

MOBILITÄT

Umsetzungskonzept Mobilitätsmanagement

Juli 2019

Herausgeber

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

Copyright

© 2019 Kanton Aargau

Zusammenfassung

Wir befinden uns in einem sehr dynamischen Umfeld, in welchem ständig neue Entwicklungen und Geschäftsfelder im Bereich der Mobilität zustande kommen. Das vorliegende Umsetzungskonzept Mobilitätsmanagement (UK MM) beschreibt den Weg, wie sich der Kanton Aargau zukunftsgerichtet mit den anstehenden Mobilitätsfragen auseinandersetzt. Die Verkehrsstrategie mobilitätAARGAU 2016 gibt in der Teilstrategie "Mobilitätsmanagement verstärken" die Richtung vor. Das Mobilitätsmanagement ist im Kanton Aargau bereits zu einem etablierten Instrument für einen möglichst effizienten Verkehrsmiteinsatz geworden und kann diesen künftig mit gezielten Massnahmen verstärkt positiv unterstützen.

Das Mobilitätsmanagement verfolgt im Kanton Aargau drei Ziele:

- **Innovationsziel:** Mittels innovativem Mobilitätsmanagement werden vorhandene Mobilitätsdienstleistungen verbessert und neue initiiert.
- **Koordinationsziel:** Für eine effiziente Umsetzung des Mobilitätsmanagements werden Rahmenbedingungen und Grundlagen geschaffen.
- **Kommunikationsziel:** Die wichtigen Multiplikatoren kennen den Nutzen und die Umsetzungsmechanismen des Mobilitätsmanagements; sie kennen ihre Ansprechpartner im Kanton und in der Region.

Das UK MM setzt den Fokus neu auf die Innovation. Die anstehenden Veränderungen der Mobilität sollen aktiv begleitet werden. Dominierende Themen dabei sind unter anderem die zunehmend teilautomatisierten und automatisierten Fahrzeuge, die Digitalisierung des Verkehrssystems und die dadurch ermöglichten verkehrsmittelübergreifenden Applikationen (Apps) sowie die neuen Arbeits- und Lebensmodelle mit möglichen Auswirkungen von Sharing-Konzepten. Bei diesen Themen ist die Vernetzung mit dem Bund, anderen Kantonen, Transportunternehmen aber auch Hochschulen und privaten Akteuren (zum Beispiel Entwickler von Apps) von grosser Bedeutung. Aus diesem Grund sieht das UK MM die Gründung eines Innovationslabs Mobilität als Massnahme vor, in welchem mit diesen Akteuren abteilungs-, departements- und fachübergreifend zukunftsweisende Mobilitätsthemen diskutiert werden.

Inhalt

1	Hintergrund	5
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Funktion des Mobilitätsmanagements	5
2	Bedeutung und Potenzial des Mobilitätsmanagements	7
2.1	Potenziale für einen Wandel hin zu einer effizienten Verkehrsmittelwahl	7
2.2	Raumbezug der Mobilitätsmanagement-Potenziale	7
3	Strategie und Ziele	10
4	Massnahmen	12
4.1	Übersicht	12
4.2	Massnahmenblätter	12

1 Hintergrund

1.1 Ausgangslage

Mobilitätsmanagement (MM) unterstützt Verkehrsteilnehmende bei der Wahl des situativ besten und effizientesten Verkehrsmittels oder einer Kombination von mehreren Möglichkeiten durch Information, Beratung, Anreize sowie Angebotskoordination. MM wendet dazu verschiedene Massnahmen an und trägt insgesamt zu einem funktionierenden Verkehrssystem bei gleichzeitiger Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse bei. Die Massnahmen des MM sind in der Regel schnell umsetzbar und damit auch geeignet, mit ihrer verkehrlichen und kommunikativen Wirkung die zum Teil sehr langen Realisierungsphasen von kapazitäts-erhöhenden Ausbauprojekten sowie andere Strategien aus der Mobilitätsstrategie zielführend zu begleiten. Zusätzlich fördert es die Standortgunst, indem über ein möglichst breit gefächertes Angebot von Mobilitätsmöglichkeiten informiert wird.

Der Kanton Aargau gehört mit Zürich, Basel Stadt und Solothurn im Bereich Mobilitätsmanagement zu den führenden Kantonen in der Schweiz. Mit den bestehenden verwaltungsinternen Strukturen und den gesammelten Erfahrungen aus der über 10 jährigen Zusammenarbeit mit einer ausführenden Geschäftsstelle sind die idealen Voraussetzungen vorhanden, dem Mobilitätsmanagement auch in Zukunft das nötige Gewicht für einen effizienten und nachhaltigen Verkehrsmiteinsatz zu geben.

Bereits in der ersten Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU (2006) wurde eine Teilstrategie Mobilitätsmanagement formuliert und in der Folge das Konzept Mobilitätsmanagement (2007) mit den umzusetzenden Massnahmen ausgearbeitet. Weitere Grundlagen, auf welche sich die Aktivitäten des MM stützen sind einerseits der Richtplan Kanton Aargau (2011) mit verschiedenen Planungsgrundsätzen zum MM. Andererseits ist Mobilitätsmanagement eine Massnahme der Energiestrategie energieAARGAU (2015) im Handlungsfeld Mobilität.

In der neuen Strategie mobilitätAARGAU (2016) werden Stossrichtungen und Ziele für die zukünftige Aargauer Mobilität definiert. Darüber hinaus wird konkretisiert, wie diese Ziele erreicht werden sollen. Mit Blick auf die begrenzten Flächen sowie knappen finanziellen und natürlichen Ressourcen wird das

Verkehrsangebot räumlich differenziert ausgebaut, sowie ein möglichst effizienter und nachhaltiger Verkehrsmiteinsatz (Ziel II a) gefördert. Um dieses Ziel zu erreichen und gleichzeitig die gute Erreichbarkeit weiterhin zu gewährleisten, soll auch das Mobilitätsmanagement verstärkt werden (Strategie II a 1).

Mit dem vorliegenden Umsetzungskonzept sollen das Mobilitätsmanagement auf die zukünftigen Anforderungen der Mobilität ausgerichtet und die Zukunftstauglichkeit der Massnahmen gesichert werden. Dafür wird aufgezeigt, wie das künftige Potenzial des MM eingeschätzt wird, was bisher erreicht wurde und wo entsprechend Handlungsbedarf besteht. Daraus abgeleitet wird die Umsetzungsstrategie mit den Handlungsschwerpunkten und Massnahmen für die nächsten 10 Jahre festgelegt.

