

Konzept öffentliche MIV-Parkierung Aarau

Handout für 3. Workshop 24.6.26

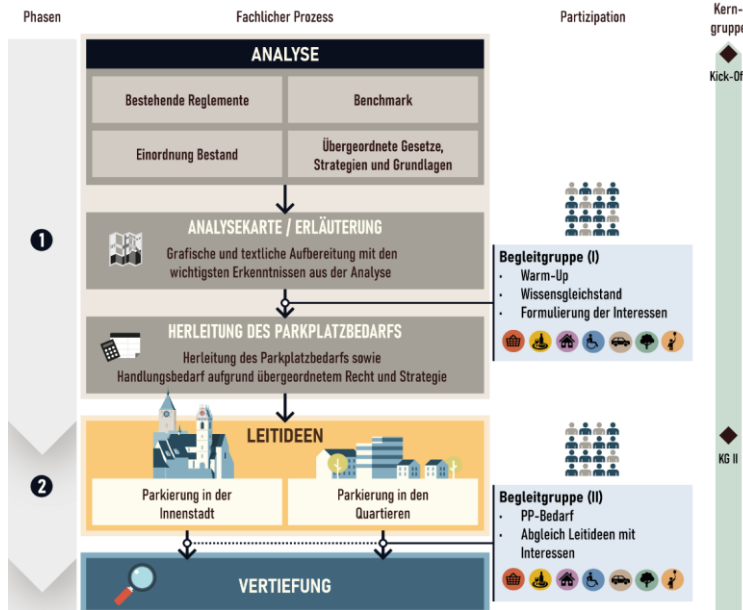


Aarau

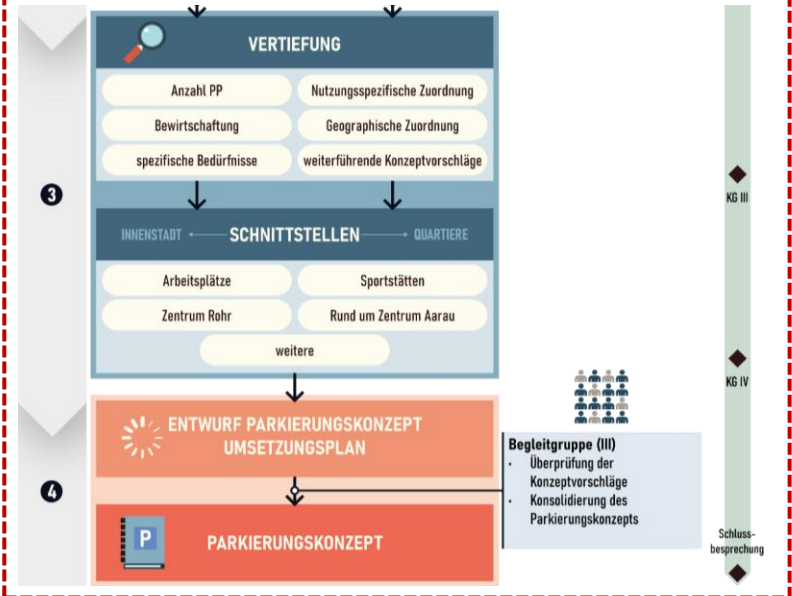


Übersicht Vorgehen

Workshops 1 und 2

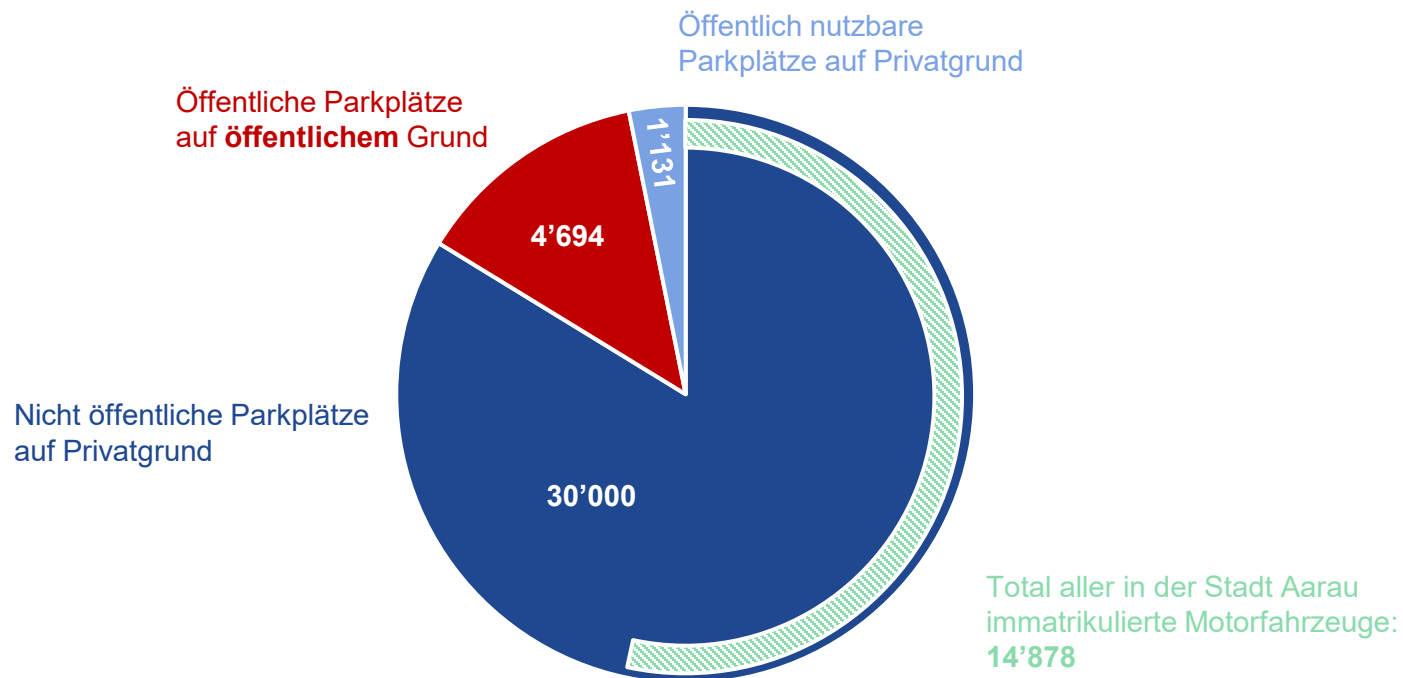


