

MOBILITÄT

Umsetzungskonzept Kombinierte Mobilität

Fassung August 2021

Herausgeber

Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Abteilung Verkehr
5001 Aarau
www.ag.ch

Copyright

© 2021 Kanton Aargau

Zusammenfassung

Die Verkehrsteilnehmenden suchen sich für ihre optimale Routenwahl die effizientesten Verkehrsmittel. Da für eine Route oft verschiedene Verkehrsmittel benötigt werden, erlangen die Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln somit immer mehr an Bedeutung. Mit dem vorliegenden Umsetzungskonzept sollen die Stossrichtungen der Kombination der verschiedenen Verkehrsmittel sowie der Umgang mit neuen Mobilitätsformen oder Innovationen (Fernbusse, öffentlicher Individualverkehr, digitale Vernetzung etc.) grob aufgezeigt werden.

Das allgemeine Zielbild sieht vor, dass an Bahnhöfen und ausgewählten Bushaltestellen genügend Abstellplätze für Velos und – wo sinnvoll – für Autos mit entsprechenden Ausrüstungen realisiert werden und der benötigte Raumbedarf entsprechend gesichert wird. Die Wege zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln sind möglichst kurz und komfortabel auszubilden. Informationen für die Bestimmung der intermodalen Verkehrskette sollen in geeigneter Form zur Verfügung gestellt werden.

Multimodale Verkehrsdrehscheiben an Bahnhöfen sind wichtige Umsteigeinfrastrukturen, wo viele verschiedene Mobilitätsformen auf engem Raum kombiniert werden können. Der Kanton leistet hier wesentliche finanzielle Beiträge. Wichtig ist, dass eine gute Signalisierung und möglichst kurze Wege das Umsteigen so komfortabel wie möglich gestalten.

Bike + Ride soll an sämtlichen Bahnstationen sowie an Bushaltestellen mit grossem Potenzial realisiert werden. Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Ermittlung des Potenzials und spricht finanzielle Beiträge an die Abstellanlagen.

Park + Ride wird gemäss Strategie mobilitätAARGAU grundsätzlich in ländlichen Zentren und entlang den ländlichen Entwicklungsachsen gefördert. P+R-Anlagen an Bushaltestellen weisen zu wenig Potenzial auf.

Dienstleistungen im öffentlichen Individualverkehr (Mischform zwischen öffentlichen Verkehr und Taxi-Betrieben) können im Rahmen von Versuchsbetrieben finanziell unterstützt werden. Eine Förderung des Regelbetriebs ist nur denkbar, wenn dabei ein Angebot des öffentlichen Verkehrs ersetzt wird.

Um die Entstehung eines unübersichtlichen und nicht nachvollziehbaren Haltestellennetzes für Fernbusse zu verhindern, stellt der Kanton für den Betrieb von Fernbussen an wenigen geeigneten Standorten Haltemöglichkeiten zur Verfügung. Diese sind in der Nähe zu den Autobahnen anzuordnen und müssen mit dem öV gut erreichbar sein.

Sharing-Angebote sind insbesondere im Zusammenhang mit den multimodalen Verkehrsdrehscheiben von Bedeutung.

Ein Aus- und Neubau von Park + Pool-Anlagen ist nicht vorgesehen. Bestehende Anlagen werden kurzfristig weiterhin betrieben, langfristig sollen die Flächen für mobilitätsnahe Innovationen erhalten bleiben.

Der Kanton ist bestrebt, den Nutzern Informationen zur Verfügung zu stellen, welche sie für die Entscheidung der optimalen Routenwahl benötigen.

Das UK Kombinierte Mobilität weist Schnittstellen zum UK Mobilitätsmanagement auf. Im Rahmen des Innovationslabs Mobilität werden unter anderem Fragestellungen zu den Themenfeldern Digitalisierung der Verkehrssysteme, Logistik, verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsplattformen beziehungsweise Apps (Mobility as a Service) sowie Sharing & Pooling behandelt. Auch das Mehrjahresprogramm öV weist mit der Thematik der multimodalen Verkehrsdrehscheiben einen wesentlichen Verknüpfungspunkt auf.

Abkürzungsverzeichnis

AVA	Aargau Verkehr AG
BAV	Bundesamt für Verkehr
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
B+R	Bike + Ride
BVU	Departement Bau, Verkehr und Umwelt
FVV	Fuss- und Veloverkehr
KGv	Kommunaler Gesamtplan Verkehr
K+R	Kiss + Ride
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NaDIM	Nationale Dateninfrastruktur Mobilität
öV	Öffentlicher Verkehr
ÖVG	Gesetz über den öffentlichen Verkehr
P+P	Park + Pool
P+R	Park + Ride
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
StrG	Strassengesetz
TU	Transportunternehmen
UK	Umsetzungskonzept

Begriffserläuterung

Im Bericht werden mehrere Begriffe mit teilweise ähnlicher Bedeutung aufgeführt. Folgende Begriffserläuterung gibt eine Übersicht:

Multimodale Verkehrsdrehscheiben

Verkehrsdrehscheiben sind Orte, wo sich mehrere Verkehrsträger treffen. Die Bezeichnung "multimodal" impliziert, dass es sich dabei um verschiedene Verkehrsmittel (herkömmlicher öV, MIV, Fuss- und Veloverkehr, öffentlicher Individualverkehr etc.) handelt.

öV-Drehscheibe

Im vorliegenden Konzept bezieht sich das Umsteigen immer auf Infrastrukturen mit öffentlichem Verkehr. Somit ist der Begriff öV-Drehscheibe in diesem Konzept mit einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe gleichzusetzen. Da jedoch ein enger Bezug zum Mehrjahresprogramm öV 2020 hergestellt wird und dort der Begriff öV-Drehscheibe verwendet wird, kommt dieser Bezeichnung auch im vorliegenden UK vor.

Inhalt

Zusammenfassung	3
1 Einleitung	6
1.1 Ausgangslage und Rahmenbedingungen	6
1.2 Akteure und Aufgaben	6
1.3 Kombinierte Mobilität in Richtplan	7
1.4 Kombinierte Mobilität in der Strategie mobilitätAARGAU	8
1.5 Gesetzliche Regelungen	10
1.6 Kommunalen Gesamtplan Verkehr	11
2 Vision und Zielbild	12
2.1 Kombinierte Mobilität in den funktionalen Räumen	12
2.2 Kombinierte Mobilität in Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen	12
2.3 Kombinierte Mobilität in ländlichen Zentren und entlang ländlichen Entwicklungsachsen	12
2.4 Kombinierte Mobilität im ländlichen Entwicklungsraum	12
2.5 Kombinierte Mobilität raumübergreifend	13
3 Kombinierte Mobilität im Kanton Aargau	14
3.1 Multimodale Verkehrsdrehscheiben (öV- Drehscheiben)	14
3.2 Zugang zu Bahnhöfen und Bushaltestellen	14
3.3 Bike + Ride (B+R)	15
3.4 Park + Ride (P+R)	16
3.5 Kiss + Ride (K+R)	18
3.6 Park + Pool (P+P)	18
3.7 Sharing-Angebot	19
3.8 Öffentlicher Individualverkehr	19
3.9 Fernbusse	19
3.10 Daten und Innovation	20
4 Kosten und Finanzierung	22
5 Fazit und Ausblick	23
6 Anhang: Massnahmenblätter	24

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage und Rahmenbedingungen

Am 24. März 2015 hat der Grosse Rat das Siedlungsgebiet im kantonalen Richtplan festgesetzt. Die erwartete Bevölkerungszunahme von rund 188'000 zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohnern bis ins Jahr 2040 soll hauptsächlich durch Siedlungsentwicklung nach innen raumverträglich bewältigt werden (vgl. Richtplan Kapitel S1.2). Mit der Festlegung des Siedlungsgebiets und dessen Innenentwicklung braucht es mehr denn je eine Abstimmung zwischen der räumlichen Entwicklung und der Verkehrsplanung. Unter der Federführung der Abteilung Verkehr des Departements, Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) wurde die neue Strategie mobilitätAARGAU erarbeitet und am 13. Dezember 2016 durch den Grossen Rat einstimmig beschlossen. Sie zeigt die Stossrichtung der kantonalen Verkehrspolitik für die nächsten zehn Jahre mit einem Planungshorizont bis 2040 auf und ersetzt die Strategie aus dem Jahr 2006.

Die Strategie mobilitätAARGAU 2016 verfolgt im Wesentlichen dieselben strategischen Ziele wie die Strategie von 2006, ist aber in vielen Punkten konkreter. Der wichtigste Unterschied besteht darin, dass die neue Strategie räumliche Akzente setzt. Das Mobilitätsangebot in der Stadt muss andere Bedürfnisse erfüllen als dasjenige auf dem Land.

Um die Strategie umzusetzen, werden nun Mehrjahresprogramme, Umsetzungskonzepte (UK) und Projekte ausgearbeitet.

Die kombinierte Mobilität wird im vorliegenden UK ausschliesslich im Zugang auf den öffentlichen Verkehr (öV) respektive den öffentlichen Individualverkehr betrachtet und betrifft die Transportkette zwischen dem öV (Bahn und Bus), dem Fuss- und Veloverkehr (FVV) sowie dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Das

Hauptaugenmerk wird dabei auf die Umsteigeanlagen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln entlang der Transportkette gelegt. Das UK kombinierte Mobilität konzentriert sich auf die Umsteigepunkte zwischen den Verkehrsmitteln. Die verkehrsmittelspezifischen Aspekte sind der Mehrjahresplanung Strasse und im Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr sowie den Umsetzungskonzepten Fuss- und Veloverkehr beziehungsweise Mobilitätsmanagement zu entnehmen.

1.2 Akteure und Aufgaben

1.2.1 Verkehrsteilnehmende

Die Verkehrsteilnehmenden wollen grundsätzlich ihrem Mobilitätsbedürfnis nachkommen und suchen sich dabei ein auf ihre Bedürfnisse ausgerichtetes, effizientes Verkehrsmittel aus. Die Beweggründe für die Verkehrsmittelwahl sind unterschiedlich. Sie können aus Gewohnheit erfolgen oder aufgrund von Optimierungsüberlegungen. Diese basieren auf Informationen zu verfügbaren Verkehrsmitteln, physischem Aufwand, aktuellen Verkehrslagen sowie Preisen.

Der Kanton kann durch gezielte Angebote sowie Information zu den Optimierungsüberlegungen die Verkehrsmittelwahl unterstützen.

1.2.2 Konventioneller Mobilitätsdienstleister

Ein Mobilitätsdienstleister bietet entweder eine Fahrt oder ein Fahrzeug an:

- Im öffentlichen Verkehr bieten die Transportunternehmen fahrplanmässige Fahrten an,
- im öffentlichen Individualverkehr sind dies Fahrten auf Bestellung (Taxi, Carreisen, etc.),

- bei Sharing-Produkten beschränkt sich die Dienstleistung darauf, das Fahrzeug zur Verfügung zu stellen.

Mobilitätsdienstleister sind meist private Unternehmen (unter Umständen im Besitz der öffentlichen Hand wie bei den Bahnen oder Busbetrieben), die zum Teil einen staatlichen Dienstleistungsvertrag haben (bestellter öffentlicher Verkehr) aber eigenwirtschaftlich arbeiten.

1.2.3 Mobilitätsdienstleister als Mobilitätsplaner

Bei der kombinierten Mobilität spielen die Informationen zu den Verkehrsmitteln eine wichtige Rolle. Die Digitalisierung der Fahrplan- und Routensuche lief bis vor kurzem in separaten Entwicklungen. Nun findet eine rasante Entwicklung statt, die die Angebote vieler Verkehrsträger kombiniert. Seit 2017 sind die Fahrplandaten (teilweise in Echtzeit) öffentlich zugänglich. Es ist zu erwarten, dass sich internetbasierte Mobilitätsplattformen mit Mobilitäts-Apps für den Endkunden durchsetzen werden, die das gesamte Spektrum der Verkehrsträger inklusive aktuell verfügbarer Parkplätze und Sharing-Angebote abbilden werden. Neben multimodalen Routeninfos können entsprechende Angebote direkt via App reserviert und bezahlt werden. Diese Entwicklung wird das Mobilitätsverhalten beeinflussen und der kombinierten Mobilität einen starken Aufschwung verleihen. Zu wessen Gunsten oder Lasten sich die Benutzung verschieben wird, ist schwer abschätzbar. In den ländlichen Entwicklungsräumen und ländlichen Entwicklungsachsen kann dies zu einer Umlagerung vom öffentlichen Verkehr auf Sharing basierten Verkehr führen.