1.2 Funktion des Mobilitätsmanagements

Ziel des MM ist, die öV-Nutzung, den Radverkehr, das Zufussgehen sowie die bedarfsgerechte Autonutzung zu fördern und dazu beizutragen, dass Verkehrsmittel zielgerichtet eingesetzt werden. Damit sollen die negativen Auswirkungen vom Verkehrswachstum eingedämmt sowie das zukünftige Verkehrsaufkommen insgesamt möglichst effizient abgewickelt und die Erreichbarkeit weiterhin gewährleistet werden. Dabei soll auch den unterschiedlichen räumlichen Potenzialen Rechnung getragen werden. MM heisst dabei:

- verschiedene Verkehrsmittel intelligent kombinieren
- Verkehrsteilnehmende mit neuen Anreizsystemen und Angeboten Optionen zur Optimierung ihrer Mobilität aufzeigen
- die Erreichbarkeit von Standorten beibehalten und fördern
- Veränderungsprozesse im Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmenden unterstützen
- dazu beitragen, dass die Kapazität des bestehenden Verkehrsangebots optimal ausgeschöpft wird
- Beiträge zu einem funktionierenden Verkehrssystem bei gleichzeitiger Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse leisten
- innovative Ansätze zu Fragen der zukünftigen Mobilität entwickeln

Durch Massnahmen des MM kann auch ein Beitrag zum Energieziel des Kantons "Energieverbrauch pro Kopf senken" (energieAARGAU 2015: Hauptziel 1 Energieeffizienz) beigesteuert werden. Der Verkehr hat momentan einen Anteil von 1/3 am Gesamtenergieverbrauch. Entsprechend gross ist das Potenzial zur Reduktion des Energieverbrauchs.

Besonders wirkungsvoll sind die Massnahmen des MM, wenn sie an Standorten – also bei den Quell- und/oder Ziel-Orten des Verkehrs – angewendet werden. Sie setzen aber auch an den wichtigsten Verkehrsachsen beziehungsweise bei den Wegen der Verkehrsteilnehmenden an. Die entsprechenden Zusammenhänge sind in der nachstehenden Abbildung illustriert.

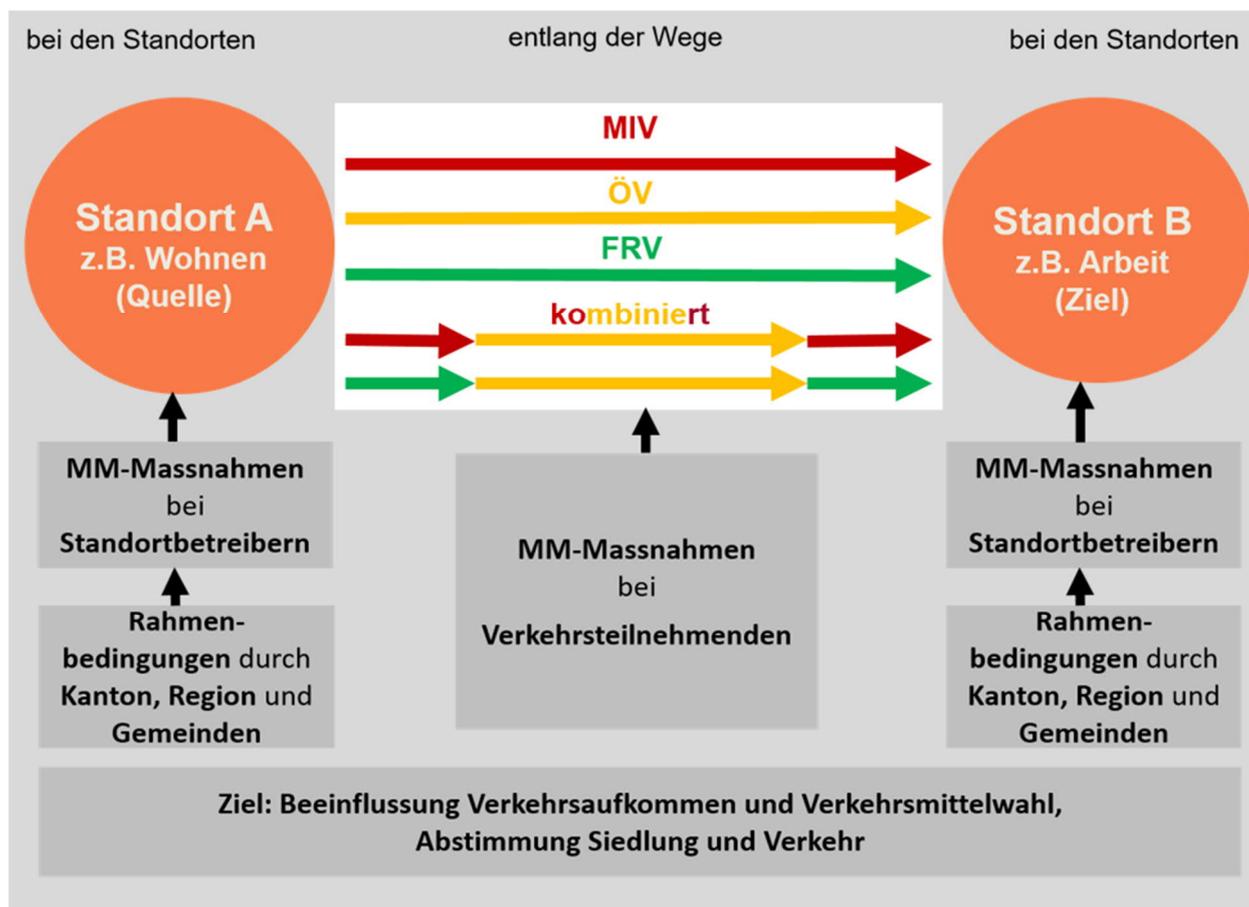


Abbildung 1: MM und seine Funktion

Exemplarisches Lesebeispiel für den rechten Teil der Abbildung 1 (Standort B): Beispielsweise schreibt eine Gemeinde in der Sondernutzungsplanung eines wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkts (ESP) die Erstellung eines Mobilitätskonzepts als Teil des Baugesuchs vor. Die Standortbetreiber setzen die Massnahmen des MM um und fördern dadurch intelligente Mobilitätsentscheidungen, welche zu einer Veränderung des Modal-Splits führen. Weitere positive Nebeneffekte sind die Steigerung der Zufriedenheit der Mitarbeitenden sowie die Standortgunst.

2 Bedeutung und Potenzial des Mobilitätsmanagements

Gemäss der neuen Mobilitätsstrategie (2016) kann gestützt auf das prognostizierte Bevölkerungswachstum bis 2040 und der darauf aufbauend ausgeschiedenen Grösse des Siedlungsgebiets davon ausgegangen werden, dass die Verkehrsnachfrage im Kanton Aargau auch in Zukunft deutlich ansteigen wird – dies insbesondere im MIV und im öV. Bereits heute sind Kapazitätsengpässe, zunehmende Stautunden und hohe Erstellungs-, Unterhalts- und Betriebskosten die Folge. Die gute Erreichbarkeit vieler Standorte ist daher zunehmend gefährdet. Zudem resultieren negative Einflüsse auf die Umwelt durch den Energieverbrauch und CO₂-Ausstoss.

Dem zu erwartenden Nachfragewachstum kann nur zum Teil mit Angebotsausbauten beim MIV und öV begegnet werden. So fehlt es – gerade in den dicht besiedelten Städten und Agglomerationsgebieten – an Platz für zusätzliche Flächen. Die Realisierungskosten von Verkehrsmassnahmen steigen überproportional zum Platzmangel und zur Auslastung des Verkehrssystems. Die Akzeptanz der Bevölkerung ist gesunken, an ihren Wohnorten zusätzliche Verkehrsbelastungen in Kauf zu nehmen. Bereits heute lassen sich nur noch die wichtigsten Ausbauten und Angebotsverbesserungen realisieren.

