

Kombinierte Mobilität

M 5.1

Ausgangslage / Gesetzliche Grundlage / Auftrag

Die optimale Kombination der Verkehrsmittel nutzt die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger und erhöht die Flexibilität der Verkehrsteilnehmenden. Das Vernetzen der Verkehrsmittel ist ein wichtiges Element zur Optimierung des Gesamtverkehrsangebots. Durch das Verlagern und Zusammenlegen von Fahrten wird die Strasseninfrastruktur entlastet. Infrastrukturen wie Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R) sollen das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr attraktiv machen.

Die kombinierte Mobilität ist zu fördern, Umsteigeanlagen auf den öffentlichen Verkehr sind zu verbessern und attraktive und durchgehende Transportketten im Personenverkehr verkehrsträgerübergreifend zu gewährleisten. In allen Räumen kommt der Vernetzung der Verkehrsangebote und der Infrastrukturen eine grosse Bedeutung zu. Die Verkehrsteilnehmenden verlangen nach einfach verständlichen und komfortablen Möglichkeiten, um vom Start- zum Zielort zu gelangen. An den Schnittstellen bzw. Übergängen zwischen den Verkehrsmitteln muss das Umsteigen reibungslos funktionieren. Park+Ride-Anlagen vereinfachen entlang der Ländlichen Entwicklungsachsen das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr. Zudem sollen Bike+Ride-Anlagen flächendeckend gefördert werden. An geeigneten Haltestellen sollen Sharing-Angebote das öV-Angebot und den Individualverkehr ergänzen.

mobilitätAARGAU 2016

Der Bund sorgt bei der Erfüllung seiner Aufgaben im Bereich Schiene und Strasse mit geeigneten Massnahmen dafür, dass der Fuss- und Veloverkehr optimal in die Transportketten eingegliedert wird, Trennwirkungen beim Fuss- und Veloverkehr beseitigt werden sowie die Verkehrssicherheit, insbesondere an den Schnittstellen zum lokalen Netz, erhöht wird.

Sachplan Verkehr,
Teil Programm

Der Kanton leistet zu Lasten der Strassenrechnung Baubeiträge für Umsteigeinfrastrukturen, die den Wechsel vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr begünstigen.

§ 21 Abs. 1 lit. a StrG
§ 21 Abs. 2 StrG

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.

§ 2 Abs. 3 ÖVG

Mit einer optimalen Kombination von flächen- und kosteneffizienten Massnahmen für den individuellen, den öffentlichen und den kombinierten Verkehr wird sichergestellt, dass der Verkehr auch in Zukunft funktioniert. Dies kann mit Beiträgen vom Bund an Infrastrukturmassnahmen unterstützt werden.

Agglomerationsprogramme
Verkehr und Siedlung
RPAV

Herausforderung

Für die kombinierte Mobilität sind Umsteigeorte mit Parkierungsmöglichkeiten für Autos, Motorräder und Velos notwendig. Das Angebot an Abstellplätzen für Park+Ride und Bike+Ride ist zielgerichtet und auf die verschiedenen Raumtypen abgestimmt auszubauen bzw. zu realisieren.

In Kernstädten und im Urbanen Entwicklungsraum ist vermehrt auf flächeneffiziente Verkehrsmittel sowie deren Kombination (öV, Velo, zu Fuss, Sharing) zu setzen. Das Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Verkehr hat möglichst ausserhalb dieser Raumtypen zu erfolgen. Park+Ride-Anlagen entlang der Ländlichen Entwicklungsachsen sowie in den Ländlichen Zentren erfüllen diesen Zweck. Grössere Parkieranlagen sollen dabei in mehrgeschossiger oder unterirdischer Bauweise realisiert werden. Park+Ride-Anlagen sind zu bewirtschaften.

Eine grosse Herausforderung besteht in der Raumsicherung für Umsteigeanlagen der kombinierten Mobilität, insbesondere im Bereich von öV-Drehscheiben an Bahnhöfen, wo verschiedenste Bedürfnisse auf begrenztem Raum zusammenkommen.

Die Strategie mobilitätAARGAU sieht eine Stärkung des Veloverkehrs vor. Kanton und Gemeinden sorgen für das nötige Angebot an Veloabstellplätzen an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.

Für neue Entwicklungen im Bereich der kombinierten Mobilität sind die nötigen Flächen zu sichern.

Stand / Übersicht

An den meisten Aargauer SBB-Bahnstationen sowie an einigen Stationen der Privatbahnen bestehen Park+Ride- wie auch Bike+Ride-Anlagen. Die Grösse, die Auslastung und der Ausbaustandard variieren jedoch.