Die Mobilitätsdienstleister als Mobilitätsplaner sind privat organisiert und haben ein kommerzielles Interesse, das sie meist mit Werbung oder dem Verkauf von Nutzerdaten befriedigen.

Eine Aufgabe des Kantons kann die Bereitstellung von Echtzeitdaten (zum Beispiel Auslastung von Parkplätzen) sein oder er kann für Informationslösungen Anschubfinanzierungen vorsehen, so wie dies bei der Erstellung der Echtzeit-Datendrehscheibe der A-Welle erfolgt ist.

1.2.4 Infrastrukturbetreiber

Der Infrastrukturbetreiber stellt die Verkehrsfläche zur Verfügung. Dazu gehören auch Flächen für die Abstellung der Fahrzeuge sowie der Wege zwischen den Verkehrsmitteln. Die Flächen für den motorisierten Individualverkehr und den Bus- sowie den Fuss- und Veloverkehr werden durch die öffentliche Hand zur Verfügung gestellt. Beim öffentlichen Schienenverkehr sind die

Ausser bei der Bestellung des öffentlichen Verkehrs hat der Kanton nur wenig Einflussmöglichkeiten auf die Mobilitätsdienstleister. Auch mit raumplanerischen Instrumenten (beispielsweise bei Nutzungsplanungen oder BNO-Revisionen) kann der Kanton nur bedingt Einfluss nehmen.

Verkehrsflächen meist im Besitz der Transportunternehmen.

Der ruhende Verkehr befindet sich auf Flächen der öffentlichen Hand, von Privaten oder im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr von Transportunternehmen.

Neben den planerischen Vorkehrungen, die einen möglichst ungehinderten Zugang, klare und direkte Wege sowie eine optimale Lage der Parkierungsmöglichkeiten umfassen, sind die finanziellen Beteiligungen zu regeln. Die Projektierung sowie die Umsetzung liegen normalerweise bei den Gemeinden oder den Transportunternehmen.

Der Kanton Aargau hat im Rahmen des Kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV) die Möglichkeit, auf die kombinierte Mobilität hinzuweisen beziehungsweise deren Förderung zu verlangen.

1.3 Kombinierte Mobilität in Richtplan

Die Kombinierte Mobilität ist in Richtplankapitel M5.1 beschrieben. Folgende Planungsgrundsätze sind aufgeführt (nicht abschliessend):

- Der Kanton fördert die Erstellung von Umsteigeinfrastrukturen zwischen den Verkehrsträgern.
- An geeigneten Bahn- und Bushaltestellen sind Park + Ride – Anlagen zur Verfügung zu stellen.
- Zur Förderung des Umsteigens zwischen Veloverkehr und öV werden Veloabstellanlagen bedarfsgerecht ausgebaut.
- Gemeinden und Unternehmen sollen an geeigneten Standorten Parkplätze für Car-Sharing zur Verfügung stellen.

Fernbusse, Bike-Sharing sowie Aussagen zum öffentlichen Individualverkehr sind nicht enthalten. Das gesamte Kapitel M5.1 Mobilität befindet sich im Jahr 2021 in Überarbeitung.

1.4 Kombinierte Mobilität in der Strategie mobilitätAARGAU

Die Strategie mobilitätAARGAU legt ein grosses Gewicht auf die kombinierte Mobilität. mobilitätAARGAU zeichnet sich durch die Abstimmung und unterschiedliche Priorisierung der Verkehrsmittel je nach funktionalem Raum aus. Für Reiseketten zwischen unterschiedlichen funktionalen Räumen wird dadurch der Wechsel der Verkehrsmittel wichtig.

Die kombinierte Mobilität findet sich unter der Stossrichtung I: Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen in verschiedenen Zielen und Strategien:

Stossrichtung I	Verkehrsangebot mit dem Raumkonzept Aargau abstimmen
Ziel I a	In Kernstädten, ländlichen Zentren und in urbanen Entwicklungsräumen werden die Mobilitätsbedürfnisse flächeneffizient abgewickelt.
Strategie I a 4	Attraktive Zugänge zu öV-Haltestellen sicherstellen
Erläuterung	Die Zugänge zu den öV-Haltestellen spielen eine wichtige Rolle bei der Verkehrsmittelwahl. Sie sollen gut signalisiert, sicher und leicht erreichbar sein. Zudem sollen an Bahn- und wichtigen Bushaltestellen Veloabstellanlagen bereitstehen.
Ziel I b	Entlang der ländlichen Entwicklungsachsen ist die Zuverlässigkeit des MIV gewährleistet und es besteht ein gutes öV-Angebot
Strategie I b 2	Umsteigeanlagen auf den öV verbessern
Erläuterung	Anlagen der kombinierten Mobilität (P+R, B+R) entlang der ländlichen Entwicklungsachsen vereinfachen das Umsteigen auf den öV und entlasten somit Kernstädte, ländliche Zentren sowie urbane Entwicklungsräume vom MIV. Der Kanton Aargau fördert gezielt grosse P+R-Anlagen an besonders geeigneten Standorten. B+R-Anlagen sollen flächendeckend gefördert werden, indem an Bahn- und wichtigen Bushaltestellen geeignete Veloabstellanlagen bereitgestellt werden.
Ziel I c	Eine Basiserschliessung der ländlichen Entwicklungsräume stellt die gute Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz sicher
Strategie I c 3	Kombinierte Mobilität fördern
Erläuterung	Eine wichtige Funktion übernimmt die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger, weil dadurch die ländlichen Entwicklungsräume an die gut mit dem öV erschlossenen Entwicklungsachsen angebunden werden können.

Ziel I d	Verkehrsangebot und Infrastrukturen sind gut vernetzt
Strategie I d 1	Attraktive, durchgehende Transportketten im Personenverkehr verkehrsträgerübergreifend gewährleisten
Erläuterung	An den Schnittstellen beziehungsweise Übergängen zwischen den Verkehrsmitteln muss das Umsteigen reibungslos funktionieren; bei Bedarf ist zusätzlich die Parkierung zu gewährleisten. Das Umsteigen kann durch bauliche Massnahmen (einfacher Zugang mit Rampen, Liften etc.) und durch Kommunikationsmassnahmen erleichtert werden. Zu letzteren gehören Haltestellen- und Fahrgastinformationen, Wegweisung und Signalisierung. Der Kanton Aargau übernimmt bei der Planung von Mobilitätshubs (Verkehrsdrehscheiben) eine proaktive Rolle und setzt sich bei den Transportunternehmen für einfache Umsteigemöglichkeiten ein. P+R-Anlagen vereinfachen entlang der ländlichen Entwicklungsachsen das Umsteigen auf den öV. Zudem sollen B+R-Anlagen flächendeckend an wichtigen Umsteigepunkten gefördert werden. An geeigneten Haltestellen sollen Sharing-Angebote (Mobility etc.) das öV-Angebot und den Individualverkehr ergänzen. Besonderes Augenmerk ist auf die Ausnutzung der Potenziale von neuen Technologien und der Fahrzeugentwicklung zu richten. Dabei stehen Komfort, Sicherheit und Effizienz im Vordergrund. Für eine durchgehende Wegekette im Fuss- und Veloverkehr soll die Netzplanung in den Gemeinden vorangetrieben werden. Die Trennwirkung von stark belasteten Verkehrsinfrastrukturen (Strasse und Schiene) ist nach Möglichkeit durch zusätzliche Brücken sowie Unterführungen zu reduzieren. Da intermodale Verkehrsketten in Zukunft an Bedeutung gewinnen, sind die Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln zukunftsgerichtet zu planen. Neue Betriebsformen sind in die Planung einzubeziehen.

Tabelle 1: Ziele und Strategien zur kombinierten Mobilität, Strategie Mobilität Aargau (2016)

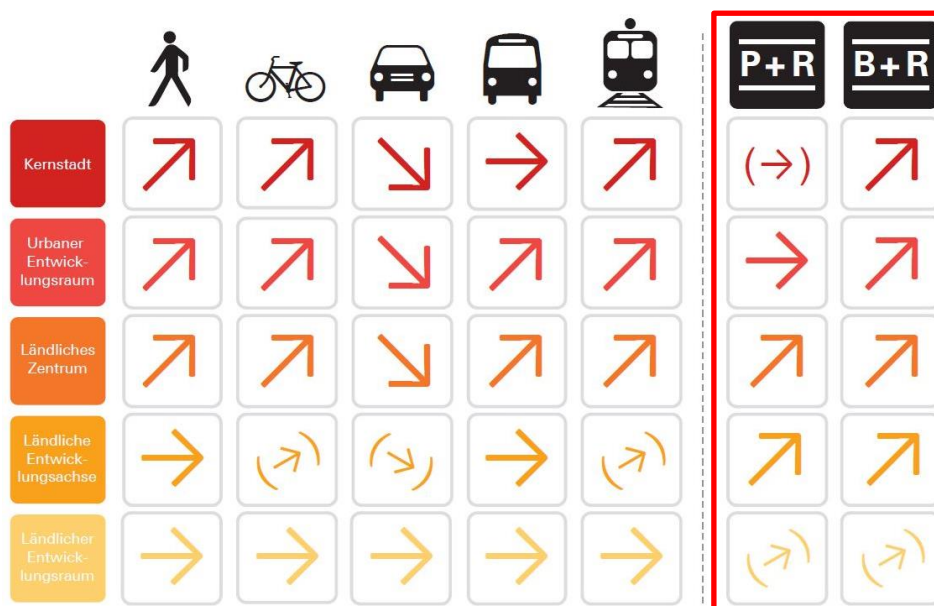


Abbildung 1: Zielbild zu den Veränderungen der Anteile der jeweiligen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr, Strategie Mobilität Aargau (2016)

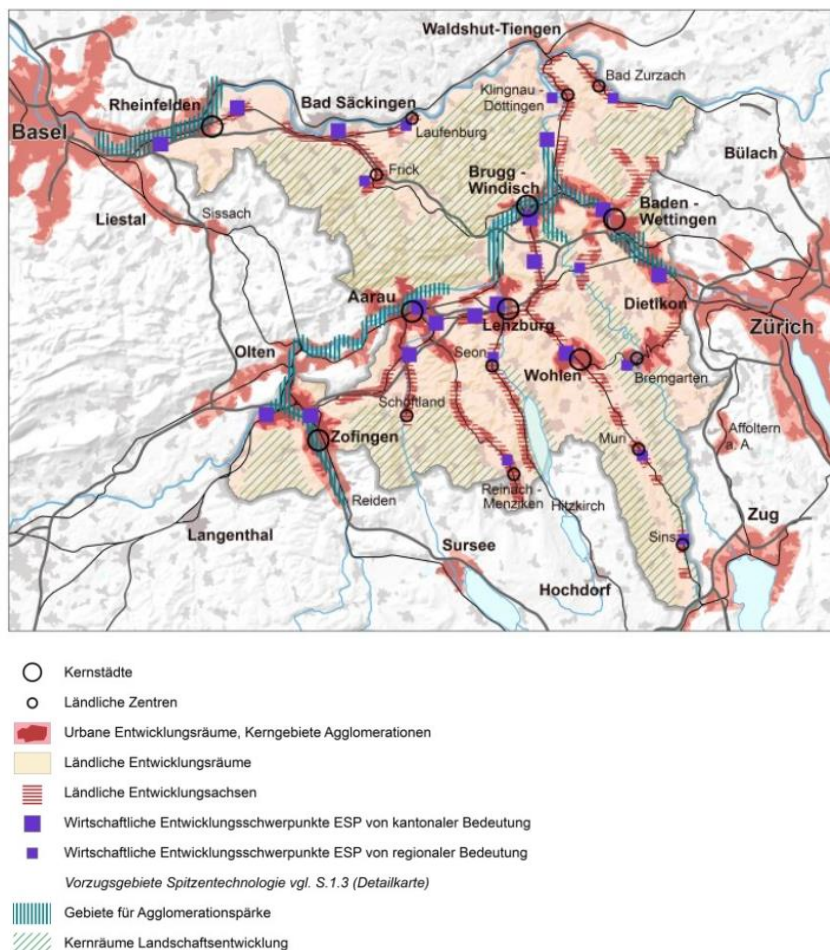


Abbildung 2: Raumstruktur Kanton Aargau, Richtplan Kanton Aargau (2016)

1.5 Gesetzliche Regelungen

Der Auftrag des Kantons im Zusammenhang mit der kombinierten Mobilität lässt sich aus der Kantonsverfassung und der kantonalen Gesetzgebung ableiten. Dort sind auch die finanziellen Möglichkeiten für die Förderung der kombinierten Mobilität des Kantons geregelt.