Workshop 3, 24.6.26



Teil 1: Rückblick Analyse und Kennzahlen

Parkplätze Stadt Aarau



Fazit Analyse

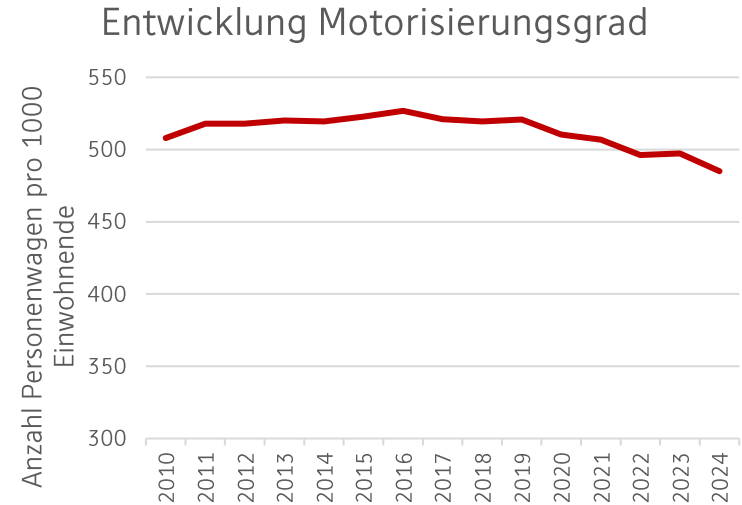
Lage des bestehenden Angebots (öffentlich-zugängliche Parkierung)



