

Verankerung von Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen *Mobilitätskonzept bei Neuansiedlungen von Arbeitsplätzen ab 50 Mitarbeitenden in Baden*

Ehemaliges Industrieareal Baden Nord

Nach der Fusion der Badener BBC mit der schwedischen ASEA zur ABB im Jahre 1989 wird das ehemalige Industrieareal Baden Nord schrittweise in einen gemischten Stadtteil mit Dienstleistungen, Gewerbe und Wohnen umgewandelt.

27 Jahre nach Beginn des Planungsprozesses ist ein innerstädtisches Quartier mit über 6'500 Beschäftigten, rund 3'000 Auszubildenden und über 600 Einwohner(innen) entstanden. Das Erscheinungsbild des Quartiers ist durch grosse solitäre Baukörper oder Ensemble geprägt. Nach 2002 haben die öffentlichen bzw. Publikums-Nutzungen mit dem Kinocenter (2002), dem Zentrum Trafo (Stadtsaal, Kongresszentrum, Hotel; 2003/2014) sowie dem Berufsbildungszentrum Baden (2006) kräftig nachgezogen.

Bau- und Nutzungsordnung (BNO) Entwicklungsrichtplan (ERP)

Der ERP Baden Nord (1995, rev. 2009) bildet zusammen mit der BNO der Stadt Baden die Grundlage für die Entwicklung im Gebiet. Darin sind die örtlichen Festlegungen bezüglich Nutzungsverteilung, Baudichte, Gebäudehöhe, Freiraumgestaltung, Erschliessungsanlagen etc. und auch das Mobilitätsmanagement festgesetzt.



ehemaliges Industrieareal Baden Nord
(© Stadt Baden)

Mobilitätskonzept

Der ERP definiert die Pflicht für Unternehmen, die neue Arbeitsplätze im Umfang ab 50 Mitarbeitenden in Baden Nord ansiedeln, ein Mobilitätskonzept vorzulegen und genehmigen zu lassen. Dabei ist für die Parkplätze des Unternehmens u.a. eine monetäre Parkplatzbewirtschaftung vorzusehen (vgl. Art. 25 Abs. 1 ERP). Sowohl ABB Schweiz als auch Alstom Schweiz verfügen über ein Mobilitätskonzept. Das 2003 erstellte Konzept der ABB Schweiz, welches auf eine Parkraumbewirtschaftung und auf einen Ökobonus für die Mitarbeitenden setzt, die keinen Parkplatz beanspruchen, gilt als vorbildlich.

Die 2013/2014 revidierte und aktuelle gültige BNO der Stadt Baden weitet die vormals nur für das Gebiet Baden Nord gültige Pflicht zur Vorlage eines Mobilitätskonzeptes bei Ansiedlungen von mehr als 50 Beschäftigten auf die Gesamtstadt aus. So regelt der neue § 61 in Abs. 4: „Bei Neuansiedlungen von Arbeitsplätzen im Umfang ab 50 Mitarbeitenden ist ein Mobilitätskonzept zur Genehmigung vorzulegen. Darin ist aufzuzeigen, wie der Anteil des motorisierten Individualverkehrs tief gehalten und das Parkfelder-Angebot so weit wie möglich in Richtung der Minimalwerte gemäss Anhang IV reduziert werden kann. Dabei ist eine monetäre Parkplatzbewirtschaftung vorzusehen.“

Die BNO erlaubt zudem „autoreduziertes und -freies Wohnen“. Bewilligungsvoraussetzungen sind gemäss § 62 Abs. 2: „... ein Mobilitätskonzept zur dauerhaften Reduktion des motorisierten Individualverkehrs, ein periodisches Controlling der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes zu Händen der Bewilligungsbehörde, die rechtliche Sicherstellung des Mobilitätskonzeptes durch entsprechende Verträge und Eintragungen im Grundbuch.“

Die Pflicht zur Erstellung eines Mobilitätskonzeptes ist in Baden zu einem frühen Zeitpunkt – zuerst in einem ERP und schliesslich in der kommunalen Bau- und Nutzungsordnung – erfolgreich verankert worden. Mit den vorhandenen Planungsinstrumenten stehen den Investoren und Bauherrschaften klare Vorgaben zur Verfügung, welche Spielräume im Mobilitätsbereich definieren und aufzeigen, wie diese genutzt werden können.

Massnahmenprofil	
<i>Verkehrsmittel</i>	Fuss- und Veloverkehr, kombinierte Mobilität, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr
<i>Verkehrszweck</i>	Arbeits-, Einkaufs-, Freizeit- und Geschäftsverkehr
<i>Wirkungsbereich</i>	Mobilitätsdienstleistungen, Mobilitätsmanagement, Verkehrs- und Siedlungsplanung
<i>Geeignete Gemeindegrösse</i>	jede Gemeindegrösse
<i>Geeigneter Gemeindetyp</i>	jeder Gemeindetyp
<i>Realisierungszeit, inkl. Planung</i>	5 Jahre
<i>Investitionskosten</i>	unterschiedlich (CHF 10'000 – > 50'000); bezogen auf Massnahmen
<i>Jährliche Betriebskosten</i>	unterschiedlich (CHF 5'000 – > 20'000); bezogen auf Massnahmen
Wirkungen	
Umwelt und Energie	
Mit der Verankerung der verschiedenen Massnahmen der Infrastrukturplanung und des Mobilitätsmanagements wird darauf hingewirkt, dass Fahrten vermehrt mit umweltverträglichen Verkehrsmitteln abgewickelt werden, was den Ausstoss an CO ₂ und den Energieverbrauch verringert. Mit der Bereitstellung einer damit verbundenen reduzierten Anzahl an Parkplätzen wird ausserdem graue Energie eingespart und der Bodenverbrauch verringert.	
Gesellschaft	
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 verkehrersarm befriedigen und dadurch ihre persönlichen Mobilitätskosten, ihren Energieverbrauch und die Emissionen reduzieren.	
Wirtschaft	
Mit der reduzierten Anzahl zu realisierender Parkfelder werden finanzielle Einsparungen erreicht. Mit der zusätzlichen Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel steigt auch der Nutzen der Investitionen in das öV-Angebot.	
Positiv	Negativ
<ul style="list-style-type: none"> • Effizientes Instrument zur Verbesserung des Modal-Split • Weniger Parkplätze und Baukosten, mehr Frei- und Grünflächen • Langfristige zukunftsorientierte Planung 	<ul style="list-style-type: none"> • Mehraufwand für Unternehmen ab 50 Mitarbeitenden
Kontakt Stadt Baden	
Entwicklungsplanung, Herr Rolf Wegmann, Tel. 056 200 82 91, rolf.wegmann@baden.ag.ch	
Kontakt Kanton Aargau	
Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Frau Karin Wasem, Tel. 062 835 33 49, karin.wasem@ag.ch	
Kontakt aargaumobil	
aargaumobil, Postfach 2135, 5001 Aargau, Tel. 062 508 20 24, info@aargaumobil.ch , www.aargaumobil.ch	
Quellen und weitere Informationen	
<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklungsrichtplan Baden Nord (www.baden.ch/public/upload/assets/5659/Baden_Nord_ERP.pdf) • Bau- und Nutzungsordnung Stadt Baden (www.baden.ch/en.html/217) • Handbücher MIPA Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen (www.mobilitaetsmanagement.ch) • Praxisbeispiel MIPA Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen (www.mobilservice.ch) • Praxisbeispiele zum Mobilitätsmanagement in Gemeinden (www.mobilservice.ch) 	