2.1 Potenziale für einen Wandel hin zu einer effizienten Verkehrsmittelwahl

Potenziale für einen möglichen Wandel bei der Verkehrsmittelwahl sind im Kanton Aargau vorhanden:

- Der hohe Anteil an kurzen Distanzen im Arbeitsverkehr bildet ein Potenzial zur Förderung der Radnutzung.
- Die gesellschaftlichen Trends sowie die Entwicklungen am Mobilitätsmarkt deuten darauf hin, dass Besitzen in Zukunft nicht mehr den gleichen Stellenwert hat und Sharing sowie die multimodale Nutzung verschiedener Verkehrsmittel daher wichtiger werden. Dieses eröffnet interessante neue Perspektiven und Geschäftsbereiche.
- Die Ausrichtung auf einzelne Zielgruppen (beispielsweise räumlich oder institutionell gefasste Zielgruppen wie ein Quartier, eine Wohnüberbauung oder ein Unternehmen sowie soziodemographisch oder situativ gefasste Zielgruppen wie beispielsweise Neubürger oder Senioren) und deren Integration in den Mobilitätsmanagementprozess gewinnt an Bedeutung.
- Die Wohn- und wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte an mit dem öV gut erschlossenen Standorten beziehungsweise die grundsätzlich angestrebte innere Verdichtung im Siedlungsgebiet weisen hohe Potenziale auf, das Verkehrswachstum mit dem öV und dem Fuss- und Radverkehr aufzufangen.

Mit entsprechenden Massnahmen des Mobilitätsmanagements kann ein wertvoller und notwendiger Beitrag zur Ausschöpfung dieser Potenziale geleistet werden.

2.2 Raumbezug der Mobilitätsmanagement-Potenziale

Die Umsetzung des MM orientiert sich – analog zur Strategie mobilitätAARGAU (2016) – am Raumkonzept Aargau, das den Kanton in verschiedene funktionale Räume unterteilt. Analysiert man diese Räume bezüglich ihres Potenzials zur Umsetzung von Massnahmen des MM, so ergeben sich nachstehende Ansatzpunkte zu den Verkehrsmitteln:

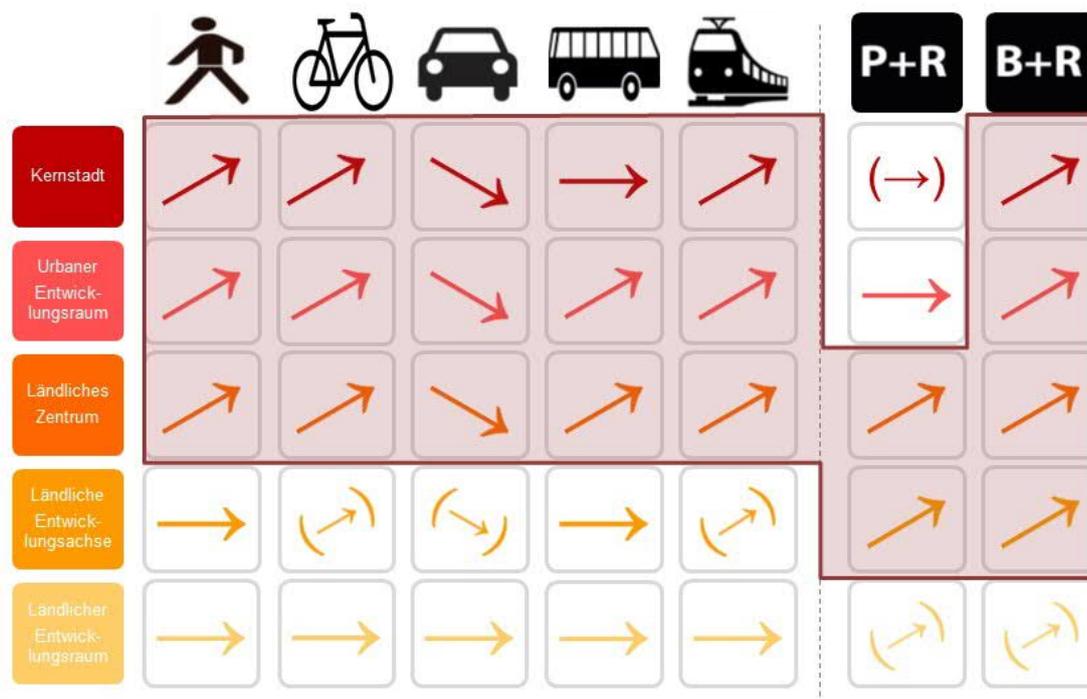


Abbildung 2: Ansatzpunkte des MM nach Raumtypen und Verkehrsmittel / Schnittstelle in Rot
 Quelle: mobilitätAARGAU (2016): Zielbild zu den Veränderungen der Anteile am Gesamtverkehr 2040

Das grösste Potenzial und gleichzeitig der grösste Bedarf für Massnahmen des Mobilitätsmanagements besteht in diejenigen Gebieten im Kanton, in welchen die vergleichsweise grössten Veränderungen, beispielsweise bezüglich Bevölkerungs- und Arbeitsplatz-Zuwachs, zu erwarten sind. Diese werden zu hohen Herausforderungen im Bereich der Mobilität führen. Gleichzeitig besteht in diesen Gebieten die Notwendigkeit, verstärkt nach innen zu verdichten und die Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln qualitativ hochwertig zu gewährleisten. Aus diesem Grund werden die Aktivitäten des Mobilitätsmanagements auf verkehrserzeugende Standorte in Wachstumsgebieten fokussiert.

Unter verkehrserzeugenden Standorten werden folgende Gebiete verstanden:

Entwicklungsschwerpunkte (ESP)

Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte (ESP) von kantonaler und regionaler Bedeutung sind entwicklungsfähige Arbeitsplatzgebiete an gut erschlossenen Standorten in Kernstädten, urbanen Entwicklungsräumen und ländlichen Entwicklungsachsen. Sie werden im Richtplankapitel S 1.3 unter dem Titel „Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte von kantonaler und regionaler Bedeutung sowie Bahnhofsgelände“ ausgewiesen. Ebenfalls mitgemeint sind die im Richtplan ausgewiesenen „Vorzugsgebiete Spitzentechnologie“ sowie Bahnhofsgelände.

Gemäss Planungsgrundsatz B (Richtplankapitel S.1.2) stehen für die Neuansiedlung von Betrieben oder Vorhaben mit mehreren Betrieben mit mindestens 100 Beschäftigten und für die Erweiterung kommunaler Arbeitszonen 70 ha zur Verfügung. Die räumliche Festsetzung bedingt das Aufzeigen der verkehrlichen Auswirkungen und die Abstimmung des Verkehrs mit der erwarteten Siedlungsentwicklung im Rahmen eines Kommunalen Gesamtplans Verkehr (KGV).

Wohnschwerpunkte (WSP)

Mit dem Richtplankapitel S 1.2 wird das Siedlungsgebiet im Kanton insgesamt festgesetzt und geregelt. Für Wohnschwerpunkte (WSP) sind gemäss S 1.2 (Planungsgrundsatz B) 44 ha Siedlungsgebiet reserviert. Das Wohnraumangebot in den bestehenden Siedlungsgebieten und den WSP ergänzen sich.

