

# Reglement zum Mobilitätskonzept

vom 28. November 2024

Der Einwohnerrat der Stadt Lenzburg,

gestützt auf § 43a Bauverordnung (BauV) und § 66 Abs. 3 der Bau- und Nutzungsordnung, beschliesst folgendes Reglement:

## I. Allgemeines

	<b>§ 1</b>
Allgemeines	Dieses Reglement regelt für das Gemeindegebiet die Anforderungen an ein Mobilitätskonzept.
	<b>§ 2</b>
Zweck	Mit Mobilitätskonzepten für Parkierungsanlagen soll die Mobilität aller Nutzenden der Parkfelder im Sinne einer stadtverträglichen Lenkung der Verkehrsentwicklung beeinflusst werden.
	<b>§ 3</b>
Begriffe	<sup>1</sup> Als motorfahrzeug- oder autoarm gelten Nutzungen mit einer verminderten Parkfeldquote (0.21 – 0.5 Autos je Wohneinheit). <sup>2</sup> Als motorfahrzeug- oder autofrei gelten Nutzungen mit einer stark verminderten Parkfeldquote (0-0.2 Autos je Wohneinheit). <sup>3</sup> Motorräder werden in der Regel dem zulässigen Kontingent an Autos zugerechnet.
	<b>§ 4</b>
Anwendungsbereich	<sup>1</sup> Ein Mobilitätskonzept kann gemäss § 63 der kommunalen Bau- und Nutzungsordnung vorgesehen werden bei <ol style="list-style-type: none"><li>Bauvorhaben mit der ausdrücklichen Zielsetzung motorfahrzeugarmer oder -freier Nutzung,</li><li>Parkierungsanlagen mit mehr als 50 Parkfeldern für Motorfahrzeuge oder Vorhaben mit mehr als 50 Arbeitsplätzen, falls dies entsprechend verfügt wird.</li></ol>

<sup>2</sup> Die im Rahmen des Mobilitätskonzepts reduzierten Parkfelder sind nicht ersatzabgabepflichtig im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens.

## II. Anforderungen an das Mobilitätskonzept

### § 5

Mindestinhalt  
Mobilitätskonzept

- <sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

## § 6

### Wirkungskontrolle

<sup>1</sup> 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 %)

<sup>2</sup> 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.

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

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

<sup>5</sup> Die regelmässige Wirkungskontrolle umfasst die Punkte gemäss § 5 Abs. 1 lit. f - h.

## § 7

### Rückfallebene

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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 Zumietung im Umkreis gemäss Parkierungsreglement I.

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

### 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.

Lenzburg, 28. November 2024

**Stadt Lenzburg  
Für den Einwohnerrat**

Der Präsident

Die Aktuarin

Beat Hiller

Beatrice Räber

2021-692