Im gesamten Kantonsgebiet existiert zurzeit eine Park+Ride-Anlage an einer Bushaltestelle. Dies betrifft die Schnellbuslinie durch den Uetliberg nach Zürich und stellt damit einen Spezialfall dar. Weitere solche Anlagen werden nur in speziellen Situationen weiterverfolgt.

An einigen Autobahnanschlüssen im Aargau bestehen heute Park+Pool-Anlagen. Die Anlagen variieren in der Anzahl der Parkplätze und weisen sehr unterschiedliche Auslastungszahlen auf. Park+Pool-Anlagen haben eine sehr geringe Entlastungswirkung auf die Autobahnen. Die Flächen sind für künftige Mobilitätsbedürfnisse zu sichern.

Grundsätzlich entsprechen Fernbusse im Sinne einer zusätzlichen, ergänzenden Mobilitätsleistung einem Kundenbedürfnis. Gemäss § 42 der Verordnung über die Personenbeförderung (VPB) hat der Kanton für geeignete Haltestellen und deren Anbindung an den öffentlichen Verkehr zu sorgen.

Im kantonalen Umsetzungskonzept zur kombinierten Mobilität werden weitergehende Schritte sowie die räumliche Abstimmung in Bezug auf Neu- oder Ausbauten der Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen an Bahn- und Bushaltestellen behandelt. Zudem wird das weitere Vorgehen im Zusammenhang mit der steigenden Zahl an Fernbussen sowie mit Park+Pool, Sharing- und anderen Mobilitäts-Angeboten und der Datenbereitstellung für die Öffentlichkeit erläutert.

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- A. Der Kanton fördert die Erstellung sowie den qualitativen und quantitativen Ausbau von Umsteigeinfrastrukturen zwischen den Verkehrsträgern und sorgt für die Sicherung des Raumbedarfs.
- B. Bike+Ride-Anlagen sind in sämtlichen Raumtypen an Bahnstationen und geeigneten Bushaltestellen bedarfsgerecht zu erstellen und auszubauen. Deren Zugänge sind direkt, sicher und hindernisfrei zu gestalten. Es ist eine entsprechende Anzahl an Abstellplätzen für weitere Arten des Zweiradverkehrs (zum Beispiel Velo mit Anhänger oder Cargovelo) sowie Ladestationen für E-Bikes vorzusehen.
- C. Der Kanton sorgt zusammen mit Gemeinden und Transportunternehmungen dafür, dass an geeigneten Bahnhaltstellen Park+Ride-Plätze zur Verfügung stehen. Die Anzahl Parkfelder ist aufgrund der Nachfrage und der Platzverhältnisse festzulegen. Die Park+Ride-Anlagen sind vor allem entlang der Ländlichen Entwicklungsachsen und in den Ländlichen Zentren anzulegen. Standorte in Kernstädten und im Urbanen Entwicklungsraum sind nur in Ausnahmefällen zu fördern.
- D. Gemeinden und Unternehmen sollen in dichter besiedelten Gebieten an geeigneten Standorten Parkplätze für Bike-Sharing und Car-Sharing zur Verfügung stellen.
- E. Der Kanton legt im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben Haltepunkte für den Fernbusverkehr (national und international) fest.
- F. Der Kanton prüft innovative Mobilitätsformen und setzt sich insbesondere in den Kernstädten und den Urbanen Entwicklungsräumen für eine flächeneffiziente Mobilitätsabwicklung ein.
- G. Die bestehenden Park+Pool-Plätze sollen sich an die neu entstehenden Mobilitätsbedürfnisse anpassen können.