Kantonsverfassung: §49 KV

¹Der Kanton und die Gemeinden ordnen das Verkehrs- und das Strassenwesen.

²Sie sorgen für eine volkswirtschaftlich möglichst günstige und umweltgerechte Verkehrsordnung.

³Der Kanton fördert zusammen mit den Gemeinden den öffentlichen Verkehr.

Strassengesetz: §7 lit. b 3.

Zu Lasten der Strassenrechnung gehen

b) die nachfolgend genannten Ausgaben zur Vermeidung von externen Kosten des Strassenverkehrs:

3. Beiträge an Umsteigeinfrastrukturen, die den Wechsel vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr begünstigen. Sie bemessen sich nach dem Nutzen zur Entlastung der Kantonsstrasse;

Gesetz über den öffentlichen Verkehr: § 2 Abs. 3 ÖVG

Der Kanton kann Beiträge an Umsteigeinfrastrukturen ausrichten, die den Wechsel vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr begünstigen. Die Beiträge bemessen sich nach dem Nutzen, den die Anlagen für den öffentlichen Verkehr darstellen.

1.6 Kommunalen Gesamtplan Verkehr

§54a des kantonalen Baugesetzes sieht als Instrument für die Gestaltung des Verkehrsablaufs den Kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) vor. Dabei handelt es sich um ein Gemeinde-Instrument, welches sich mit der Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr befasst. In den Empfehlungen zum KGV ist unter den vertiefenden Fragestellungen auch das Thema der kombinierten Mobilität aufgeführt. Der Kanton kann die Gemeinden im Rahmen der vorläufigen Prüfung auf Massnahmen der kombinierten Mobilität hinweisen und allenfalls die Genehmigung davon abhängig machen.

2 Vision und Zielbild

2.1 Kombinierte Mobilität in den funktionalen Räumen

Die Strategie mobilitätAARGAU nimmt stark Bezug auf die unterschiedlichen Qualitäten der einzelnen Verkehrsmittel je nach Raumtyp. Das Ziel ist es, die Verkehrsmittel im Raum ihrer Stärke entsprechend zu fördern. Dies bedeutet auch, dass vermehrt zwischen den Verkehrsmitteln gewechselt werden wird. Dazu bedingt es folgenden Grundvoraussetzungen:

Allgemeines Zielbild

- An den Bahnhöfen und an ausgewählten Bushaltestellen sind genügend Abstellplätze mit entsprechenden Ausrüstungen notwendig. Der benötigte Raumbedarf ist entsprechend zu sichern.
- Die Wege zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln sind bequem und möglichst kurz auszubilden.
- Der Umgang mit neuen Mobilitätsformen oder Innovationen (Fernbusse, öffentlicher Individualverkehr, autonome Fahrzeuge, digitale Vernetzung) sowie die Schnittstelle zum UK Mobilitätsmanagement sind zu klären.

2.2 Kombinierte Mobilität in Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen

In Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen sind flächen- und ressourcenschonende Verkehrsmittel einzusetzen. Gemäss Strategie mobilitätAARGAU sind in erster Linie der Fuss- und Veloverkehr zu fördern.

Zielbild Kernstädte und urbane Entwicklungsräume

- An den Bahnhöfen und ausgewählten Bushaltestellen sind genügend gedeckte und sichere Veloabstellplätze zur Verfügung zu stellen (inklusive E-Bike-Ladestationen). An grösseren Bahnhöfen sind Velostationen zu realisieren.

- Die Abstellplätze sind an die Bedürfnisse der multimodalen Verkehrsteilnehmenden anzupassen.
- Für Sharingprodukte (Bike + Car) sind an guter Lage Flächen zu reservieren.
- Parkflächen für den motorisierten Individualverkehr (P+R) sind nur in begründeten Ausnahmefällen zu realisieren oder zu vergrössern.

2.3 Kombinierte Mobilität in ländlichen Zentren und entlang ländlichen Entwicklungsachsen

Transportketten aus dem ländlichen Entwicklungsraum haben ihren ersten Umsteigeort meist an Bahnhöfen und wichtigen Bushaltestellen in ländlichen Zentren oder an den Bahnhöfen entlang der ländlichen Entwicklungsachsen.

Zielbild ländliche Zentren und ländliche Entwicklungsachsen

- An den Bahnhöfen und ausgewählten Bushaltestellen sind genügend gedeckte und sichere Veloabstellplätze zur Verfügung zu stellen (inkl. E-Bike-Ladestationen).
- Die Abstellplätze sind an die Bedürfnisse der multimodalen Verkehrsteilnehmer anzupassen.
- Abstellplätze für Bike- und Car-Sharing sind bevorzugt zu platzieren.
- Parkplätze für den motorisierten Individualverkehr an den Bahnhöfen (P+R) sind bedarfsgerecht zu fördern.

2.4 Kombinierte Mobilität im ländlichen Entwicklungsraum

Im ländlichen Entwicklungsraum ist der kombinierten Mobilität im Vergleich zu den anderen Raumtypen weniger Gewicht beizumessen und es ist davon auszugehen, dass die Änderungen im Mobilitätsverhalten von untergeordneter Bedeutung

sein werden. Trotzdem übernimmt die Vernetzung verschiedener Verkehrsträger eine wichtige Funktion. Hinsichtlich der zu erwartenden Zunahme von autonomen Fahrzeugen sind allenfalls neue Nutzungsmöglichkeiten zu prüfen.

- An ausgewählten Bushaltestellen sind genügend gedeckte und sichere Veloabstellplätze zur Verfügung zu stellen.
- Abstellplätze für Sharing-Produkte sind bevorzugt zu platzieren.

2.5 Kombinierte Mobilität raumübergreifend

- Informationen über die verschiedenen Angebote der kombinierten Mobilität sollen in geeigneter Form zur Verfügung gestellt werden.
- Unabhängig vom Raumtyp sind die Umsteigewege möglichst kurz zu halten. An Bahnhöfen ist den umsteigenden Fahrgästen von Bus und Velo die grösste Priorität beizumessen.
- Angebote des öffentlichen Individualverkehrs¹ sind nur bei Erfüllung von definierten Kriterien (vgl. jeweilige Massnahmenblätter) gezielt durch den Kanton zu fördern oder zu unterstützen.

¹ Definition siehe Kapitel 3.6

3 Kombinierte Mobilität im Kanton Aargau

3.1 Multimodale Verkehrsdrehscheiben (öV-Drehscheiben)

Der Kanton fördert heute bereits öV-Drehscheiben von regionaler Bedeutung, die der Entlastung des kantonalen Strassennetzes dienen und den Wechsel vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr begünstigen. Die Abstimmung erfolgt im Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr.

Im Rahmen von Bahnhofsumbauten, deren Kompetenz beim Bund liegt, nimmt der Kanton Einfluss auf gute Umsteigebedingungen für die

Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs und sichert den Raumbedarf für die Anlagen der kombinierten Mobilität.

Umsteigeanlagen haben eine wichtige Funktion innerhalb der Transportkette. ÖV-Drehscheiben sollen möglichst kurze Umsteigewege zwischen Bus und Bahn und umgekehrt aufweisen. Idealerweise sind die Bushaltekanten an Bahnhöfen möglichst konzentriert und nah am Gleiszugang zu erstellen.

Es ist eine enge Koordination mit dem Mehrjahresprogramm öV notwendig. Mehrere öV-Drehscheiben sind bereits in den kurz- bis mittelfristigen Planungen des Kantons enthalten.



Abbildung 3: Beispiel öV-Drehscheibe Stein (Bild: AVK, 2017)

3.2 Zugang zu Bahnhöfen und Bushaltestellen

Der Zugang zu den Bahnhöfen und Bushaltestellen für den Fuss- und Veloverkehr ist eine wichtige Rahmenbedingung für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Die Kompetenz des Kantons beschränkt sich meist auf eine Einflussnahme im Rahmen der Nutzungs- und Sondernutzungsplanung sowie bei

der Projektierung. Die Verantwortung für den Bau und die Anpassung des Wegnetzes und auch dessen

Finanzierung liegt mit Ausnahme des kantonalen Veloroutennetzes in der Kompetenz der Gemeinden. Der Zugang zu den Bahnhöfen und Bushaltestellen soll möglichst im KGV abgehandelt werden.

Essentiell für eine reibungslose Transportkette sind attraktive, sichere und direkte Zugänge zu

Bahnhöfen respektive zu Bushaltestellen. Hierfür ist eine Einbindung der Haltestellen in die Fussweg- und Velowegnetze wichtig. Wo sie heute fehlen, sind entsprechende Verbindungen zu Bahnhöfen und Bushaltestellen zu realisieren. Entsprechende Schritte werden im UK Fuss- und Veloverkehr behandelt.

3.3 Bike + Ride (B+R)

Die Strategie mobilitätAARGAU 2016 sieht vor, attraktive Zugänge zu öV-Haltestellen sicherzustellen (Strategie I a 4): «Die Zugänge zu den öV-Haltestellen spielen eine wichtige Rolle bei der Verkehrsmittelwahl. Sie sollen gut signalisiert, sicher und leicht erreichbar sein. Zudem sollen an Bahn- und wichtigen Bushaltestellen Veloabstellanlagen bereitstehen» Mit für den Fuss- und Veloverkehr gut erreichbaren öV-Haltestellen soll die Durchlässigkeit von Wohn-, Industrie- respektive Gewerbegebieten verbessert werden.

Gestützt auf das ÖVG § 2 Abs. 3 und das StrG § 7, lit. b Ziff. 3 kann der Kanton Aargau Beiträge an Veloabstellplätze und Velostationen ausrichten, die den Wechsel vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr begünstigen. Der Kanton kann nach Abzug aller übrigen Beiträge maximal 33 % an anerkannte Kosten für die Erstellung dieser Anlagen leisten. Hierzu müssen die Anlagen Vorgaben bezüglich Qualitäts- und Ausbaustandards erfüllen.

Neben einem guten Angebot an kostenfreien Abstellplätzen braucht es auch geschützte, kostenpflichtige Anlagen. Diese erlauben das sichere und überwachte Abstellen von Velos gegen eine Gebühr. Damit entsprechen sie dem Bedürfnis vieler Velofahrenden, welche mit hochwertigen Velos

oder E-Bikes unterwegs sind. Es existieren Anlagen ohne Personal (Eintritt mit Badge o.ä.) oder Velostationen mit Personal, welche zusätzliche Dienstleistungen wie eine Bike-Vermietung und Reparaturservice anbieten. Das Potenzial für gesicherte Anlagen gilt heute als noch nicht ausgeschöpft.