Gemäss Richtplankapitel S 1.9 (Planungsgrundsatz D) haben die Standortgemeinden regional abgestimmt für die planerische, organisatorische, infrastrukturelle und zweckmässige Etappierung der Wohnschwerpunkte zu sorgen. Der Kanton fördert die Umsetzung von WSP in Form von beratender, koordinierender und allenfalls finanzieller Unterstützung.

Kernstädte

Die Kernstädte bilden dank ihrem breiten Nutzungs- und Dienstleistungsangebot die eigentlichen Entwicklungszentren im Kanton. Aufgrund der hohen

Attraktivität zeigen sich hier oft Verkehrsprobleme in besonders ausgeprägter Form, die dann auch spezifischer Lösungsansätze bzw. -Bedürfnisse (zum Beispiel Parkraumbewirtschaftung, Förderung

autoarmer Nutzungen, Verkehrsmanagement etc.) bedingen.

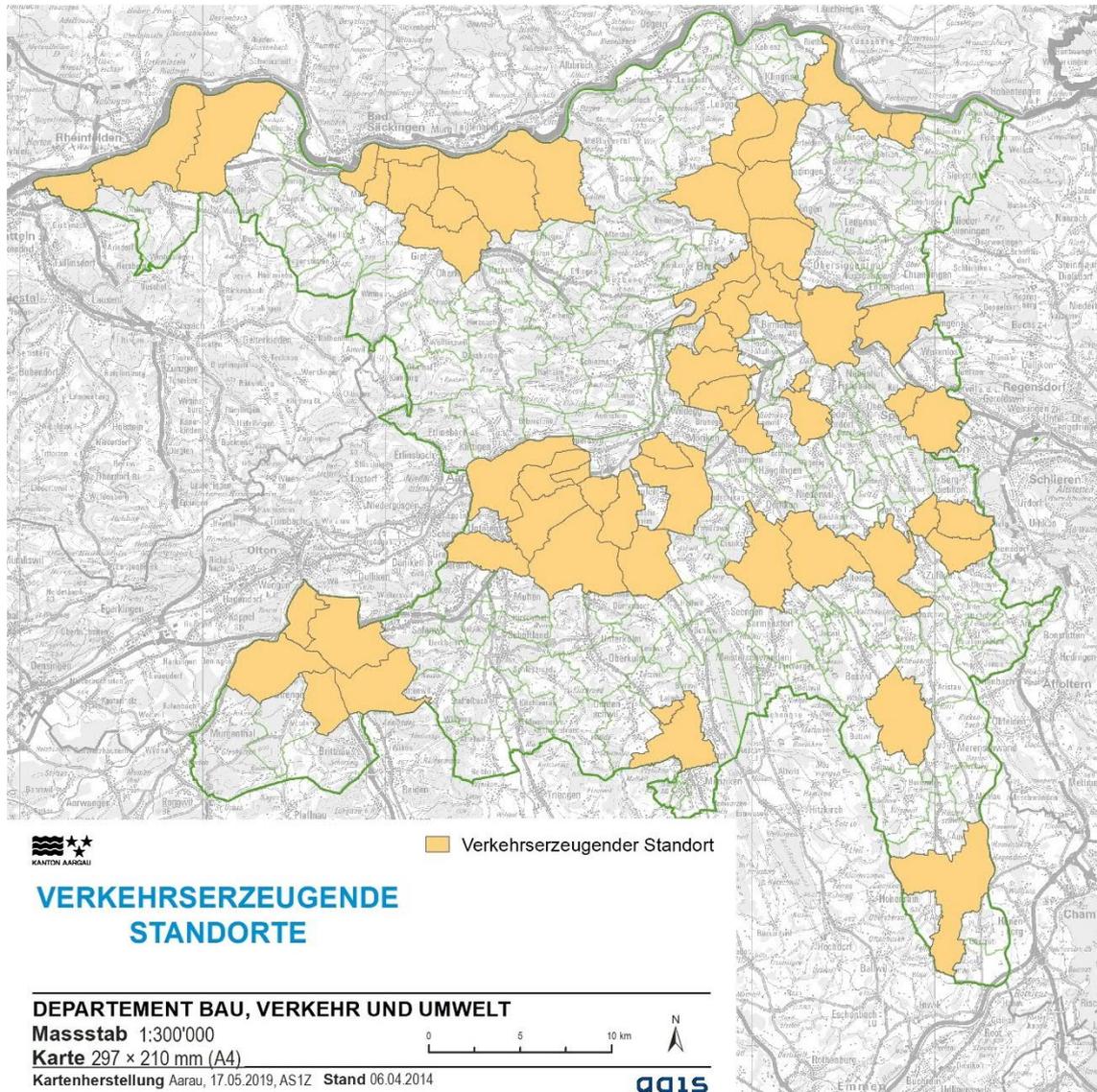


Abbildung 3: Verkehrserzeugende Standorte mit hohem Mobilitätsmanagement-Potenzial

3 Strategie und Ziele

Die übergeordnete Strategie für das Mobilitätsmanagement bis ins Jahr 2040 leitet sich direkt aus der Mobilitätsstrategie mobilitätAARGAU (2016) ab. Die Stossrichtung II der mobilitätAARGAU besagt, dass die effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots im Kanton Aargau gefördert werden soll. Daraus wird das konkrete Ziel II a "Verkehrsmiteinsatz ist effizient und nachhaltig" abgeleitet. Die dazugehörige Strategie lautet:

"Mobilitätsmanagement verstärken" (Strategie II a 1)

Dies bedeutet, dass das Mobilitätsmanagement noch stärker in der (Verkehrs-)Planung verankert wird und ein fester Bestandteil aller Mobilitätsdienstleistungen sein soll. Basierend auf den bisherigen Erfahrungen werden folgende Teilziele definiert:

Ziel 1 (Innovationsziel): Mittels innovativem Mobilitätsmanagement werden vorhandene Mobilitätsdienstleistungen verbessert und neue initiiert.

Damit das Mobilitätsmanagement zu einer effizienten und nachhaltigen Nutzung des Verkehrsangebots beitragen kann, ist es unerlässlich, sich mit der zukünftigen Mobilität und entsprechend mit der technologischen (Stichwort Digitalisierung) und gesellschaftlichen Entwicklung auseinanderzusetzen. Der Kanton Aargau ermöglicht eine breitgefächerte Diskussion und trägt damit zu innovativen Lösungsansätzen in der Gestaltung der Mobilität von morgen bei. Gemeinsam mit Partnern der öffentlichen Hand, der Wirtschaft, der Forschung und der Mobilitätsbranche werden aargauspezifische Fragen diskutiert und Tests in der Praxis begleitet.

Schlussendlich muss eine intelligente und effiziente Mobilität von den Nutzenden gelebt werden. Das Setzen von Anreizen und die Sensibilisierung geschehen über eine Vielzahl von guten Einzelprojekten. Der Hauptfokus aus Kantonssicht liegt auf den Multiplikatoren, welche wiederum auf die Nutzerebene zielen. Daher unterstützt der Kanton innovative Projekte Dritter, welche direkt die Verkehrsteilnehmenden ansprechen.

Ziel 2 (Koordinationsziel): Für eine effiziente Umsetzung des Mobilitätsmanagements werden Rahmenbedingungen und Grundlagen geschaffen.

