

Der Stadtrat von Lenzburg an den Einwohnerrat

Reglement zum Mobilitätskonzept; Genehmigung im Zusammenhang mit der neuen BNO

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat unterbreitet Ihnen Bericht und Antrag:

I. Ausgangslage

1. Im Zusammenhang mit der Gesamtrevision der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) muss gestützt auf § 43a Bauverordnung (BauV) und § 66 Abs. 3 BNO ein Reglement für die Ausführungsbestimmungen zum Mobilitätskonzept erlassen werden.
2. Am 2. Dezember 2021 wurde der Spezialkommission BNO das Instrument Mobilitätskonzept und eine mögliche Ausgestaltung vorgestellt.
3. Bei der Verabschiedung der Gesamtrevision der BNO durch den Einwohnerrat am 26. Oktober 2023 war das nun vorliegende Reglement rein informativ als Entwurf Teil der Beilage. Damit wurde bereits dargelegt, wie diese Thematik in der neuen Bau- und Nutzungsordnung umgesetzt werden könnte.

II. Grundlagen zum Mobilitätskonzept

1. Auf den 1. Januar 2022 trat die neue Bauverordnung (BauV) des Kantons Aargau in Kraft. Mit § 43a wurde die rechtliche Grundlage zum autoarmen Wohnen gelegt.

§ 43a * Autoarmes Wohnen

¹ Bei speziellen örtlichen Verhältnissen kann für autoarmes Wohnen ein geringeres Parkfelder-Angebot als gemäss den Richtwerten festgelegt werden, wenn in einem Mobilitätskonzept aufgezeigt wird, warum der Bedarf an Parkfeldern tiefer liegt und mit welchen Massnahmen dieser geringere Bedarf dauerhaft sichergestellt wird.

² Das Mobilitätskonzept ist als Auflage in die Baubewilligung aufzunehmen und im Grundbuch anzumerken.

³ Das kommunale Recht kann konkretisierende Bestimmungen erlassen.

2. Im Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV), der am 31. Oktober 2019 vom Einwohnerrat zur Kenntnis genommen worden ist, sind für autoarmes Wohnen ebenfalls Ziel und Massnahme festgelegt

Ziel RV_D: Die Parkplatzerstellungspflicht für Wohn- und Arbeitsnutzungen wird in Abhängigkeit der Erschliessung durch ÖV, Fuss- und Veloverkehr festgelegt (Stichwort «autoarmes Wohnen und Arbeiten»)

Massnahme RV_05 Autoarmes Wohnen: In der BNO werden Gebiete für autoarmes Wohnen in Abhängigkeit der Gesamtverkehrserschliessung und der Ergebnisse des Verkehrsmodells definiert. Bewilligungsvoraussetzungen für autoarmes Wohnen werden definiert. Die Berechnung des minimal bzw. maximal zu realisierenden Angebots an Parkplätzen für Wohnen und Arbeiten richtet sich im Grundsatz nach der VSS Norm SN 40 281. Dies wird ebenfalls in der BNO festgeschrieben.

3. In der VSS-Norm 40 281 «Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» ist auto-freies Wohnen erwähnt.

9.4 Spezielle örtliche Verhältnisse

Unter Berücksichtigung spezieller örtlicher Verhältnisse oder spezieller Wohnformen (z. B. autofreies Wohnen) kann eine Abweichung von den obigen Richtwerten angezeigt sein.

4. In Lenzburg soll mit Mobilitätskonzepten für Parkieranlagen die Mobilität aller Nutzenden der Parkfelder im Sinne einer stadtverträglichen Lenkung der Verkehrsentwicklung beeinflusst werden.