Der Betrieb der B+R Anlagen obliegt den Transportunternehmen oder den Gemeinden. Die B+R Anlagen an den Bahnhöfen werden laufend ausgebaut und deren Auslastung periodisch überprüft, um allfällige Ausbauten rechtzeitig zu erkennen.

An sämtlichen Bahnstationen sind entsprechend dem Nachfragepotenzial Veloabstellplätze zu erstellen. Um das Umsteigen möglichst attraktiv zu gestalten, sind die Umsteigewege vom Veloabstellplatz zum Gleiszugang möglichst kurz zu gestalten. Um dem Zuwachs an E-Bikes gerecht zu werden, ist an grösseren Bahnhöfen die Stromzufuhr für Ladeanlagen für E-Bikes zu erstellen. Die Abstellplätze sind grundsätzlich überdacht, beleuchtet, mit einem Ständer sowie mit einer Sicherungsvorrichtung zu gestalten.

An den wichtigsten Umsteigepunkten des Busnetzes sowie an Bushaltestellen mit nachweisbarem Potenzial sind ebenfalls Veloabstellplätze zu realisieren. Das Potenzial ist mittels Siedlungsstruktur, Fahrplandichte und Zugänglichkeit abzuschätzen. Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Ermittlung des Potenzials. Als wichtige Umsteigepunkte sind Businfrastrukturen mit regionaler oder kantonaler Bedeutung (gemäss Mehrjahresprogramm öV) anzusehen.



Abbildung 4: Beispiel Velostation Stein (Bild: AVK, 2017)

3.4 Park + Ride (P+R)

Der Bau von Park + Ride-Plätzen an Bahnhöfen sowie deren Bewirtschaftung liegt in der Kompetenz der Transportunternehmen (hauptsächlich SBB und AVA)

oder der Gemeinden. Der Kanton kann sich mit Mitteln aus der Strassenkasse ² an den Kosten von Park + Ride Anlagen beteiligen. Die Anzahl Parkplätze an Bahnhöfen werden von den jeweiligen Transportunternehmen periodisch erhoben.

Im Jahre 2017 standen an Bahnhöfen folgende Anzahl Parkplätze zur Verfügung:

Raumtyp	Anzahl P+R-Plätze	Grösste Anlage
Kernstädte	838	davon 264 in Lenzburg
Urbaner Entwicklungsraum	574	davon 242 in Turgi
Ländliches Zentrum	578	davon 161 in Frick
Ländliche Entwicklungsachse	947	davon 165 in Mellingen-Heitersberg
Ländlicher Entwicklungsraum	145	davon 49 in Murgenthal und 39 in Oberwil-Lieli
Total	3'082	

Abbildung 5: P+R Angebot im Kanton Aargau (Stand 2017)

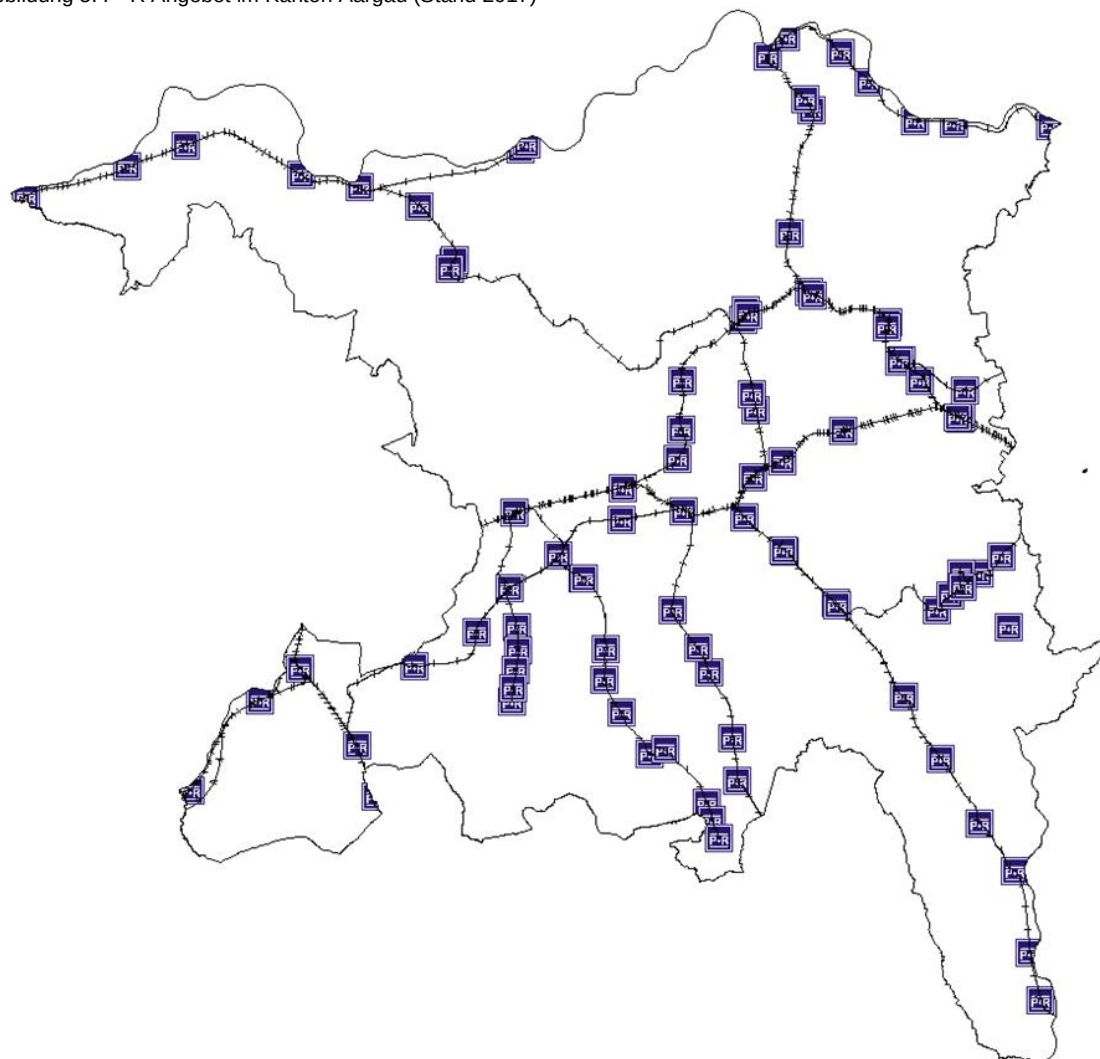


Abbildung 6: P+R-Standorte Kanton Aargau (Stand 2017)

² §18 Abs.1 Dekret über den Bau, den Unterhalt und die Kostenverteilung von Kantonsstrassen (Kantonsstrassendekret)

An den meisten Bahnhöfen existiert bereits heute ein P+R Angebot. Grundsätzlich ist in Kernstädten respektive in urbanen Räumen gemäss Strategie Mobilität auf einen Ausbau oder Neubau von P+R-Anlagen zu verzichten. Da die einzelnen Bahnhöfe innerhalb desselben Raumtyps aber nicht per se miteinander vergleichbar sind, hat eine entsprechende Abschätzung für jeden Bahnhof im Einzelfall zu erfolgen. Somit kann es in gewissen Bahnhöfen im urbanen Entwicklungsraum Sinn machen, P+R zu fördern, während es an anderen Standorten nicht zielführend ist. Entlang der Entwicklungsachsen sind P+R-Anlagen im Grundsatz zu fördern.

P+R an Bushaltestellen hat grundsätzlich ein deutlich geringeres Potenzial, da der Bus als Transportmittel im Normalfall längere Fahrzeiten aufweist als das Privatauto. Es ist deshalb nicht davon auszugehen, dass Automobilisten mit dem Privatauto zur Bushaltestelle gelangen, um umzusteigen, sondern direkt an ein P+R beim nächstgelegenen Bahnhof gelangt. Entsprechend gibt es heute im gesamten Kanton auch nur eine P+R Anlage an einer Bushaltestelle, welche sich in Oberwil-Lieli mit einem Schnellbusanschluss nach Zürich befindet.

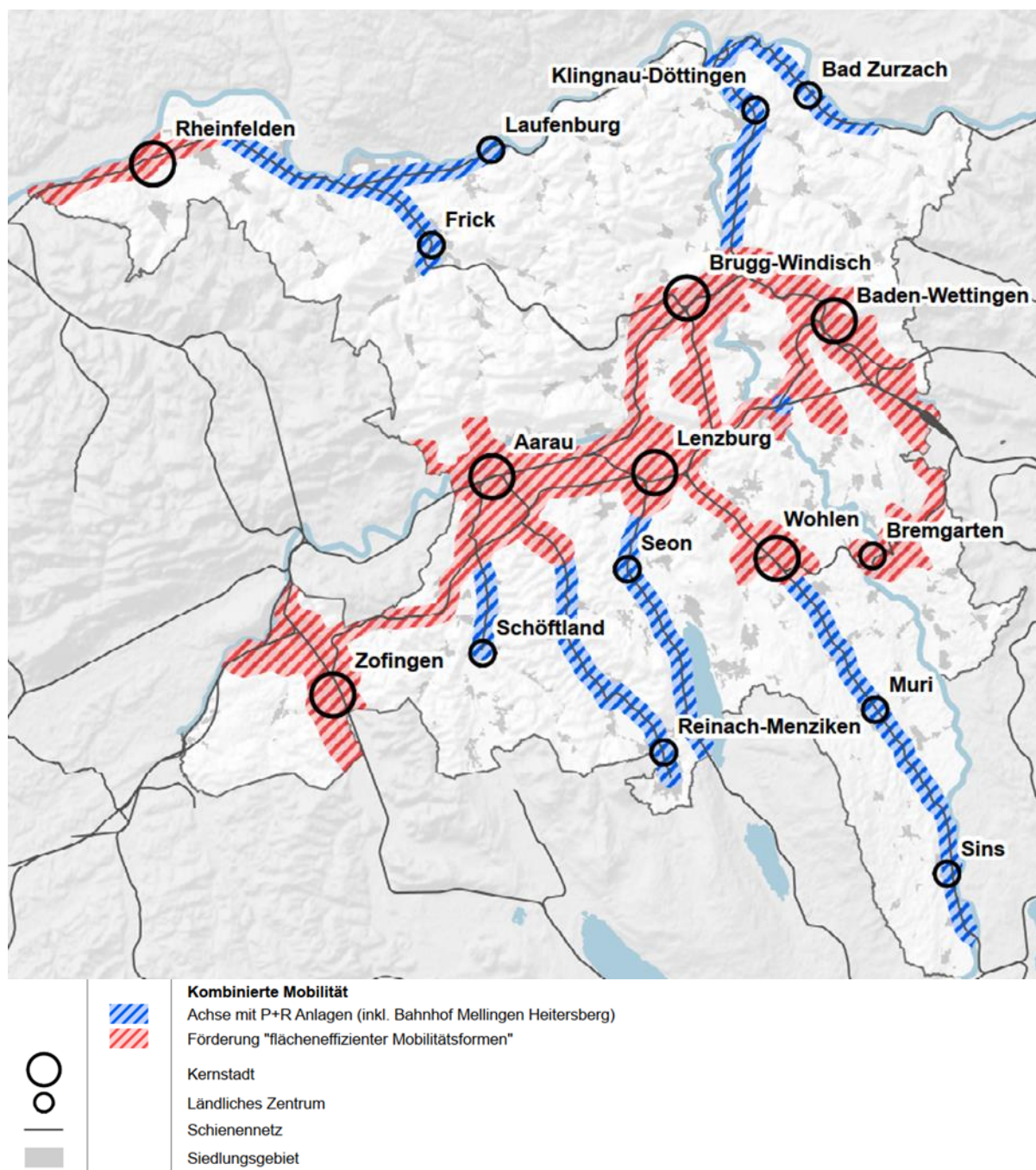


Abbildung 7: Übersicht der zu fördernden P+R-Achsen im Kanton Aargau (Stand 2021)

3.5 Kiss + Ride (K+R)

Als ergänzende Dienstleistung sind an gewissen, grösseren Bahnhöfen Kiss + Ride Anlagen Bestandteil der Bahnhofsvorfahrt. K+R Parkplätze sind jedoch im Rahmen von kombinierter Mobilität nicht speziell zu fördern, da diese eher als Kurzzeitparkplätze für den Einkauf in Bahnhofsläden genutzt werden. Zudem verringert sich durch die Realisierung von K+R Plätzen der Platzbedarf für besser geeignete Infrastrukturen wie Veloabstellplätze, Plätze für Sharing-Produkte oder Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr. Im Zusammenhang mit autonomen Fahrzeugen können K+R Plätze künftig jedoch als Umsteigemöglichkeit von Interesse werden.