Das Mobilitätsmanagement wird innerhalb der kantonalen Verwaltung zur Querschnittsfunktion. Abteilungen des BVU (insbesondere AVK, ARE, AfB, ATB und AE) aber auch MM relevante Abteilungen anderer Departemente sind für das Thema Mobilitätsmanagement sensibilisiert. Sie wissen für welche ihrer Themen und in welchen Räumen das Mobilitätsmanagement sinnvoll und effizient eingesetzt werden kann. Im Rahmen der regulären Überarbeitungsprozesse von relevanten Gesetzen, Planungsinstrumenten und Handlungsanweisungen werden Ansatzpunkte für Massnahmen des Mobilitätsmanagements geschaffen oder konkretisiert. Die verkehrsmittelübergreifende Funktion des Mobilitätsmanagements wird im Pflichtenheft von Gesamtverkehrskonzepten integriert.

Zuhanden der Überarbeitungsprozesse auf kommunaler Ebene werden Empfehlungen zur Berücksichtigung des MM erarbeitet. Von besonderer Bedeutung ist die Koordination in den Kantonsgebieten mit der grössten Dynamik bezüglich Bevölkerungs- und Arbeitsplatz-Zuwachs und somit stark steigenden Mobilitätsbedürfnissen. Für sogenannte verkehrserzeugende Standorte wird ein vertieftes Unterstützungsangebot geschaffen. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen setzt die Beratung bei den Multiplikatoren am richtigen Ort an, um das Mobilitätsmanagement effizient auf die Nutzer-Ebene zu tragen. Dabei werden auch die vom Bund zur Verfügung gestellten Programme und Instrumente genutzt (Beispiele: Energiestadt, 2000-Watt-Areale sowie MM in Unternehmen, in Planungsprozessen von neuen Arealen, Wohnsiedlungen und bei Veranstaltungen).

Ziel 3 (Kommunikationsziel): Die wichtigen Multiplikatoren kennen den Nutzen und die Umsetzungsmechanismen des Mobilitätsmanagements; sie kennen ihre Ansprechpartner im Kanton und in der Region.

Der Bekanntheitsgrad der kantonalen Tätigkeiten im Mobilitätsmanagement wird durch gezielte Kommunikation erhöht, damit die Multiplikatoren (und die

Nutzer) die Möglichkeiten und Vorteile einer effizienten Mobilität kennen und selbst entsprechend agieren können. Der Fokus liegt darauf, die bestehenden Kommunikationskanäle à jour zu halten und in ausgewählten Projekten – zum Beispiel bei der

Realisierung von Grossbaustellen – die bau-
begleitende Kommunikation und das Mobilitätsma-
nagement stufengerecht in den Bauprozess zu
integrieren. Die externe Webpage wird in den Internet-
auftritt des Kantons integriert, um Synergien besser
nutzen zu können.

4 Massnahmen

4.1 Übersicht

Um die Ziele für das Mobilitätsmanagement zu erreichen, sind die folgenden Massnahmen definiert worden:

Nr.	Massnahmen
1a	Innovationslab Mobilität im Kanton Aargau
1b	Innovationsfonds Mobilitätsmanagement
1c	Zusammenarbeit nationale Mobilitätsplattformen
2a	Rahmenbedingungen in Gesetzen und Planungsinstrumenten verstärken → Fokus: Gesamtverkehrskonzepte
2b	Rahmenbedingungen in Gesetzen und Planungsinstrumenten verstärken → Fokus: Verkehrserzeugende Standorte
3	Kommunikation erweitern → Fokus Grossbaustelle/baubegleitende Kommunikation

4.2 Massnahmenblätter

Für jede Massnahme wird in der Folge ein Massnahmenblatt erstellt. Jedes Massnahmenblatt ist gegliedert nach

- Verantwortlichkeit/Unterstützung
- Zielbeitrag
- Priorität
- Ausgangslage
- Beschreibung der Massnahme
- Massnahmenschritte

1a Innovationslab Mobilität im Kanton Aargau

Zuständigkeit	
Verantwortlich	Abteilung Verkehr
Unterstützend	Weitere Abteilungen BVU, DVI
Zielbeitrag	Innovationsziel
Priorität	Hoch

Ausgangslage

Die sich rasch wandelnden gesellschaftlichen, ökonomischen und ökologischen Rahmenbedingungen sowie die fortschreitende Technologisierung, Automatisierung und Digitalisierung werden weitreichende Wirkungen auf die Mobilität der Zukunft haben und das Mobilitätsmuster von Personen und Gütern grundlegend verändern. Den daraus resultierenden Herausforderungen und auch Chancen will der Kanton Aargau vorausschauend begegnen, indem er den Dialog zu zukunftsweisenden Mobilitätsthemen aktiv aufnimmt und begleitet.

Beschreibung der Massnahme

Das Innovationslab Mobilität im Kanton Aargau 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 unterstützen. Der Kanton Aargau 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.

Das Innovationslab Mobilität verfolgt folgende Ziele:

- Der Kanton Aargau unterstützt sinnvolle Innovationen der neuen Mobilität, indem er als Drehscheibe agiert, Tests in der Praxis begleitet und eine Plattform für den Wissenstransfer bietet.
- Der Kanton Aargau befasst sich proaktiv mit den laufenden Entwicklungen und identifiziert relevante Themen. Zu diesen entwickelt er eine einheitliche Haltung, vor allem in Bezug auf seine Rolle als Regulator.
- Rahmenbedingungen für neue Formen und Anforderungen der Mobilität werden geschaffen, respektive angepasst. Wenn nötig werden sie aktiv bei Dritten (zum Beispiel Bund) eingefordert.

Das Innovationslab behandelt Fragestellungen aus den sechs Themenfeldern Automatisiertes Fahren, Digitalisierung Verkehrssysteme, Logistik, Mobility as a Service, Sharing & Pooling sowie energieeffiziente Fahrzeuge. Konkrete Herausforderungen im Aargau werden in den Dimensionen bestehende Systeme, Systeme vor Einführung und denkbare zukünftige Systeme angegangen. Dazu stehen die folgenden Gefässe bereit:

- Forum (Austauschgefäss für Workshops mit Experten)
- Test Labor (Gefäss für Pilotprojekte), Transfer (Konkretisierung Empfehlung und Beschlüsse zu Umsetzungsmassnahmen)
- Praxis Panel (grössere Veranstaltung)