III. Mobilitätskonzept

1. Ein Mobilitätskonzept enthält ein Bündel von aufeinander abgestimmten Massnahmen, die es erlauben, den durch eine Arealentwicklung oder Bauvorhaben erzeugten Verkehr (Quell-Ziel-Verkehr) auf die bestehenden und künftigen Kapazitäten des übergeordneten Strassennetzes, der Parkfelder, des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie des Angebots für den Fuss- und Veloverkehr abzustimmen.
2. Die Mobilitätskonzepte werden in der Regel von den Grundeigentümerschaften erstellt und von der Bewilligungsbehörde geprüft und kontrolliert. Als gemeinsame Basis formuliert die Bewilligungsbehörde – wie im vorliegenden Reglement – Vorgaben zu Struktur und Inhalt von Mobilitätskonzepten.
3. Es gibt bereits zahlreiche vergleichbare Leitfäden und Richtlinien anderer Institutionen für die Erarbeitung von Mobilitätskonzepten. Für die Erarbeitung des vorliegenden Reglements wurden insbesondere folgende Grundlagen beigezogen:
 - MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen – Handbuch
 - Leitfaden Mobilitätskonzept autoarme Nutzungen - eine Planungshilfe, Stadt Zürich
 - Leitfaden Mobilität - Arbeitshilfe zur Erstellung von Mobilitätskonzepten, Luzern Nord
 - Mobilitätskonzepte für effiziente Areale, EnergieSchweiz

IV. Erläuterung zu einzelnen Paragraphen

Der Inhalt des Reglements zum Mobilitätskonzept wird gemäss den nachfolgend aufgeführten Paragraphen umgesetzt. Die Erläuterungen zu einzelnen Paragraphen zuhanden des Einwohnerrats sind *kursiv* wiedergegeben.

§ 1

Allgemeines Dieses Reglement regelt für das Gemeindegebiet die Anforderungen an ein Mobilitätskonzept.

- *Geforderte Regelung gemäss § 66 Abs. 3 BNO.*

§ 2

Zweck Mit Mobilitätskonzepten für Parkieranlagen soll die Mobilität aller Nutzenden der Parkfelder im Sinne einer stadtverträglichen Lenkung der Verkehrsentwicklung beeinflusst werden.

- *Für die Steuerung der Verkehrsentwicklung in Lenzburg ist die Parkierung ein Schlüsselement. Die zurückhaltende Bemessung der Parkfelderanzahl ist eine Grundvoraussetzung für die stadtverträgliche Lenkung des Verkehrs.*
- *Mit diesem Reglement kann das im Kommunalen Gesamtplan Verkehr festgelegte Ziel RV_D erfüllt werden.*
 - RV_D: Die Parkplatzerstellungspflicht für Wohn- und Arbeitsnutzungen wird in Abhängigkeit der Erschliessung durch ÖV, Fuss- und Veloverkehr festgelegt (Stichwort „autoarmes Wohnen und Arbeiten“)

§ 3

Begriffe ¹ Als motorfahrzeug- oder autoarm gelten Nutzungen mit einer verminderten Parkfeldquote (0.21 – 0.5 Autos je Wohneinheit).

² Als motorfahrzeug- oder autofrei gelten Nutzungen mit einer stark verminderten Parkfeldquote (0-0.2 Autos je Wohneinheit).

³ Motorräder werden in der Regel dem zulässigen Kontingent an Autos zugerechnet.

- *Die Bestimmung konkretisiert den Begriff «Autoarmes Wohnen» gemäss § 43a BauV bzw. die Begriffe «autoarm» und «autofrei». Die beiden Begriffe beziehen sich auf die Verfügbarkeit von privaten Parkfeldern. In den meisten Fällen und umgesetzten Projekten bedeutet dies keinen vollständigen Verzicht auf Autos (Gemäss Glossar «wohnbau-mobilitaet.ch»)*

§ 4

- Anwendungsbereich ¹ Ein Mobilitätskonzept kann gemäss § 63 der kommunalen Bau- und Nutzungsordnung vorgesehen werden bei
- a. Bauvorhaben mit der ausdrücklichen Zielsetzung motorfahrzeugarmer oder -freier Nutzung,
 - b. Parkieranlagen mit mehr als 50 Parkfeldern für Motorfahrzeuge oder Vorhaben mit mehr als 50 Arbeitsplätzen, falls dies entsprechend verfügt wird.
- ² Die im Rahmen des Mobilitätskonzepts reduzierten Parkfelder sind nicht ersatzabgabepflichtig im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens.