3.6 Park + Pool (P+P)

An der A1 bestehen in Rothrist, Aarau-West, Lenzburg und Mägenwil total 293 P+P-Plätze, an der A3 in Lupfig, Frick, Eiken und Rheinfelden 296 P+P-

Plätze. Die Plätze sind durchschnittlich zu 67 % ausgelastet (Stand 2014). Die Entlastungswirkung der Nationalstrasse durch Park + Pool-Anlagen ist gering. Es zeigt sich auch, dass die Plätze oft auch nicht für den eigentlichen Zweck benutzt werden, sondern als Ausgangspunkt für Spaziergänge oder als Alternative zur Raststätte für eine Fahrpause. Es ist schwierig abzuschätzen, wie sich das ändernde Mobilitätsverhalten auf die P+P-Plätze auswirken wird. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass mit zunehmender Automatisierung des Verkehrs die Nachfrage nach P+P-Plätzen sinken wird. Aus diesem Grund ist in Kombination mit der geringen Entlastungswirkung von einem forcierten Aus- oder Neubau der bestehenden P+P-Plätze abzusehen. Zudem soll das Umsteigen zu einem früheren Zeitpunkt in der Reisekette gefördert werden.

Die entsprechenden P+P Flächen sind mittel- bis langfristig für innovative Mobilitätslösungen frei zu halten.

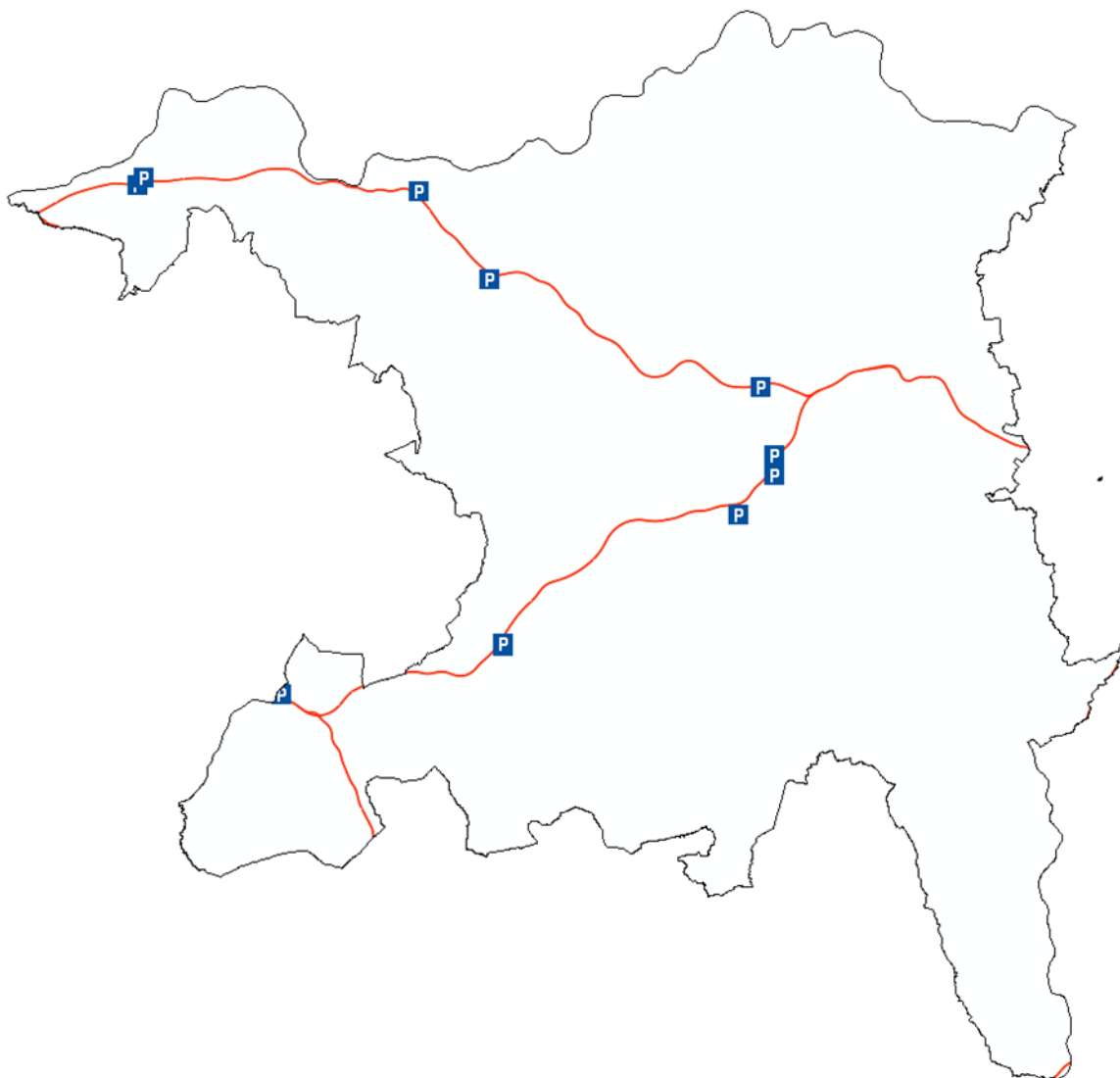


Abbildung 8: P+P Plätze Kanton Aargau (Stand: 2017)

3.7 Sharing-Angebot

3.7.1 Bike-Sharing

Bikesharing-Projekte sind in grösseren Städten in Betrieb oder am Entstehen. Bisher sind die Angebote ohne finanzielle Unterstützung des Kantons erfolgt. Handlungsbedarf kann entstehen, wenn free-floating Bikesharing-Systeme eingeführt werden, die die B+R Plätze übermässig belegen. Im Kanton Aargau bieten vereinzelte Anbieter (carvelo2go, Rent a Bike) lokal Bike-Sharing-Produkte an. Weitere Angebote sind am Entstehen.

In mehreren grösseren Städten ausserhalb des Kantons Aargau sind in letzter Zeit verschiedene, grössere Bike-Sharing-Angebote auf den Markt gekommen. Es handelt sich zumeist um private Anbieter. Der Markt ist kaum überschaubar und sehr dynamisch. Der Kanton hat hier nur wenig Einflussmöglichkeiten, Ausnahmen bestehen in der spezifischen Förderung bestimmter Angebote oder aber in der Unterstützung der Informationsverbreitung. Diese Themen sind wesentliche Diskussionspunkte im Innovationslab Mobilität³ des UK Mobilitätsmanagement.

3.7.2 Car-Sharing

Mobility als langjährig etabliertes und grösstes Carsharing-Unternehmen ist im Kanton Aargau mit insgesamt 89 Standorten (Stand 2017) weit verbreitet. Die Dienstleistung wird privat betrieben. In Schweizer Grossstädten sind weitere privatbetriebene Carsharing Unternehmen am Entstehen.

Im Sinne einer möglichst flexiblen Reiseplanung sind Standorte an Bahnhöfen zu prüfen und bei Bedarf die entsprechenden Flächen nahe an den Perronzugängen frei zu halten. In Gebieten mit grosser Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte (Kernstädte, urbaner Raum und ländliche Zentren) ist das Potenzial dabei deutlich grösser als in Regionen mit geringerer Bevölkerungs- und Arbeitsplatz-dichte (ländlicher Raum).

3.7.3 Weitere Sharing-Angebote

Erwähntes Bike- und Carsharing wird ergänzt mit weiteren Angeboten wie Scooter-Sharing oder E-Trottinett-Sharing. Zudem existieren Free-Floating-Angebote, die eine Rückgabe der jeweiligen Mobilitätsmittel an frei wählbaren Standorten ermöglichen. Es handelt sich hierbei um einen sehr dynamischen Markt. Angebote werden auf den Markt

³ Das Innovationslab Mobilität setzt sich gemeinsam mit Partnern der öffentlichen Hand, der Wirtschaft, der Forschung und der Mobilitätsbranche mit aargauspezifischen Fragestellungen zur Mobilität der Zukunft auseinander, welche die Ziele der Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU

gespült, verschwinden teilweise aber ähnlich schnell wieder. Auch hier hat der Kanton nur wenig Einflussmöglichkeiten.

3.8 Öffentlicher Individualverkehr

Die Erstellung und der Unterhalt von Taxistellplätzen sind Sache der Gemeinden oder Bahnhofseigentümern (SBB, Privatbahnen). Im Kanton Aargau sind nur an den wenigsten Bahnhöfen fixe Taxi-Standplätze vorhanden, da die Nachfrage gering ist. An Bahnhöfen mit (Schnellzugs-) Anschlüssen an wichtige Grosszentren können Taxi-Stellplätze Sinn machen. Ansonsten sind Infrastrukturen für den Taxi-Betrieb nicht speziell zu fördern.

On-Demand Ridesharing-Angebote wie beispielsweise taxito oder Kolibri (Pilotbetriebe), welche eine Mischform zwischen herkömmlichem Taxi und öffentlichen Busbetrieb darstellen und unter dem Begriff öffentlicher Individualverkehr zusammengefasst werden, sind in den letzten Jahren in den Markt eingetreten. Es ist davon auszugehen, dass die Anzahl von Anbietern mit ähnlichen Dienstleistungen in Zukunft noch zunehmen wird. Der Kanton kann solche Pilot-Projekte im Rahmen des Innovationsfonds Mobilitätsmanagement unterstützen. Weitergehende, finanzielle Unterstützung im Regel-Betrieb kann zurzeit nur bei einem Ersatz des öV-Angebots beziehungsweise bei einer Integration in das ordentlich bestellte Angebot in Aussicht gestellt werden.

Dabei gilt es, insbesondere die Benützung der Infrastruktur im Bereich von Bahnhöfen respektive an Verknüpfungspunkten mit dem öffentlichen Verkehr (Benützung von Bushaltestellen für Dienste wie taxito) zu klären.

3.9 Fernbusse

3.9.1 Internationale Fernbusse

Verschiedene internationale Fernbusse halten auf Autobahnraststätten oder an Bahnhöfen respektive Park + Pool-Parkplätzen in der Nähe von Nationalstrassen. Einige Standorte wie Wohlen und Bremgarten befinden sich abseits der Nationalstrassen.

unterstützen. Der Kanton nimmt dabei die Rolle als Impulsgeber und Unterstützer des Innovationsprozesses wahr und setzt sich aktiv dafür ein, gute Voraussetzungen für zukunftsfähige Mobilitätslösungen im Kanton Aargau zu schaffen.

Ein privater Anbieter betreibt in Windisch einen Bus-Terminal, der mit der Bushaltestelle erschlossen ist und ein grosses bewirtschaftetes Parkplatzangebot aufweist.

Auch in Baden-Rüthof gibt es einen privaten Busterminal, der mit rund 300 Parkplätzen bestückt ist und ebenfalls über eine Bushaltestelle in der Nähe verfügt.

Ein national tätiger Fernbus-Anbieter hat für einige Monate die einzige Fernbus-Haltestelle im Kanton Aargau in Baden betrieben. Die Haltestelle in der Nähe des Bahnhofs Baden wurde nach wenigen Monaten aufgrund zu geringer Nachfrage wieder aufgelöst.