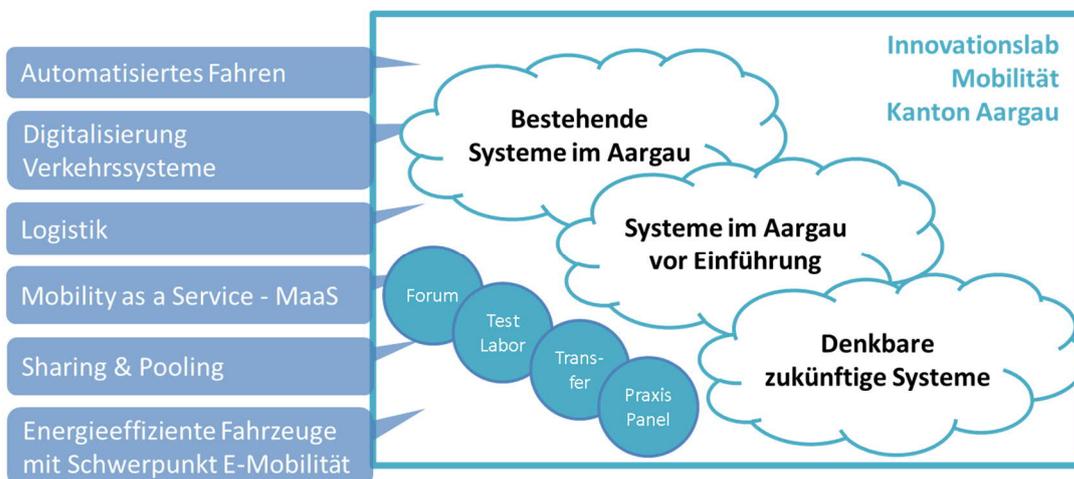


Abbildung 4: Überblick Innovationslab Mobilität

Massnahmenschritte	Bemerkung	Termin
Kick-Off Sitzung Steuergruppe: Projektstart mit Freigabe des Pflichtenhefts	Steuergruppe	November 2018
Pilot-Forum	AVK mit externer BHU	April 2019
Auswertung Pilot-Forum und konkretes Design "Innovationslab Mobilität"	AVK mit externer BHU	Mai 2019
Freigabe Start "Innovationslab Mobilität Kanton Aargau"	Steuergruppe	Juni 2019
Operativer Start "Innovationslab Mobilität"	AVK	Ab Q4 2019

1b Innovationsfonds Mobilitätsmanagement

Zuständigkeit	
Verantwortlich	Abteilung Verkehr
Unterstützend	Weitere Abteilungen BVU (abhängig vom Thema)
Zielbeitrag	Innovationsziel
Priorität	Hoch

Ausgangslage

Seit 2014 besteht bei der Abteilung Verkehr (AVK) das Verfahren "Projektanträge Mobilitätsmanagement", mit welchem beispielsweise die Projekte PubliRide Baden, carvelo2go und Kollibri finanziell unterstützt wurden. Dieses wird aufgrund des neuen Innovationsschwerpunkts erweitert. Die Mobilität befindet sich im Umbruch: Digitalisierung, automatisiertes Fahren, neue Sharing-Konzepte, multimodale Mobilitätsplattformen aber auch der zunehmende Online-Handel werden unsere Lebensweise und damit auch die künftige Mobilität grundlegend verändern.

Beschreibung der Massnahme

Der Kanton Aargau unterstützt Pilotprojekte, die einen innovativen Beitrag für einen effizienten und nachhaltigen Verkehrsmiteinsatz leisten. Zusätzlich zu den bisherigen beitragsberechtigten Gesuchstellern (Transportunternehmen/A-Welle) können ab 2019 auch weitere relevante Akteure im Kanton Aargau (öffentliche Hand, Wirtschaft, Mobilitätsbranche, Forschung) vom Innovationsfonds profitieren. Der jährliche Eingabetermin für Beitragsgesuche ist jeweils der 28. Februar.

Massnahmenschritte	Bemerkung	Termin
Definition Verfahren zur Beantragung von Beiträgen und Veröffentlichung der Anforderungen für Mitfinanzierungen	Dokument "Neuausrichtung Förderinstrument Mobilitätsmanagement"; Veröffentlichung im Internet	Ende 2018 / Anfang 2019
Einreichfrist für erste Anträge zum neuen Innovationsfonds	jährlich, Ende Februar	Februar 2019
Sprechung der ersten Förderbeiträge	Anschliessend jährlich	ab Frühjahr 2019
Klärung der Schnittstellen und Synergien zum Innovationslab		Ende 2019

1c Zusammenarbeit nationale Mobilitätsplattformen

Zuständigkeit	
Verantwortlich	Abteilung Verkehr
Unterstützend	Institutionen des Bundes (KOMMO, EnergieSchweiz BFE, ARE, ASTRA)
Zielbeitrag	Innovationsziel
Priorität	mittel

Ausgangslage

Seitens des Bundes werden neue Mobilitätsformen und Angebote mit verschiedenen Förderprogrammen (beispielsweise Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität KOMMO, EnergieSchweiz für Energiestädte) und Forschungsprogrammen (zum Beispiel Forschungspaket ASTRA zur intelligenten und vernetzten Mobilität) unterstützt. Die Abteilung Verkehr fördert mit den Massnahmen Innovationslab Mobilität (1a) und Innovationsfonds Mobilitätsmanagement (1b) die Entwicklung von zukunftsweisenden Mobilitätslösungen auf kantonaler Ebene.

Beschreibung der Massnahme

Durch eine verstärkte Zusammenarbeit mit Körperschaften und Institutionen des Bundes sollen Synergien optimal genutzt und die gemeinsame Weiterentwicklung und Verbreitung von Erkenntnissen aus Pilot- und Forschungsprojekten verstärkt werden. Das kantonale Mobilitätsmanagement aargaumobil stellt sich dabei als wichtiger Ansprechpartner für nationale Ideen und Vorhaben im Bereich neuer Mobilitätsangebote zur Verfügung und unterstützt – entsprechend seiner Möglichkeiten und Zuständigkeiten – auf nationaler beziehungsweise überkantonaler Ebene initiierte Vorhaben.

Massnahmenschritte	Bemerkung	Termin
Kanton AG ist Trägerkanton der nationalen Vernetzungs- und Mobilitätsplattform www.mobilservice.ch .	Die AVK vertritt im Vorstand die Interessen des Kantons AG und nutzt die Plattform zur Verbreitung Aargauer Praxis-Beispiele.	seit 2009
Kanton AG nimmt an Plattform "Mobilitätsmanagement in der Praxis" von EnergieSchweiz für Gemeinden teil.	Jährlicher Erfahrungsaustausch für im Mobilitätsmanagement aktive Städte, Regionen, Kantone und Bundesstellen.	seit 2018
Kanton Aargau AG beteiligt sich aktiv an Arbeitsgruppen mit verschiedenen kantonalen und nationalen Akteuren.	Die AVK bringt sich im Rahmen des Projekts Kollibri in der Arbeitsgruppe On-Demand-Angebote ein.	seit 2019
Aufgrund von möglichen Outputs aus dem Innovationslab Mobilität (Massname 1a) sucht der Kanton Aargau aktive Partner auf nationaler Ebene.		Ab 2020

2a Rahmenbedingungen in Gesetzen und Planungsinstrumenten – Fokus Gesamtverkehrskonzepte

Zuständigkeit	
Verantwortlich	Abteilung Verkehr
Unterstützend	Kantonale Fachstellen, Gemeinden
Zielbeitrag	Koordinationsziel
Priorität	Hoch

Ausgangslage

Das Mobilitätsmanagement wird als Ergänzung zu den klassischen infrastrukturellen und betrieblichen Massnahmen in den zunehmend an ihre Kapazitätsgrenze kommenden Verkehrssysteme immer wichtiger. Dabei muss es als Teil einer integralen Verkehrsplanung gesehen und auf allen Planungsebenen verankert werden. Insbesondere bei Betrachtungen des Gesamtverkehrs ist das Mobilitätsmanagement als Instrument für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung mit einzubeziehen.