Richtplan-Teilkarte M 5.1

Richtplan-Teilkarte M 5.1

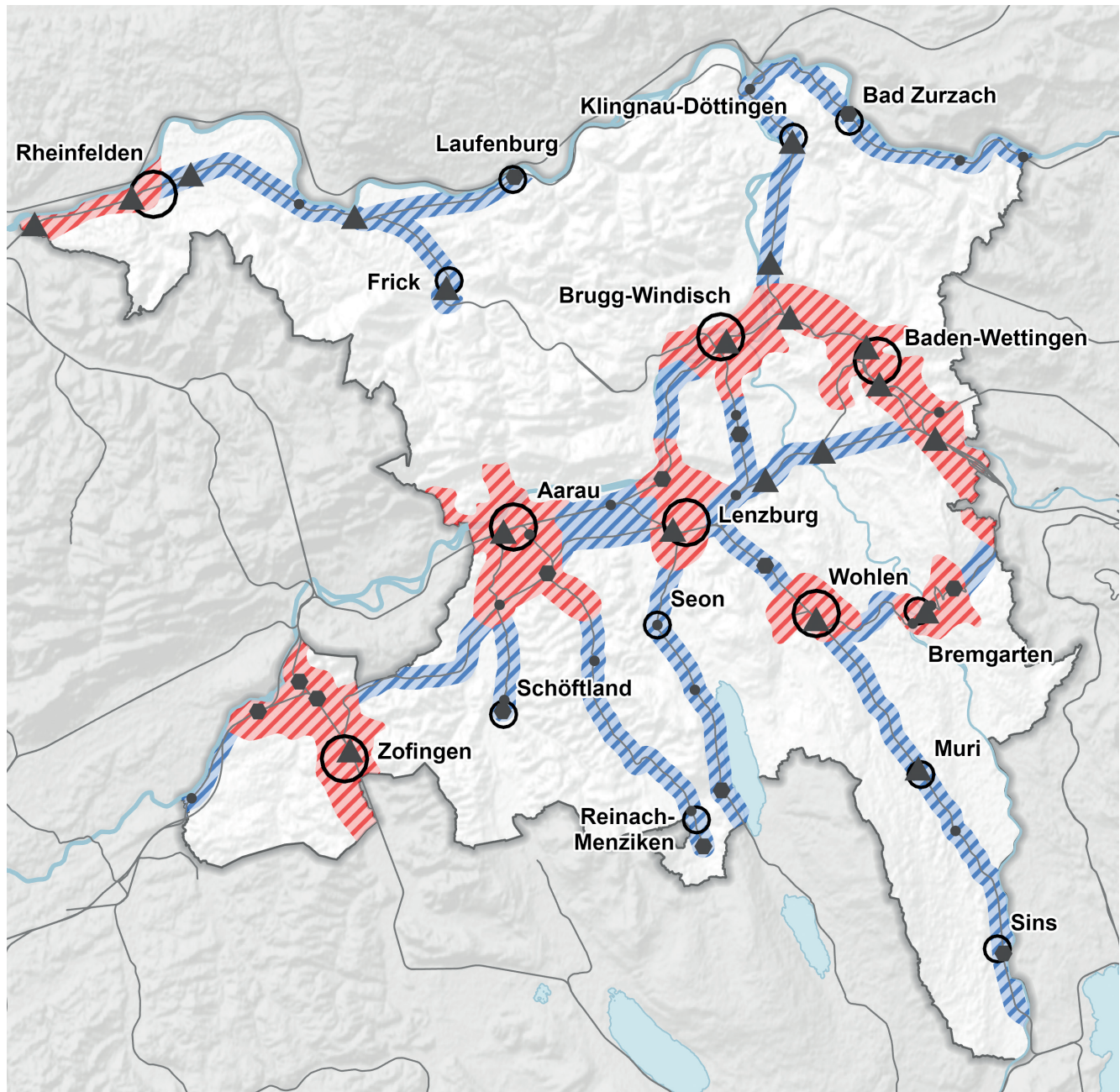
Planungsanweisungen und örtliche Festlegungen

- 1. Der Kanton sichert an den öV-Drehscheiben den Raumbedarf für Umsteigeinfrastrukturen und fördert kombinierte Mobilitätsformen gemäss den Richtplan-Teilkarten M 3.2 und M 5.1 in den jeweiligen Raumtypen bedarfsgerecht.
- 2. Der Kanton fördert in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den Transportunternehmen in sämtlichen Raumtypen bedarfsgerecht Bike+Ride-Anlagen.
- 3. Der Kanton fördert in Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den Transportunternehmen entlang der Ländlichen Entwicklungsachsen sowie in den Ländlichen Zentren Park+Ride-Anlagen.
- 4. Der Kanton unterstützt Gemeinden und Unternehmen in der Schaffung von guten Voraussetzungen für flächeneffiziente und nachhaltige Mobilität in den Kernstädten und in den Urbanen Entwicklungsräumen. An geeigneten Standorten sind Parkplätze für Bike-Sharing und Car-Sharing zur Verfügung zu stellen.

Richtplan-Teilkarte M 3.2

Richtplan-Teilkarte M 5.1

Richtplan-Teilkarte M 5.1 Kombinierte Mobilität



Ausgangs-
lage Richtplan-
aussage

Kombinierte Mobilität

	Prioritäre P+R-Achse
	Prioritäre Förderung flächeneffizienter Mobilitätsformen
	ÖV-Drehscheibe von kantonaler / regionaler Bedeutung
	Umsteigepunkt von lokaler Bedeutung
	Schienennetz
	Kernstadt / Ländliches Zentrum