Die Entwicklung des Fernbus-Marktes ist schwer abzuschätzen. Anzustreben ist ein kleines Netz von Fernbushaltestellen, welches sich durch die Nähe zum Nationalstrassennetz einerseits sowie mit einem Anschluss an den öffentlichen Verkehr andererseits auszeichnet. So kann der Kanton verhindern, dass immer mehr Haltestellen und ein unübersichtliches Netz mit sehr vielen Haltestellen entstehen.

3.9.2 Nationale Fernbusse

2017 ist beim Bundesamt für Verkehr das erste Konzessionsgesuch für nationale Fernbusse eingetroffen. Das BAV hat die Konzession für drei Linien (Genf Flughafen – Zürich – St. Gallen / Lugano – Basel EuroAirport – Zürich Flughafen / Sion – Bern – Zürich - Chur) erteilt, am 10. Juni 2018 wurde der fahrplanmässige Betrieb gestartet. Ein vorerst geplanter Hub in Rothrist, wo sämtliche Linien zusammengekommen wären, wurde nicht realisiert. Die Haltestelle an der Brown-Boveri-Strasse in Baden wurde nach nur wenigen Monaten aufgrund zu geringer Nachfrage wieder aufgelöst. Inzwischen verkehren in der Schweiz gar keine Fernbusse mehr, sämtliche Linien wurden aufgrund zu geringer Nachfrage eingestellt (Stand Frühjahr 2021).

Ob und wann sowie in welchem Umfang die Nachfrage für nationalen Fernbus-Verkehr wieder anzieht, kann kaum vorhergesagt werden. Haltestellen des nationalen Fernverkehrs (analog zu Haltestellen der internationalen Fernbusse) sollen sich in der Nähe zu den Nationalstrassen befinden sowie einen öV-Anschluss aufweisen. Allenfalls können im Rahmen von Planungen von multimodalen Verkehrsdrehschieben Haltestellen für Fernbusse geprüft werden.

3.10 Daten und Innovation

Es entstehen immer mehr (Online-) Plattformen respektive Applikationen für das Smartphone, welche den Nutzer bei der Reiseplanung unterstützen, indem sie multimodale Transportmöglichkeiten aufzeigen, welche teilweise direkt über die Plattform oder die App gebucht werden können. Der Markt ist sehr dynamisch und unübersichtlich. Die bekanntesten Apps, mit welchen nicht nur Verbindungen des öffentlichen Verkehrs, sondern auch zusätzliche Angebote wie Car- oder Bike-Sharing miteinbezogen werden, sind die TCS-App, google-Apps oder SmartWay von der SBB.

3.10.1 Selbstfahrende Fahrzeuge

Noch können die Folgen, welche autonom fahrende Fahrzeuge mit sich bringen, nicht abgeschätzt werden. Es existieren verschiedene Studien, welche die Chancen und Risiken von autonomen Fahrzeugen aufzuzeigen versuchen. Im Rahmen dieses Umsetzungskonzeptes ist es jedoch noch zu früh, bereits Massnahmen abzuleiten, welche den zukünftigen Umgang mit autonomen Fahrzeugen betreffen. Das Innovationslab Mobilität setzt sich mit Fragen zu den Auswirkungen des automatisierten Fahrens auseinander, begleitet gegebenenfalls Tests in der Praxis und schafft anhand der gewonnenen Erkenntnisse Rahmenbedingungen für zukunftsfähige Lösungen.

3.10.2 Digitale Vernetzung

Die digitale Vernetzung schreitet auch im Bereich der Mobilität schnell voran. Immer mehr Dienste im Internet und für das Smartphone (Apps) kommen auf den Markt. Die relevanten Daten sind zu bündeln und in geeigneter Form (online) zur Verfügung zu stellen.

Auch der Bund verfolgt mit der netzweiten öV-Anbindung eine Open Data Strategie. Die technische Plattform beinhaltet alle zentralen Elemente wie Netz- und Fahrplandaten aller Transportunternehmen, die Kundendatenbank und SwissPass-Daten. Auch das Projekt Verkehrsmanagement Schweiz⁴ vom ASTRA verfolgt das Ziel, die verschiedenen VM der Schweiz zu vereinheitlichen, um den grösstmöglichen Nutzen zu erzielen. Hierfür ist die Datenerhebung schweizweit zu systematisieren. Die Frage der Datenbereitstellung für diese Aktivitäten des Bundes ist zu klären.

Auch der Kanton Aargau verfolgt mit der Strategischen Digitalen Transformation (SDT) ähnliche Ziele. Die Bevölkerung sowie die Wirtschaft

⁴ Verkehrsmanagement auf Nationalstrassen, das 2008 vom Kanton an den Bund übergang

sollen von einem schnellen, einfachen sowie orts- und zeit-unabhängigen Austausch mit der Verwaltung profitieren können. Behördendaten und Informationen stehen zur freien und sicheren Nutzung bereit. Dabei wird grosser Wert auf Transparenz, Datensicherheit und Datenschutz gelegt.

Der Kanton unterstützt zudem grundsätzlich die Absicht des Bundes, eine nationale Dateninfrastruktur Mobilität (NaDIM) aufzubauen und zu betreuen.

4 Kosten und Finanzierung

Gesetzliche Grundlagen bilden einerseits das Strassengesetz §7 lit. b 3 sowie das Gesetz über den öffentlichen Verkehr § 2 Abs. 3. Seit 2018 ist zudem die Spezialfinanzierung Infrastruktur öV in Kraft, welche auch das Zusammenspiel zwischen der Spezialfinanzierung Strassenrechnung und der Spezialfinanzierung öV-Infrastruktur behandelt.

Ausser beim öffentlichen Verkehr (Abgeltungen) gibt es heute kaum Möglichkeiten, den Betrieb von Mobilitätsdienstleistungen zu unterstützen.

Umsteigeanlagen sind Verbundsaufgaben von Kanton, Gemeinden und den Transportunternehmen und somit prädestiniert für eine Mitfinanzierung durch die Agglomerationsprogramme. Kanton und Gemeinden setzen sich zusammen für eine solche Mitfinanzierung durch den Bund ein.

Der wesentliche Teil der Gesamtkosten innerhalb der Massnahmen der kombinierten Mobilität fällt auf die multimodalen Verkehrsdrehscheiben. Die Anpassung respektive der Neubau von öV-Drehscheiben verursacht in den nächsten Jahren Kosten in Millionenhöhe. Der Mehrjahresfinanzplan Infrastruktur öV sieht innerhalb der nächsten 10 Jahre Kosten im Rahmen von rund 80 Millionen für die öV-Drehscheiben vor.

Kosten für Bike + Ride- respektive Park + Ride-Anlagen sind in erster Linie von der Anzahl neu zu realisierender Abstellplätze sowie vom jeweiligen Ausbaustandard (überdacht, beleuchtet, mehrstöckig, Lade-Installationen usw.) abhängig. Grob ist von folgenden Kosten für einen Mindeststandard auszugehen: Fr. 10'000 pro P+R-Platz, Fr. 1'000 pro B+R-Platz.

5 Fazit und Ausblick

Das vorliegende Umsetzungskonzept zeigt einen Überblick über die verschiedenen Stossrichtungen der kombinierten Mobilität im Kanton Aargau auf.

In den einzelnen Massnahmenblättern sind für die jeweiligen Themenbereiche die Ziele und das weitere Vorgehen in Kürze aufgeführt. In einem nächsten Schritt müssen für die einzelnen Themenbereiche noch detailliertere Konzepte mit konkreten Einzelmassnahmen erarbeitet werden, um einem Umsetzungskonzept im eigentlichen Sinne gerecht zu werden. Da die verschiedenen Themenbereiche der einzelnen Massnahmenblätter aufgrund ihrer Diversität ganz unterschiedliche Umsetzungshorizonte aufweisen, wird hier auf zeitliche Angaben verzichtet.

6 Anhang: Massnahmen- blätter

KM 1:	Multimodale Verkehrsdrehscheiben an Bahnhöfen Hauptmassnahme: laufende Umsetzung gemäss MJP öV 2020
KM 2:	Bike + Ride Hauptmassnahme: Bedarfs-Ermittlung B+R an Bahnstationen und Erstellung Masterplan
KM 3:	Park + Ride Hauptmassnahme: Auslastungs-Ermittlung, Setzen Grenzwerte
KM 4:	Park + Pool Hauptmassnahme: Kein Aus- oder Neubau, Flächen behalten
KM 5:	Öffentlicher Individualverkehr (Taxi und taxi-ähnliche Dienstleistungen) Hauptmassnahme: Entwicklung beobachten, Anschubfinanzierung von innovativen Projekten prüfen
KM 6:	Fernbusse Hauptmassnahme: Kleines Haltestellennetz definieren
KM 7:	Sharing-Angebote Hauptmassnahme: Entwicklung beobachten, Teilfinanzierung von Infrastruktur prüfen
KM 8:	Daten und Innovation Hauptmassnahme: aktive Rollen in Datenbereitstellung prüfen

KM 1: Multimodale Verkehrsdrehscheiben an Bahnhöfen

Ausgangslage

Im Kanton Aargau befinden sich 64 Stationen entlang von Normalspurlinien und 47 Stationen entlang von Meterspurbahnen. Die meisten Bahnhöfe entlang von Normalspurbahnen weisen eine entsprechende Bus-Anbindung auf. Aufgrund sich ändernder gesetzlicher und betrieblicher Rahmenbedingungen werden kurz- bis mittelfristig mehrere solcher öV-Drehscheiben umgebaut. Im Mehrjahresprogramm öV sind die Ausbauten näher erläutert.

Ziel

Multimodale Verkehrsdrehscheiben steigern die Attraktivität des kombinierten Verkehrs. Ein gewisses Einzugspotenzial mit entsprechender Busanbindung und regionaler Bedeutung sind die Voraussetzung für eine multimodale Verkehrsdrehscheibe. Entsprechende Ausbauten werden grundsätzlich im Mehrjahresprogramm öV behandelt. Auslöser sind meist grösserer Platzbedarf (grössere Fahrzeuge und höhere Anzahl Fahrzeuge infolge Fahrplanverdichtungen) sowie die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG). Der Kanton sorgt mit planerischen Massnahmen für die nötige Raumsicherung.

Folgende Angebote sollen in der Regel gefördert werden

	Kernstädte	Urbaner Raum	Ländliches Zentrum	Ländliche Entwicklungsachse	Ländlicher Entwicklungsraum
Park + Ride			x	x	
Car-sharing	(x)	(x)	x	x	(x)
Bike + Ride	x	x	x	x	x
Bike-sharing	x	x	x	x	

Tabelle 2: Zielzustand Ausstattung Bahnhof pro Raumtyp

Bike + Ride (siehe KM2) soll grundsätzlich überall gefördert werden. In Kernstädten und urbanen Entwicklungsräumen wird Park + Ride grundsätzlich nicht weiter gefördert (siehe KM3), der Umstieg vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel soll ausserhalb dieser Räume erfolgen. Gleiches gilt für Car-Sharing-Angebote (siehe KM6). Begründete Ausnahmen sind jedoch möglich.

Die Anordnung der verschiedenen Verkehrsarten ist so zu gestalten, dass in der Summe aller Benutzenden möglichst kurze Wege entstehen. Flächensparende und Sharing-Angebote sind in der Nähe der Zugänge zu platzieren. Umsteigende Fahrgäste von Bus und Velo sollen die kürzesten Umsteigewege haben.

Betroffene Mehrjahresprogramme und Umsetzungskonzepte:

- Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2019
- Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr
- Umsetzungskonzept Mobilitätsmanagement

Beteiligte

- Verantwortlich: Infrastruktureigentümer der Station
- Mitwirkung: Gemeinden, Transportunternehmen

Finanzierung

Gesetz über den öffentlichen Verkehr: § 2 Abs. 3 ÖVG

Der Kanton kann Beiträge an Umsteigeinfrastrukturen ausrichten, die den Wechsel vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr begünstigen. Die Beiträge bemessen sich nach dem Nutzen, den die Anlagen für den öffentlichen Verkehr darstellen.