Beschreibung der Massnahme

Bei der Überarbeitung von relevanten Gesetzen (Beispiele: Baugesetz, Strassengesetz), Planungsinstrumenten (Beispiele: Richtplan, Leitbilder) und Handlungsanweisungen (Beispiele: Wegleitungen, Merkblätter) werden Ansatzpunkte für Massnahmen des Mobilitätsmanagements geschaffen beziehungsweise konkretisiert. Dies erfolgt prioritär in Zusammenarbeit mit den Abteilungen des Departements Bau, Verkehr und Umwelt, wobei auch weitere Departemente (Bildung, Kultur und Sport, Volkswirtschaft und Inneres sowie Gesundheit und Soziales) mit Relevanz zum Mobilitätsmanagement einbezogen werden können.

Gesamtverkehrskonzepte sind wichtige Planungsvorhaben der Verkehrsplanung zur Erarbeitung von Strategien über alle Verkehrsträger hinweg. Das Mobilitätsmanagement mit seiner verkehrsmittelübergreifenden Funktion gehört ebenfalls zum Pflichtenheft von Gesamtverkehrskonzepten (vgl. zum Beispiel Projekt OASE). Die konzeptspezifische, stufengerechte Integration des Mobilitätsmanagements ist in den Prozessabläufen der AVK zu konkretisieren.

Massnahmenschritte	Bemerkung	Termin
Aktive Mitarbeit bei der Richtplananpassung Kapitel M	Zeitplan gemäss Revision Richtplan Kapitel M	
Inputs bei der Richtplananpassung Kapitel S	Zeitplan gemäss Revision Richtplan Kapitel S	
Inputs bei der Überarbeitung des Strassengesetzes	Zeitplan gemäss Überarbeitung des Strassengesetzes	
Prozessablauf zu MM in Gesamtverkehrskonzepten formulieren		nach Abschluss rGVK Aarau 2020

2b Rahmenbedingungen in Gesetzen und Planungsinstrumenten - Fokus: verkehrserzeugende Standorte

Zuständigkeit	
Verantwortlich	Abteilung Verkehr
Unterstützend	Gemeinden mit verkehrserzeugenden Standorten
Zielbeitrag	Koordinationsziel
Priorität	hoch

Ausgangslage

An verkehrserzeugenden Standorten (beschrieben in Kapitel 2.2) werden grosse Veränderungen bezüglich Bevölkerungs- und Arbeitsplatz-Zuwachs erwartet. Die Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen wird die Standortgemeinden vor grosse Herausforderungen stellen. Die steigenden Mobilitätsbedürfnisse müssen mit flächeneffizienten, umwelt- und ressourcenschonenden Mobilitätslösungen gestützt werden. Der Kanton Aargau unterstützt die Gemeinden bei diesen Aufgaben mit verschiedenen Dienstleistungen.

Beschreibung der Massnahme

Mit folgenden Handlungsansätzen und Produkten werden verkehrserzeugende Standorte unterstützt.

Verankerung des Mobilitätsmanagements in kommunalen Planungsinstrumenten

Bei allen verkehrserzeugenden Standorten wirkt der Kanton im Rahmen seiner Planungs- und Bewilligungsprozesse aktiv darauf hin, dass in den betroffenen Gemeinden beziehungsweise bei den in diesen Gemeinden/Räumen geplanten Bauvorhaben Massnahmen des Mobilitätsmanagements verankert beziehungsweise aktiv gefordert werden. Zudem wird ermöglicht, dass bestehende Spielräume für Bauherrschaften durch Massnahmen des Mobilitätsmanagements erweitert werden können. Sofern nötig schafft der Kanton in kantonalen Gesetzen und Planungsinstrumenten die dazu notwendigen und ausreichend konkretisierten Voraussetzungen (Koordination mit MN 2a).

Typischerweise erfolgen die entsprechenden Verankerungen gestützt auf einen kommunalen Gesamtplan Verkehr (KGV) in der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) oder in einem Instrument der Sondernutzungsplanung (zum Beispiel Gestaltungsplan). Zu regeln ist insbesondere, in welchen Fällen die Vorlage eines Mobilitätskonzepts verlangt wird, welche Ziele mit diesem erreicht werden müssen und welche Massnahmen getroffen werden, falls die Ziele nicht erreicht werden. Als Erweiterung der Spielräume für Bauherrschaften ist insbesondere vorzusehen, dass eine Unterschreitung der gemäss den massgebenden Vorschriften minimal notwendigen Anzahl Parkfelder über die Vorlage eines Mobilitätskonzepts möglich gemacht werden kann.

Anwendung einer übergeordneten Planungsstrategie

Standorte (ESP und WSP) in hochsensiblen Gebieten, deren angestrebte Entwicklung grosse Auswirkungen auf das umliegende Verkehrssystem haben, bedürfen einer koordinierten, proaktiven Planung, damit sie bei Bedarf zeitnah entwickelt werden können. Mit der Anwendung einer übergeordneten Planungsstrategie soll der Kanton seine Rolle und Anforderungen bei der Entwicklung dieser ESP und WSP klären.

Das Ziel besteht darin, ein Verfahren zu entwickeln, das von Seiten Kanton aber auch Gemeinden klare standortbezogene Anforderungen an solche sensible ESP und WSP stellt. Das Verfahren sollte sich auszeichnen durch:

- hohe Verbindlichkeit und Durchsetzungsfähigkeit
- partizipatives Vorgehen
- möglichst bestehende Instrumente benutzen
- schlanke Abläufe

Eine Arbeitsgruppe ARE/AVK erstellt einen Vorgehensvorschlag und klärt die allfälligen Schnittstellen zur Revision des Richtplans. Das Mobilitätsmanagement wird als Teil dieser Planungsstrategie konkretisiert.

Unterstützende Dienstleistungen und Angebote

Zuhanden der Akteure aller verkehrserzeugenden Standorten werden verschiedene Dienstleistungen und Angebote bereitgestellt. Diese werden gestützt auf die kantonalen Zielsetzungen durch aargaumobil eventuell unter Beizug von projektspezifisch zugezogenen externen Fachleuten erarbeitet beziehungsweise erbracht und deren Einsatz durch den Kanton finanziell unterstützt. Folgende Unterstützung ist vorgesehen:

- **Impulsberatungen Gemeinden und Unternehmen:**
 - unkomplizierte und schnell einsetzbare Beratung zum MM (zum Beispiel im Rahmen von Planungsprozessen)
 - mögliche Inhalte der Beratung: Anregungen, Ansatzpunkte und Beispiele zur Umsetzung von Massnahmen des MM (zum Beispiel Betriebliches MM oder i.R. von kommunalen Planungsprozessen)
 - möglichst geringe Eintrittsschwelle für eine Erstberatung
 - Beratung dient der neutralen und unabhängigen Information
 - kein Ersatz für vertiefende Mobilitätsberatung

- **Weiterführende Beratungen:**

Unterstützung von Kernstädten und Regionen bei der Erarbeitung von kommunalen und regionalen Grundlagen und Hilfsmitteln, welche (gesetzliche) Rahmenbedingungen für eine effiziente und zukunftsgerichtete Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements ermöglichen. Beispiele von Grundlagen und Hilfsmitteln (nicht abschliessend):

 - kommunale Leitfäden und Richtlinien (zum Beispiel Leitfaden Mobilitätskonzept als Ausführungsbestimmungen für die BNO der Stadt Aarau)
 - regionale Parkraumkonzepte
 - überkommunale Mobilitätspläne

Produkte

Aus dem Innovationslab Mobilität oder aus dem Innovationsfonds Mobilitätsmanagement entstehende sowie bereits bestehende Produkte dienen dazu, die Akteure aller verkehrserzeugenden Standorte (zum Beispiel Gemeinden und Unternehmen) zur Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements zu sensibilisieren, zu motivieren beziehungsweise sie dabei zu unterstützen. Die angebotenen Produkte werden durch den Kanton periodisch überprüft und an neue Entwicklungen angepasst beziehungsweise neue Produkte aufgrund aktueller Entwicklungen geschaffen.

