung des Labels beigetragen werden. Das Label kann nur an Areale in Energiestädten vergeben werden.

32 Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Kapazitätsnachweis §46 BauV, Empfehlungen. Aarau, August 2011. S. 3.

33 SIA-Merkblatt 2040, SIA Effizienzpfad Energie, Methodische Details zur Mobilität werden im SIA-Merkblatt 2039 Mobilität – Energiebedarf in Abhängigkeit vom Gebäudestandort geregelt.

34 www.2000watt.ch/gebaeude-areale-quartiere/2000-watt-areale/ (Abfrage vom 29.11.2013)

6. FAZIT

Mit einer Verankerung von Vorgaben und Rahmenbedingungen zur verkehrsbezogenen Infrastruktur und zum Mobilitätsmanagement kann im Bereich der Mobilität ein wichtiger und massgebender Beitrag zu einem effizienten Areal geleistet werden.

Im vorliegenden Handbuch wird – illustriert mit Beispielen – aufgezeigt, wie eine entsprechende Verankerung stufengerecht erfolgen kann. Der frühzeitigen Verankerung des Themas in den Planungsinstrumenten und Rechtsgrundlagen kommt dabei eine zentrale Rolle zu.

Aufgrund der Vielfalt der kommunalen und kantonalen Rechtssysteme weisen die aufgeführten Überlegungen, Beispiele und Formulierungsvorschläge keine Allgemeingültigkeit auf. Sie müssen jeweils aufgrund der lokalen Gegebenheiten auf ihre Anwendbarkeit geprüft und ggf. angepasst werden.

GLOSSAR

Agglomerationsprogramm: Planungsinstrument, das die Koordination bereichsübergreifender Themen innerhalb einer Agglomeration ermöglicht. Es stützt sich auf die horizontale (zwischen Partnern innerhalb der Agglomeration) und die vertikale Zusammenarbeit (Bund, Kanton, Agglomeration). Damit soll die Koordination der Projekte und ihre Umsetzung in den Agglomerationen sichergestellt werden.

Areal: Klar definierter räumlicher Perimeter, welcher von einem Einzelunternehmen oder einer einheitlich organisierten Gesellschaft entwickelt wird.

Baufeld: Überbaubare Grundstückfläche

Baubewilligung: Wer bauen will braucht eine Baubewilligung. Meist ist dafür die Gemeinde zuständig. Sie prüft, ob ein Bauvorhaben den Vorschriften der jeweiligen Zone entspricht und ob die Umweltvorschriften (z.B. bezüglich Lärm oder Luftreinhalte) eingehalten werden. Baugesuche müssen publiziert werden, damit Betroffene (benachbarte Eigentümer, Schutzorganisationen) dagegen Einsprache erheben können.

Bau- und Nutzungsordnung (BNO): Die Bau- und Nutzungsordnung (BNO) umfasst das kommunale Raumplanungs-, Umwelt- und Baurecht. Ihre Vorschriften finden Anwendung auf alle Bauten und Anlagen, deren Nutzung sowie den Schutz des Bodens. Die BNO gilt für das gesamte Gemeindegebiet und ist grundeigentümergebunden.

Entwicklungsrichtplan (ERP): Der Entwicklungsrichtplan (ERP) beschreibt die erwünschte räumliche Entwicklung eines Gebietes behördenverbindlich. Er hat den Status eines kommunalen Teilrichtplans. Er konkretisiert die bestehenden Planungsinstrumente und koordiniert die Bedürfnisse und komplexen Zusammenhänge.

Gestaltungsplan (GP): Element der Sondernutzungsplanung

Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV): Das revidierte Baugesetz des Kantons Aargau stellt den Gemeinden in §54a das Instrument des Kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV) zur Verfügung. Mit dem KGV werden die erwartete Verkehrsentwicklung und die kommunale Nutzungsplanung miteinander abgestimmt.

Langsamverkehr (LV): Fortbewegung zu Fuss und durch menschliche Muskelkraft angetriebene Räder oder Rollen, primär also Fuss- und Veloverkehr.

Mobilitätskonzept: Das Mobilitätskonzept ist das Planungsinstrument für den Aufbau und Betrieb eines Mobilitätsmanagements an einem Standort. Im Konzept werden die Rahmenbedingungen, die Potenziale, die Ziele, die Massnahmen, die Zuständigkeiten für den Aufbau und den Betrieb der Massnahmen, das Monitoring und die Wirkungskontrolle sowie die Kosten und Finanzierung definiert.

Mobilitätsmanagement, arealbezogen: Das arealbezogene Mobilitätsmanagement befasst sich mit den Mobilitätsbedürfnissen der verschiedenen Nutzergruppen eines Areals und den durch diese ausgelösten Verkehrsvorgängen. Für die Nutzergruppen werden Massnahmen bereitgestellt, die es erlauben, die Mobilitätsbedürfnisse möglichst mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Velo oder zu Fuss abzuwickeln. Der Aufbau und der Betrieb der Massnahmen erfolgen durch die Bauherr- bzw. die Grundeigentümerschaft.