Die Kostenteiler werden jeweils innerhalb des Projektes festgelegt.

Multimodale Verkehrsdrehscheiben können als Massnahme im entsprechenden Agglomerationsprogramm angemeldet und bei Nachweis der Wirksamkeit durch den Bund mitfinanziert werden.

Vorgehen

Aufgrund verschiedener Rahmenbedingungen werden in den nächsten Jahren etliche öV-Drehscheiben umgebaut. Für die zeitliche Priorisierung sind verschiedene Faktoren ausschlaggebend: gesetzliche Rahmenbedingungen (BehiG), Gelenkbustauglichkeit, Flexibilität für Angebots-ausbauten oder -anpassungen. Im Rahmen des Mehrjahresprogramms öV 2019 wurde ein Mehrjahresfinanzplan erstellt, welcher eine zeitliche Priorisierung der öV-Drehscheiben vorsieht. Bei solchen Umbauten wird nicht nur das Umsteigen von Bus auf Bahn und umgekehrt komfortabler gestaltet, auch Angebote der kombinierten Mobilität werden im Zuge dieser Neubauten jeweils erstellt respektive angepasst und verbessert.

Die öV-Drehscheiben mit der grössten Priorität bezüglich Ausbau sind im Mehrjahresprogramm öV vermerkt.

KM 2: Bike + Ride (B+R)

Ausgangslage

Bereits heute sind an den meisten Bahnstationen sowie an einigen Bushaltestellen Veloabstellmöglichkeiten vorhanden. Bei neuen Anlagen kann der Kanton nach Abzügen von Beiträgen Dritter bis zu 33 % der Baukosten übernehmen.

Ziel

Bike + Ride Anlagen sind entsprechend dem jeweiligen Potenzial neu zu realisieren respektive auszubauen. Das Potenzial ergibt sich aus folgenden Kriterien:

- Güte des öV-Anschlusses (Schnellzughalt, Takt, Fahrplandichte, Umsteigehaltestelle etc.)
- Potenzial aus Einwohner- und Arbeitsplatzdichte
- Anschluss ans Velo- und Fussverkehrsnetz

Der Kanton soll eine aktive Rolle übernehmen und sich bei den Bahnbetreibern und den Gemeinden stärker für B+R-Anlagen einsetzen.

Jede Bahnstation verfügt über genügend Veloabstellplätze. Wo heute keine Abstellplätze zur Verfügung stehen, sind diese entsprechend zu realisieren.

An Bushaltestellen sind Veloabstellplätze zu realisieren an Haltestellen mit Umsteige-möglichkeit sowie Haltestellen mit grossem Potenzial gemäss Einwohner- und Arbeitsplatzdichte.

Bike + Ride Anlagen, welche obenstehende Bedingungen erfüllen, können mit einem höheren Beitragssatz als bisher üblich finanziell unterstützt werden.

Bei grösseren Anlagen ist die Stromzufuhr für Ladestationen von E-Bikes vorzusehen. Die Anzahl misst sich am Anteil E-Bikes am Markt. Es ist auf die verschiedenen Ladearten Rücksicht zu nehmen.

Die Nutzung (Kurz- oder Langzeit) und die Auslastung ist durch die Gemeinde oder das Transportunternehmen periodisch zu überprüfen. Bei Bedarf ist eine Bewirtschaftung in Betracht zu ziehen.

Betroffene Mehrjahresprogramme und Umsetzungskonzepte

Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr

Beteiligte

- Verantwortlich: Infrastruktureigentümer der Station
- Mitwirkung: Gemeinden, Kanton, eventuell Bike-Sharinganbieter

Finanzierung

Gesetz über den öffentlichen Verkehr: § 2 Abs. 3 ÖVG

Der Kanton kann Beiträge an Umsteigeinfrastrukturen ausrichten, die den Wechsel vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr begünstigen. Die Beiträge bemessen sich nach dem Nutzen, den die Anlagen für den öffentlichen Verkehr darstellen.

Der Kanton hat sich bisher mit maximal 33 % an den Kosten beteiligt. In Fällen mit einer hohen Nachfrage soll die kantonale Beteiligung auf maximal 50 % erhöht werden können. Begründet werden kann diese Erhöhung damit, dass der Nutzen einer B+R-Anlage durch die stark steigende Nutzung von E-Bikes nicht nur von kommunaler, sondern vermehrt von regionaler Bedeutung ist. Zudem können Veloabstellanlagen im Rahmen der Agglomerationsprogramme des Bundes mitfinanziert werden.

Vorgehen

Vorgehen

Für die Ermittlung des Potenzials von B+R-Anlagen an Bahnstationen wird folgendes Vorgehen vorgeschlagen:

- Nachfrage bei Gemeinden nach Auslastung respektive zusätzlicher Nachfrage für sämtliche Bahnstationen des Kantons Aargau
- Abgleich mit opendata der SBB
- Abgleich mit Ermittlung Bedarf nach Kriterien Güte öV-Anschluss, Potenzialgrösse (aus Einwohner- und Arbeitsplatzdichte) und Anschluss ans Veloverkehrsnetz

Für die Ermittlung des Potenzials von B+R-Anlagen an Bushaltestellen wird folgendes Vorgehen vorgeschlagen:

- Abschätzung Bedarf nach Kriterien Güte öV-Anschluss, Potenzial (aus Einwohner- und Arbeitsplatzdichte) und Anschluss ans Veloverkehrsnetz
- Erstellung eines Masterplans mit Ausweisung entsprechender Haltestellen

KM 3: Park + Ride (P+R)

Ausgangslage

An vielen Bahnhöfen im Kanton sind bereits P+R-Anlagen vorhanden. Abgesehen entlang der Strecken der Aargau Verkehr AG (AVA) gibt es lediglich einige wenige Bahnhöfe im Kanton, welche über keine P+R-Anlage verfügen (Rümikon, Rheinfelden Augarten sowie entlang der Seetallinie). Die Anzahl der P+R-Plätze beträgt derzeit 3'082 (Stand Juli 2018 inklusive 39 Plätzen am P+R Oberwil-Lieli)

Ziel

Park + Ride ist an Bahnhöfen gezielt zu fördern, wo es aus übergeordneter verkehrlicher Sicht sinnvoll ist. Gemäss Strategie mobilitätAARGAU ist ein Ausbau des P+R vor allem in ländlichen Zentren sowie entlang den ländlichen Entwicklungsachsen zu fördern.

Park + Ride an Bushaltestellen sind nicht zu fördern. Ausnahme können allenfalls Bushaltestellen mit einem Schnellbusangebot darstellen.

Pro Park + Ride-Anlage, welche eine Mindestanzahl Parkplätze aufweist, ist mindestens eine Ladestation für Elektroautos vorzusehen. Der Anteil Parkplätze mit Ladestation soll sich langfristig mindestens am Anteil Elektroautos am Markt orientieren.

Die Auslastung der P+R-Anlagen ist mit einem Monitoring laufend zu überprüfen. Hierfür ist zu prüfen, inwiefern automatische Auslastungsanzeigen für P+R umgesetzt werden können.

P+R-Anlagen sind grundsätzlich zu bewirtschaften.

Betroffene Mehrjahresprogramme und Umsetzungskonzepte

Keine

Beteiligte

- Verantwortlich: Infrastruktureigentümer der Station
- Mitwirkung: Gemeinden, Bahn-unternehmen, Kanton, eventuell Bike-Sharinganbieter

Finanzierung

Gesetz über den öffentlichen Verkehr: § 2 Abs. 3 ÖVG

Der Kanton kann Beiträge an Umsteigeinfrastrukturen ausrichten, die den Wechsel vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr begünstigen. Die Beiträge bemessen sich nach dem Nutzen, den die Anlagen für den öffentlichen Verkehr darstellen.

Strassengesetz: § 7 Abs.1 lit. B StrG:

Zu Lasten der Strassenrechnung gehen die nachfolgend genannten Ausgaben zur Vermeidung von externen Kosten des Strassenverkehrs (...) Beiträge an Umsteigeinfrastrukturen, die den Wechsel vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr begünstigen.

Die Finanzierung erfolgt wie bis anhin über die Strassenkasse. Allenfalls können auch Beiträge aus dem Fond der Agglomerationsprogramme abgerufen werden, sofern diese als Massnahme im Agglomerationsprogramm eingegeben wurden.

Vorgehen

Für die Ermittlung des Potenzials von P+R-Anlagen an Bahnstationen wird folgendes Vorgehen vorgeschlagen:

- Nachfrage bei Gemeinden und/oder den jeweiligen TU nach Auslastung respektive zusätzlicher Nachfrage für sämtliche Bahnstationen des Kantons Aargau
- Bei Überschreitung einer gewissen durchschnittlichen Auslastung Abgleich mit Raumkonzept und Ermittlung Bedarf nach noch zu definierenden Kriterien (Vorhandensein von schnellen öV-Verbindungen, Siedlungsstruktur mit entsprechendem Potenzial)
- Bei (deutlicher) Unterschreitung einer gewissen durchschnittlichen Auslastung Prüfung von Umnutzung (zum Beispiel für B+R oder Car-respektive Bike-Sharing)

Primär sind solche Potenzialbestimmungen bei Haltestellen mit dem grössten Potenzial vorzunehmen. Diese sind:

- Mellingen-Heitersberg ("Spezial-Haltestelle": schnell und direkt nach Zürich, öV bedeutend schneller als MIV)
- Haltestellen an Endstationen mit entsprechender Nachfrage (Niederweningen, Laufenburg)
- Standorte im unteren Fricktal und im Limmattal (schnelle Verbindungen nach Basel respektive Zürich) sowie am Rhein (Nachfrage aus Deutschland)

Bei wesentlichen Angebotsausbauten der Bahn ist eine erneute Ermittlung vorzunehmen.

Park + Ride an Bushaltestellen ist von untergeordneter Bedeutung, da Zeit- oder Komfortgewinn beim Umsteigen zu gering respektive nicht vorhanden ist. Ausnahme bilden allenfalls Haltestellen, welche von Schnellbuslinien in die grossen Zentren bedient werden.

KM 4: Park + Pool (P+P)

Ausgangslage

Es gibt heute entlang dem Nationalstrassennetz insgesamt acht Park + Pool Anlagen mit total 589 Parkplätzen. Die Auslastungen der einzelnen Anlagen sind sehr unterschiedlich, die gesamte Entlastungswirkung relativ gering.

Ziel

Eine weitere Förderung von Seiten des Kantons ist trotz teils guter Auslastung nicht vorgesehen. Die Plätze sollen vorerst bestehen bleiben und kurz- bis mittelfristig weiterhin als P+P benutzt werden können. Die Entlastungswirkung der Nationalstrasse ist jedoch im Verhältnis zur Gesamtbelastung sehr gering. Auch mittel- bis langfristig sollen die Plätze nicht für mobilitätsfremde Zwecke verwendet werden, sondern als Flächen für Innovationen zur Verfügung stehen (Stichwort autonome Fahrzeuge, eventuell. auch als Umsteigehaltepunkte für Fernbusse etc.)

Betroffene Mehrjahresprogramme und Umsetzungskonzepte

Keine

Beteiligte

- Verantwortlich: Kanton
- Mitwirkung: Gemeinden

Finanzierung

Der Betrieb respektive der Unterhalt der P+P-Anlagen bleibt vorerst weiterhin beim Kanton. Allfällige zukünftige Innovationen sollen vom Kanton zumindest teilweise finanziell unterstützt werden, wenn es den Bedürfnissen der kantonalen Strategie mobilitätAARGAU entspricht.

Vorgehen

Vorerst ist vorgesehen, keine weiteren P+P-Plätze im herkömmlichen Sinne zu realisieren. Betrieb sowie Unterhalt der bestehenden P+P-Plätze bleiben weiterhin beim Kanton. Zeigt sich in Zukunft, dass die P+P-Plätze für mobilitätsnahe Funktionen umgenutzt werden können, ist eine Neuausrichtung zu prüfen.