Massnahmenschritte	Bemerkung	Termin
Verankerung des Mobilitätsmanagements in kommunalen Planungsinstrumenten:	im Rahmen von VIK-Geschäften und Stellungnahmen zum KGV	laufend
Anwendung einer übergeordneten Planungsstrategie	Analyse des Bedarfs und Aufzeigen eines möglichen Vorgehens Entscheid zu nötigen Schritten	Q3 2019 Q4 2019
Unterstützende Dienstleistungen und Angebote <ul style="list-style-type: none"> - Prozessbeschreibung - Impulsberatung - Weiterführende Beratung 	Dokument Unterstützungsleistung Impulsberatung Dokument Unterstützungsleistung weiterführende Beratung	erledigt
Produkte: die angebotenen Produkte werden überprüft und allenfalls neue aufgenommen		periodisch

3 Kommunikation mit Fokus Grossbaustelle/baubegleitende Kommunikation erweitern

Zuständigkeit	
Verantwortlich	Abteilung Verkehr
Unterstützend	ATB
Zielbeitrag	Kommunikationsziel
Priorität	mittel

Ausgangslage

Es wichtig, bei den bekannten Kommunikationskanälen à jour zu bleiben. Bisherige Kommunikationsplattformen (zum Beispiel Webseite aargaumobil) und Informationsmittel (zum Beispiel Themenblätter "Mobilitätsmanagement in Gemeinden" und "Mobilitätsmanagement in Unternehmen") werden periodisch aktualisiert. Die Information und Kommunikation in Bereichen mit hohem Potenzial soll bewusst eingesetzt werden. Deshalb wird das Thema "Baubegleitende Kommunikationskonzepte im Rahmen von Grossbaustellen" verstärkt in den BVU-internen Prozessen integriert.

Beschreibung der Massnahme

Massnahmen des Mobilitätsmanagements begleiten die Bauarbeiten von grossen Baustellen. Sie bilden einerseits Elemente einer stufengerecht erweiterten Baukommunikation, indem sie über die zu erwartenden Effekte der Baustelle informieren und zum Beispiel Reisealternativen bekannt machen. Anzustreben ist andererseits aber auch – in Abhängigkeit der Dimension des Bauprojekts – dass bestehende Alternativangebote zur Fahrt mit dem eigenen Auto bekannt gemacht und den Verkehrsteilnehmenden direkt beziehungsweise über Multiplikatoren (Mobilitätsanbieter, Unternehmen, Gemeinden) angeboten werden. Bei grösseren Projekten sollen darüber hinaus bestehende Angebote gezielt ausgebaut oder Angebote neu geschaffen werden. Kampagnen und Sensibilisierungsmassnahmen unterstützen die angestrebte Massnahmenwirkung. Jede Baustelle kann so als Chance betrachtet werden, neben der direkten Bewältigung ihrer Folgen gleichzeitig auch einen grösstmöglichen Beitrag zu den Zielen von mobilitätAARGAU zu leisten. Die Kommunikationsmassnahmen werden über Webauftritte, Print-Dokumente (zum Beispiel Infoblätter, Newsletter) und Vor-Ort-Einrichtungen (zum Beispiel Plakat, Ausstellungs-Container) vermittelt.

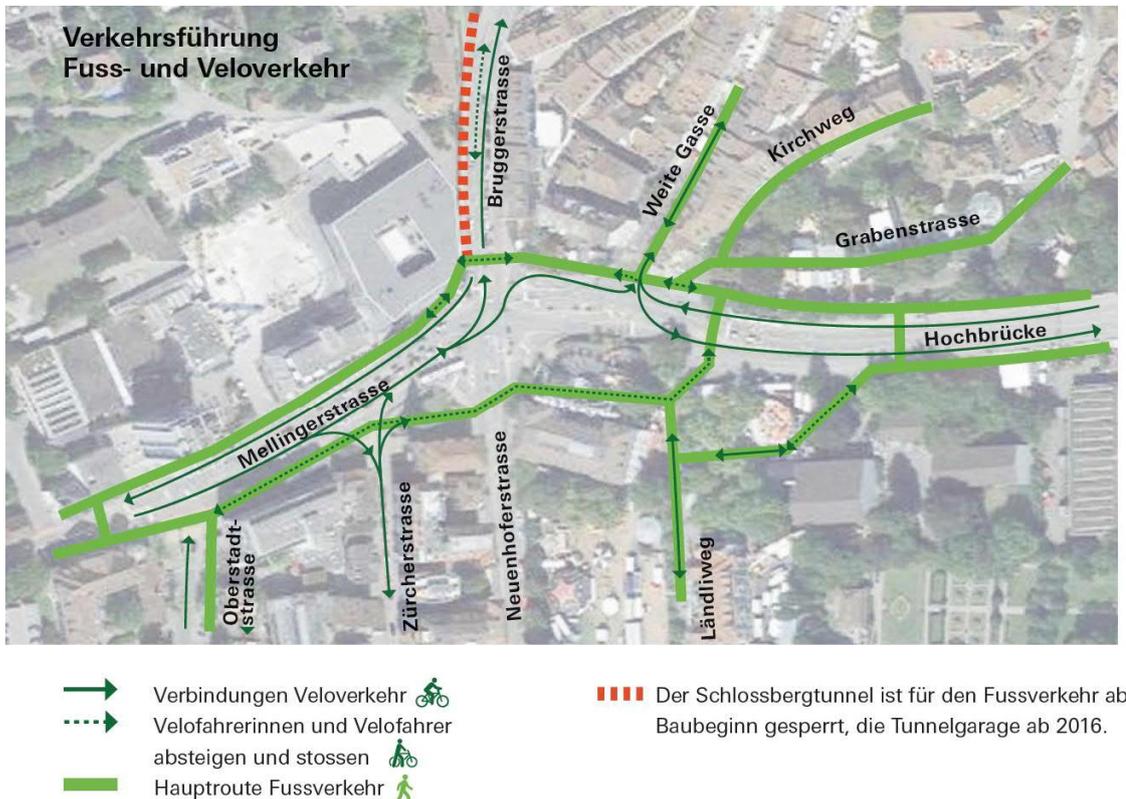


Abbildung 5: Schulhausplatz Baden; Information zur Verkehrsführung Fuss- und Veloverkehr während der Bauzeit

Massnahmenschritte	Bemerkung	Termin
Berichtsentwurf Mobilitätsmanagement bei Baustellen		Dezember 2018
Meinungsbildung und Beschlussfassung AVK		2020
Definition „Standards“		2020
Abstimmung mit Abteilung Tiefbau		2021
Pilotphase mit anschließender Auswertung und Aktualisierung		2021/2022