- Die Bestimmung konkretisiert die Vorgaben gemäss § 63 BNO, Absatz 2 und 3

§ 5

- Mindestinhalt Mobilitätskonzept ¹ Ein Mobilitätskonzept muss über folgenden Mindestinhalt verfügen:
- a. Perimeter und Vorhaben (namentlich Projektfaktoren, allfällige Sondernutzungspläne, Umweltverträglichkeitsprüfung),
 - b. Situationsanalyse (namentlich Standortfaktoren, ÖV-Erschliessung, Sharing Angebote, Nahversorgungsangebote),
 - c. Berechnung Parkfeldanzahl und deren Kennzahlen gemäss Bau- und Nutzungsordnung sowie Verkehrserzeugung,
 - d. Zielsetzungen:
namentlich angestrebte Parkfeldreduktion nach Nutzergruppen, angestrebter Modal Split, Angebote für Besuchende,
 - e. Massnahmen zur Zielerreichung,
 - f. Monitoring Parkfeldnutzungen mit Umsetzungsstand der Massnahmen,
 - g. Konzept Wirkungskontrolle: Nachweis der Umsetzung der einzelnen Massnahmen des Konzepts, Definition der massgebenden Kriterien zur Beurteilung der Einhaltung des Mobilitätskonzepts, Definition der Grenze, ab welcher die Lenkungsziele des Mobilitätskonzepts nicht mehr als eingehalten gelten.
 - h. Finanzierung und Projektorganisation.
- ² Für Mobilitätskonzepte mit mässiger Reduktion können sich die Massnahmen gemäss lit e. auf Fördermassnahmen beschränken; bei Mobilitätskonzepten mit starker und sehr starker Reduktion gemäss § 6 sind zudem vertragliche und/oder finanzielle Massnahmen vorzusehen.

Zu den vertraglichen Massnahmen gehören insbesondere eine Autoverzichtserklärung durch die Nutzenden oder eine Verpflichtung zum Bedarfsnachweis für ein eigenes Auto.

Bei Mobilitätskonzepten mit sehr starker Reduktion ist zudem der Nachweis der Machbarkeit einer der gemäss § 7 möglichen Rückfallebenen zwingend auszuweisen.