Modal-Split: (I.d.R. prozentuale) Aufteilung von Etappen, Wegen, Unterwegszeiten, Wegdistanzen auf einzelne Verkehrsmittel oder zusammengefasste Verkehrsmittelgruppen (wie LV, MIV, ÖV)

Motorisierter Individualverkehr (MIV): Im Personenverkehr Sammelbegriff für Personenwagen, Motorräder, Kleinmotorräder und Mofas.

Nutzung: Verschiedene Räume inner- oder ausserhalb eines Gebäudes mit unterschiedlichen Funktionen, z.B. Wohnen, Büro, Shops, Restaurant, Park, Platz etc.

Nutzungsplanung: Erarbeiten der raumplanerischen Nutzungsordnung eines bestimmten funktional zusammenhängenden Gebietes. Mit ihr wird die zulässige Bodennutzung bezüglich Zweck, Ort und Mass parzellenscharf und grundeigentümerverbindlich festgelegt. Nutzungsplanung umfasst Rahmennutzungspläne (i.d.R. Zonenplan), Sondernutzungspläne (z.B. Baulinien-, Überbauungs-, Gestaltungs- und Quartierpläne) und jenen Teil von Baugesetz und Baureglement, welcher Zweck und Mass der Nutzung in den einzelnen Zonen umschreibt.

Öffentlicher Verkehr (ÖV): Sammelbegriff für den kollektiven Transport per Bahn, Tram, Bus und Postauto.

Rahmengestaltungsplan: Der grundeigentümerverbindliche Rahmengestaltungsplan verfeinert die Aussagen der Bau- und Zonenordnung und schafft die Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung der vorliegenden Planungen.

Richtplanung: Mit der Richtplanung werden die zur Verwirklichung der angestrebten räumlichen Ordnung erforderlichen Tätigkeiten und der Rahmen zu deren gegenseitiger Abstimmung behördenverbindlich festgelegt.

Sondernutzungsplanung: Sondernutzungspläne konkretisieren für bestimmte Gebiete, in denen die bau- und nutzungsrechtliche Grundordnung nicht ausreicht, die Nutzung und legen Grundsätze der Gestaltung fest. Im Siedlungsgebiet haben Sondernutzungspläne häufig den Zweck, städtebauliche und architektonische Qualität zu sichern. Oft werden Sondernutzungspläne auch eingesetzt, um den Bau und Betrieb grosser, raumrelevanter Bauten oder Anlagen zu regeln, so z.B. für grössere publikumsintensive Anlagen.

Studienauftrag: Honorierter Dienstleistungsauftrag zur Erarbeitung von Lösungsvorschlägen für komplexe Aufgabenstellungen.

Umweltverträglichkeitsprüfung: Das Umweltschutzgesetz verlangt, dass grössere Bauvorhaben auf ihre Umweltverträglichkeit überprüft werden. Mit der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) sollen die voraussehbaren Auswirkungen umweltbelastender Anlagen vor deren Errichtung oder vor einer wesentlichen Änderung ermittelt und beurteilt werden. Die UVP ist kein eigenes Verfahren, sondern ist in das Bewilligungsverfahren (z. B. Plangenehmigungs- oder Baubewilligungsverfahren) eingebettet.

Verkehrsaufkommen: Je nach Beobachtungseinheit die Anzahl an Etappen, Wegen, Tagesreisen oder Reisen mit Übernachtung innerhalb eines festgelegten Zeitraums.

Verordnung (VO): Verordnungen (VO) sind untergeordnete Recht setzende Erlasse, die nicht dem Referendum unterstehen. Sie bedürfen einer gesetzlichen Grundlage.

Zonenplan: Der Zonenplan bezeichnet für das Gebiet einer Gemeinde Bauzonen, Landwirtschaftszonen und Schutzzonen. Er bewirkt die klare Trennung von Baugebiet und Nichtbaugebiet. Die Bauzone wird weiter aufgeteilt in Wohn-, Arbeits- und gemischte Zonen sowie Zonen für öffentliche Bauten und Anlagen. Die Zonenfestlegungen sind parzellenscharf und grundeigentümerverbindlich.

Für einzelne Begriffe wurde auf das Glossar des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) abgestützt: www.are.admin.ch/glossar/index.html?action=id&id=26&lang=de (Abfrage vom 28.11.2013).

Ebenfalls verwendet wurde das durch die Kantone SO, ZH und BE, den Fachverband der Schweizer Raumplaner/Innen FSU sowie das Bundesamt für Raumentwicklung getragene Portal «Raumplanung macht Schule» www.raumplanungmachtschule.ch/grundlagen/begriffe.html (Abfrage vom 28.11.2013).