KM 5: Öffentlicher Individualverkehr

Ausgangslage

Unter öffentlichem Individualverkehr werden Mobilitätsdienstleistungen verstanden, welche eine Mischform zwischen Taxi und öffentlichem Verkehr darstellen.

Taxi-Stellplätze an Bahnhöfen sind heute nur an grösseren Bahnhöfen wie beispielsweise Aarau, Baden oder Brugg vorhanden. An kleineren Bahnhöfen sind Taxi-Dienste auf Abruf vorhanden.

Angebote des öffentlichen Individualverkehrs wie taxito oder Kolibri treten vermehrt, wenn auch erst punktuell, in den Markt ein.

Ziel

Taxi-Dienste sind kommunal geregelt. Eine gezielte Förderung seitens des Kantons ist nicht vorgesehen, jedoch sind entsprechende Dienste innerhalb der digitalen Vernetzung (siehe KM 8) zu berücksichtigen und auf entsprechend Dienste in die Transportkette hinzuweisen.

Versuchsbetriebe von Anbietern von Dienstleistungen des öffentlichen Individualverkehrs können durch den Kanton unterstützt werden. Eine Überführung in den Regelbetrieb kann nur unter Einhaltung von definierten Kriterien in Aussicht gestellt werden. In diesem Fall sind auch die Nutzung von Infrastrukturen (Vorfahrt Bahnhof, Bushaltestellen) definitiv zu klären und, wo es der Betrieb des öffentlichen Verkehrs zulässt, sicherzustellen.

Betroffene Mehrjahresprogramme und Umsetzungskonzepte

UK Mobilitätsmanagement, Innovationslab Mobilität

Beteiligte

- Verantwortlich: Bundesamt für Verkehr (BAV), Infrastruktureigentümer, Private
- Mitwirkung: Kanton, Gemeinden, Bus- und Bahnunternehmen

Finanzierung

Der Kanton kann Pilotprojekte finanziell unterstützen. Dies geschieht über das Budget des Mobilitätsmanagements. Finanzielle Unterstützung ist beispielsweise denkbar, wenn ein bestelltes öV-Angebot durch ein neues Angebot ersetzt wird und sich damit die Abgeltungseffizienz verbessert. Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm des Bundes sind allenfalls für die Bereitstellung von Infrastruktur im Rahmen von multimodalen Verkehrsdrehscheiben möglich.

Vorgehen

Grundsätzlich sollen Angebote des öffentlichen Individualverkehrs mit eigenwirtschaftlichen Ansätzen funktionieren. Bei Bedarf können Versuchsbetriebe finanziell unterstützt werden. Es ist zu klären, wie Dienstleister des öffentlichen Individualverkehrs bestehende Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs nutzen dürfen. Hierfür sind klare Richtlinien zu erstellen.

KM 6: Fernbusse (national und international)

Ausgangslage

Bei den Fernbussen ist zwischen nationalem und internationalem Verkehr zu unterscheiden. Flixbus ist im internationalem Fernbusverkehr bereits seit längerem in der Schweiz vertreten und fährt (Stand 2021) 19 Standorte in der Schweiz an. Im Juni 2018 hat Eurobus drei nationale Fernbuslinien mit insgesamt 36 Haltestellen in Betrieb genommen, welche kurze Zeit später aufgrund mangelnder Nachfrage wiedereingestellt wurden. Während die Nachfrage nach nationalen Fernbuslinien (bisher?) noch sehr gering ist, zeichnet sich im internationalen Verkehr jedoch seit Jahren eine steigende Nachfragetendenz ab. Dies zeigt auch die Zunahme von Konzessionsanfragen in den letzten Jahren.

Die Fernbusse im Sinne einer zusätzlichen, ergänzenden Mobilitätsleistung sind ein Kundenbedürfnis. Es gilt zu klären, wie sehr sich der Kanton für die Interessen des Fernbusses einsetzen soll, respektive inwiefern er für die Bereitstellung von Infrastruktur in die Pflicht genommen werden kann. Gemäss § 42 der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB) hat der Kanton für geeignete Haltestellen und deren Anbindung an den öffentlichen Verkehr zu sorgen.

Zudem ist zu unterscheiden zwischen Angeboten, welche den vom Kanton oder Bund bestellten öffentlichen Verkehr konkurrieren, und Angeboten, welche touristische Zwecke erfüllen.

Ziel

Fernbus-Haltestellen befinden sich in der Nähe zu den Nationalstrassen und weisen einen Anschluss an den öffentlichen Verkehr auf. Bestehende Bushaltestellen des bestellten öffentlichen Verkehrs stehen für den Fernbusbetrieb nicht zur Verfügung. Der Kanton definiert ein kleines Netz von Fernbus-Haltestellen.

Neue Fernbushaltestellen sind in den Planungen zu den öV-Drehscheiben von kantonaler Bedeutung (gemäss Mehrjahresprogramm öV) zu prüfen, ansonsten haben sich die möglichen Haltestellen an den bereits bestehenden (vgl. Abbildung 10) zu orientieren.

Betroffene Mehrjahresprogramme und Umsetzungskonzepte

Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr

Beteiligte

- Verantwortlich: BAV, Infrastruktureigentümer
- Mitwirkung: Kanton, Gemeinden, Bus- und Bahnunternehmen

Finanzierung

Angebote, die den vom Kanton bestellten und konzessionierten öffentlichen Verkehr konkurrieren, werden grundsätzlich nicht unterstützt oder gefördert. Lediglich für die Bereitstellung der Infrastruktur (Haltestellen) ist der Kanton als Strasseneigentümer bei Erfüllung von definierten Kriterien (Potenzial muss vorhanden sein, Vorteil Fernbus-Verbindung gegenüber herkömmlicher öV-Verbindung) zuständig.

Vorgehen

Grundsätzlich soll bei den Fernbus-Angeboten vorerst der Markt spielen, eine gezielte Förderung seitens Kanton bezüglich Angebots-Ausbau ist nicht vorgesehen. Drängen sich neue Haltepunkte im Fernbusnetz auf, ist zu klären, ob diese mit der bereits bestehenden Haltestellen-Infrastruktur neben dem öffentlichen Busverkehr möglich sind. Die Bereitstellung von Haltestellen ist nur vorzusehen, wenn von einem grossen Potenzial ausgegangen werden kann. Dies ergibt sich aus der Nähe zu Nationalstrassen einerseits und einem schnellen öV-Zugang andererseits. Es ist ein Fernbus-Konzept mit einem definierten Netz von Haltepunkten für Fernbusse zu erstellen.

KM 7: Sharing-Angebote

Ausgangslage

Bike-Sharing ist im Kanton Aargau derzeit noch nicht sehr verbreitet. Erst einzelne Anbieter sind lokal auf dem Markt vertreten. Andere, meist grössere, teils internationale Anbieter sind bisher erst in grösseren Städten wie Zürich, Bern und Basel verbreitet.

Car-Sharing ist zurzeit quasi gleichbedeutend mit Mobility, welches mit 89 Standorten im Kanton Aargau vertreten ist. Sogenannte Free Floating Angebote (zum Beispiel Catch a Car: Das Auto muss nicht am selben Standort abgegeben werden, wie es abgeholt wurde) sind im Kanton Aargau erst vereinzelt vorhanden.

Ziel

Bei Planungen von multimodalen Verkehrsdrehscheiben (siehe KM 1) können Sharing-Angebote vor allem in den (ländlichen) Zentren sowie entlang den Entwicklungsachsen eine Rolle spielen. Der Kanton sorgt für die entsprechende Raumsicherung und kann innovative Sharing-Angebote unterstützen.

Betroffene Mehrjahresprogramme und Umsetzungskonzepte

Umsetzungskonzept Mobilitätsmanagement, Innovationslab Mobilität

Beteiligte

- Verantwortlich: Infrastruktureigentümer der Station, jeweilige Sharing-Unternehmer
- Mitwirkung: Kanton, Gemeinden, eventuell Bus- und Bahnunternehmen

Finanzierung

Sharing-Angebote werden grundsätzlich privat finanziert. Allenfalls ist bei innovativen Angeboten eine Anschubfinanzierung über das Budget des Mobilitätsmanagements im Sinne eines Pilotprojektes mit innovativem Hintergrund denkbar.

Vorgehen

Im Rahmen der Planungen von öV-Drehscheiben ist für Sharing-Angebote entsprechender Platzbedarf vorzusehen und allenfalls eine Teilfinanzierung der Infrastruktur zu prüfen. Während Bike-Sharing-Angebote je nach Potenzial grundsätzlich in allen Raumtypen zu fördern sind, sind Car-Sharing-Angebote (analog zu P+R) in den ländlichen Zentren und entlang den ländlichen Entwicklungsachsen sinnvoll.

KM 8: Daten und Innovation

Ausgangslage

Es bestehen bereits heute einige Apps, welche dem Nutzer (Echtzeit-)Informationen über Mobilitätsdienstleistungen zu Verfügung stellen. Die meisten Applikationen dienen dem jeweiligen Mobilitätszweck (Bike-Sharing, Car-Sharing, Fahrplanauskünfte etc.). Multimodale Applikationen, welche über die ganze Transportkette über die verschiedenen Mobilitätsmöglichkeiten informieren, existieren erst einzelne und sind in der Bevölkerung noch nicht sehr verbreitet.

Es ist davon auszugehen, dass hier grosses Potenzial steckt und neue Technologien das Mobilitätsverhalten beeinflussen können (beispielsweise Echtzeit-Datenbereitstellung von P+R-Plätzen, Möglichkeiten für die Buchung und Bezahlung von multimodalen Reisewegen mittels App).

Der Kanton unterstützt die Absicht des Bundes, multimodale Mobilität frühzeitig zu fördern. Weitere Verbesserungen bei der Verfügbarkeit und dem Austausch von Daten aller Mobilitätsanbieter (nicht nur eine einseitige Öffnung des öV-Vertriebs) sind notwendig, um die Potenziale multimodaler Angebote in Zukunft besser ausschöpfen zu können. Voraussetzung für eine flächige Förderung der kombinierten Mobilität ist das Vorhandensein nationaler Rahmenbedingungen und Plattformen.

Der Kanton soll hier – sofern möglich und sinnvoll – eine Vorreiterrolle einnehmen. Online können Links auf entsprechende Dienstleistungen geschaltet werden. Es stellt sich die Frage, wie private Anbieter zur Veröffentlichung ihrer Daten angehalten werden können. Zusätzliche Fragen betreffen den Datenschutz, die Datensicherheit etc.

Ziel

Das Ziel besteht darin, den Nutzern die notwendigen Informationen zu Verfügung stellen, welche sie für die Entscheidung der optimalen Routenwahl (Aufzeigen verschiedener Angebote, Reisezeiten, Preisangaben, Auslastungsanzeigen P+R usw.) benötigen. Dabei sollen nicht nur Informationen zur Verfügung gestellt werden. Die Möglichkeit für entsprechende Buchungen sowie deren Bezahlung ist ebenso wichtig. Im Internet sollen entsprechende Links auf der kantonalen Homepage prominent sichtbar sein.

Betroffene Mehrjahresprogramme und Umsetzungskonzepte

keine

Beteiligte

- Verantwortlich: Bund, Kanton, Private resp. Datenbesitzer, TU
- Mitwirkung: diverse Stakeholder

Finanzierung

Die öffentliche Hand stellt Daten zur Verfügung und muss Bedingungen daran knüpfen. Wenn Mobilitätsangebote vom Kanton mitfinanziert werden, sollte der Mobilitätsanbieter die Daten dem Kanton unentgeltlich zur Verfügung stellen.

Vorgehen

Das Thema "Mobility as a Service" ist ein wichtiger Treiber der kombinierten Mobilität und wird auch im Rahmen des Innovationslabs Mobilität des UK Mobilitätsmanagement behandelt.