- Absatz 1 lit. a:
In Anlehnung an den Leitfaden Mobilitätsgutachten der Energie-Region Birsstadt werden unter Projektfaktoren die mobilitätsrelevanten Eigenschaften verstanden, die sich aus dem konkreten Bauvorhaben ergeben. Mindestens gehören hierzu Eckdaten des Vorhabens mit den vorgesehenen Nutzungen und der geplanten Infrastruktur.
- Absatz 1 lit. b:
Zur Situationsanalyse gehören mindestens: Standortfaktoren, gesamtverkehrlicher Kontext (Erschliessung, Mobilitätsangebote)
- Absatz 1 lit. c:
*Die Grundlage für die Berechnung des Parkfeldbedarfs findet sich in § 43 der kantonalen Bauverordnung (Parkfelderzahl, VSS 40 281).
Bei der Parkfeldberechnung können folgende Parkfelder eingerechnet werden:
Car-Sharing Parkfelder (als Massstab gilt ein Car Sharing Fahrzeug pro 35 bis 45 Carsharing-Nutzende), IV-Parkfelder, Parkfelder für Betriebsfahrzeuge.*
- Absatz 1 lit. d:
Weitere Zielsetzungen können (vgl. § 70 BNO) sein: Entlastung des Strassennetzes von Motorfahrzeugverkehr bzw. maximale Anzahl Fahrten, Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel, Förderung des Fuss- und Veloverkehrs.
- Absatz 1 lit. e:
Als Orientierungshilfe für die Massnahmen dient Kapitel 3 des Handbuchs «Mobilitätskonzepte für effiziente Areale» (EnergieSchweiz). Die Massnahmen sind aus der Situationsanalyse und den Zielsetzungen herzuleiten.
- Absatz 1 lit. f:
Die Parkfeldnutzung ist anhand von Plänen mit tabellarischen Ergänzungen darzulegen. Bei starker und sehr starker Reduktion sind die vertraglichen und finanziellen Massnahmen zu dokumentieren. Bei Vorhaben mit mehr als 50 Arbeitsplätzen empfiehlt sich, jährlich eine Umfrage zu den Verkehrsmitteln durchzuführen.
- Absatz 2:
*Mögliche Fördermassnahmen können in Anlehnung an den Leitfaden der Stadt Zürich sein: Vermietung von Velos, Anhängern etc.; attraktive Veloparkplätze (vgl. VSS 40065), gegenüber der Norm erhöhte Anzahl Veloparkplätze; Vermietung E-Bikes und Lastenräder; Carsharing-Standplätze in der Liegenschaft bzw. in der Umgebung
Zu den finanziellen Massnahmen gehört z.B. ein ÖV-Bonus für Haushalte ohne eigenes Auto oder für Angestellte*

§ 6

Wirkungskontrolle

¹ Basierend auf dem bewilligten Mobilitätskonzept wird das Ausmass der Reduktion der Parkfelder einer der folgenden drei Kategorien zugeordnet:

- mässige Reduktion (bis 30 %)
- starke Reduktion (> 30 % bis 60 %)
- sehr starke Reduktion (> 60 %)

² Für die Wirkungskontrolle ist der Grundsatz massgeblich, dass die Anzahl Motorfahrzeuge der Nutzenden die Zahl der Parkfelder für diese Nutzung in dem Perimeter nicht übersteigen darf.

³ Die Wirkungskontrolle erfolgt unaufgefordert jährlich für den Stichtag 31.12. innerhalb von drei Monaten nach Jahresende, erstmals für das erste volle Betriebsjahr des Mobilitätskonzepts.

⁴ Nach fünf Jahren der durch die Stadt anerkannten Zielerreichung kann ein Antrag gestellt werden, die Wirkungskontrolle auf einen Rhythmus von drei Jahren zu reduzieren.

⁵ Die regelmässige Wirkungskontrolle umfasst die Punkte gemäss § 5 Abs. 1 lit. f – h.

- *Absatz 1:*

Die Einteilung gemäss des Reduktionsgrads lehnt sich am «Leitfaden Mobilitätskonzept autoarme Nutzungen» der Stadt Zürich an.

- *Absatz 2:*

Mit diesem Grundsatz sollen negative externe Effekte aus dem Mobilitätskonzept unterbunden werden.

§ 7

Rückfallebene

¹ Zeigt die Wirkungskontrolle über mindestens drei aufeinanderfolgende Jahre hinweg, dass die Ziele nicht erreicht werden, so muss die Grundeigentümerschaft innerhalb eines Jahrs belegen, mit welcher Rückfallebene sie ihrer Verpflichtung nachkommt.

² Erfolgt für zwei aufeinander folgende Jahre keine Wirkungskontrolle durch die Eigentümerschaft, so nimmt die Stadt Lenzburg diese anhand zweckmässiger Indikatoren unter Kostenfolge für die Eigentümerschaft vor. Auf Grundlage dieser Indikatoren beurteilt die Stadt die Notwendigkeit, auf eine Rückfallebene zurückzugreifen.

³ Als Rückfallebenen kommen namentlich in Frage:

- Erstellung der notwendigen Parkfelder auf dem eigenen Grundstück,
- Nachweis einer Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage im Umkreis gemäss Parkierungsreglement I,
- Nachweis der Sicherstellung im Umkreis gemäss Parkierungsreglement I.

⁴ Kann für keine dieser Rückfallebenen fristgerecht der Beleg gegeben werden, so ist für die Anzahl fehlender Parkfelder eine Ersatzabgabe innerhalb Jahresfrist gemäss Parkierungsreglement I zu leisten.

- *Absatz 3*

Der Stadtrat kann gemäss § 66 Abs. 2 BNO die im Absatz 3 erwähnten Massnahmen verfügen. Bleibt die Berichterstattung über die Wirkungskontrolle aus und ist die Nichterreichung der angestrebten Ziele offensichtlich, kann der Stadtrat gestützt auf die BNO vorläufige Massnahmen bis hin zum Nutzungsverbot verfügen.

III. Schlussbestimmungen

§ 8

Inkrafttreten Das vorliegende Reglement tritt mit der gesamtrevidierten Bau- und Nutzungsordnung (BNO) in Kraft und ist auf alle zu diesem Zeitpunkt hängigen Baugesuche anwendbar.

- *Die Ausführungsbestimmungen zum Mobilitätskonzept sollen mit der revidierten Bau- und Nutzungsordnung in Kraft gesetzt werden, damit autoarme Bauvorhaben eine einheitliche Basis erhalten und Wirkungskontrollen durchgeführt werden können.*

V. Folgekosten

1. Mobilitätskonzepte sind mit der Baueingabe einzureichen. Im Rahmen des Baubewilligungsprozesses beurteilt die Abteilung Tiefbau & Verkehr das eingereichte Mobilitätskonzept (Mindestinhalt gemäss § 5 Abs. 1 lit. a. bis h).
2. Es ist vorgesehen, dass die Abteilung Tiefbau & Verkehr die Überprüfung der jährlichen Wirkungskontrolle übernimmt.
3. Die Anwendung eines Mobilitätskonzepts ist grundsätzlich freiwillig. Bei Anlagen mit mehr als 50 Parkfeldern oder mehr als 50 Arbeitsplätze können die Eigentümerschaften vom Stadtrat zu einem Mobilitätskonzept und dessen Umsetzung verpflichtet werden.
4. Der Stadtrat schätzt, dass ungefähr alle fünf Jahre ein grösseres Bauvorhaben mit mehr als 50 Parkfeldern bzw. Arbeitsplätzen und einige wenige kleine Bauvorhaben im Zusammenhang mit einem Mobilitätskonzept beurteilt werden müssen. Beurteilungen und Wirkungskontrollen in diesem Umfang können voraussichtlich mit den personellen Ressourcen der Abteilung Tiefbau & Verkehr erledigt werden. Bei komplizierten Sachverhalten muss unter Umständen eine externe Beratung beigezogen werden.

VI. Inkraftsetzung

Die Inkraftsetzung des «Reglement zum Mobilitätskonzept» wird mit der Inkraftsetzung der revidierten Bau- und Nutzungsordnung erfolgen. Voraussetzung ist die Zustimmung des Einwohnerrats an seiner Sitzung vom 28. November 2024 unter Berücksichtigung der ungenutzt abgelaufenen Referendumsfrist von 30 Tagen.

Antrag:

Der Einwohnerrat möge das «Reglement zum Mobilitätskonzept» genehmigen

Lenzburg, 16. Oktober 2024

**Stadt Lenzburg
Für den Stadtrat**

Der Stadtammann



Daniel Mosimann

Der Stadtschreiber



Christoph Hofstetter

Beilage

- Reglement zum Mobilitätskonzept

Informationsveranstaltung für Mitglieder des Einwohnerrats

**Am Montag, 4. November 2024, 18.30 Uhr, informiert der Stadtrat im
Alten Gemeindesaal über diese Vorlage.**

Versanddatum

1. November 2024