Fazit Analyse

Entwicklung Motorisierungsgrad in Aarau

- 2010: 508 Personenwagen (PW) pro 1000 Einwohnende (EW)
- 2024: 485 PW pro 1000 EW
- Abnahme der PW um 5 %
- Zunahme der EW um 16 %
- Motorisierungsgrad sinkt

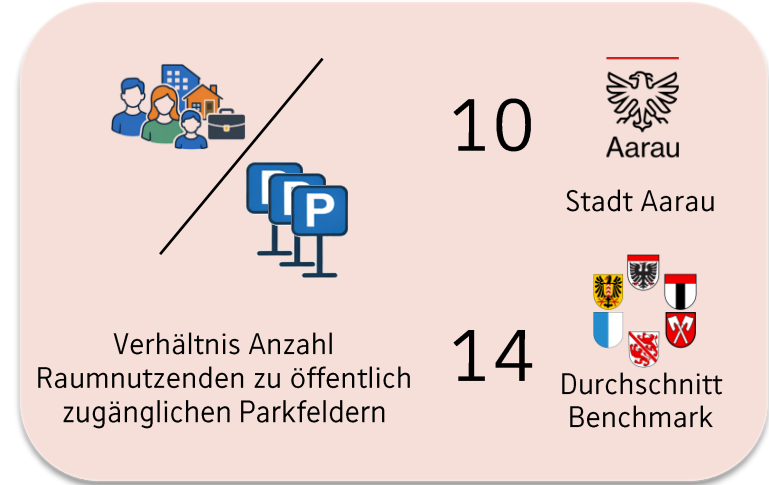
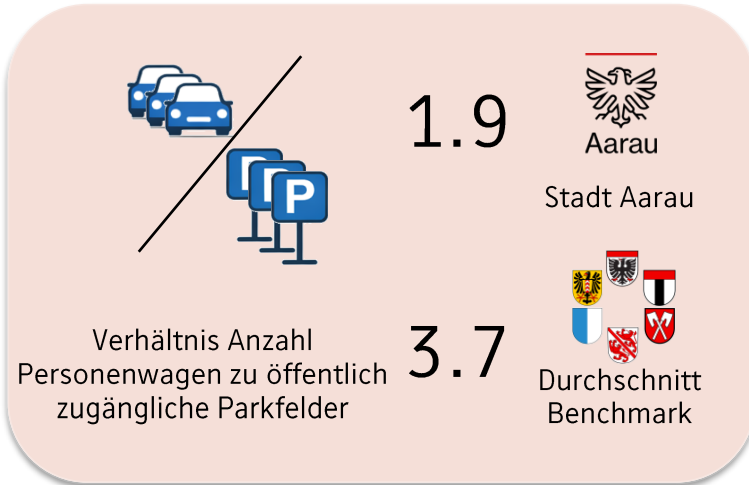


Fazit

- Parkierungsbedarf der Anwohnenden in Aarau nimmt leicht ab.
- Ausbau des Angebots aus dieser Perspektive nicht notwendig.

Fazit Analyse

Das öffentliche Parkfeldangebot im Kontext



Fazit

- Aarau hat tendenziell ein höheres Angebot an öffentlicher Parkierung als der Benchmark (Winterthur, Luzern, Biel, Neuchâtel, Baden, Solothurn).
- Ausbau des Angebots aus dieser Perspektive nicht notwendig.

Fazit Analyse

Gesamt Fazit



- Bestehendes Angebot leistet einen Beitrag zur Erreichbarkeit der Stadt.
- Das bestehende Angebot ist attraktiv.
- Das bestehende Angebot weist freie Kapazitäten auf.
- Der Bedarf durch die Stadtbevölkerung ist tendenziell abnehmend.
- Die Parkierung steht zum Teil in Konflikt mit anderen Nutzungen.
- Die Bewirtschaftung ist ähnlich wie in anderen Städten.

Teil 2: Konkretisierung der Stossrichtungen

Konzept öffentliche Parkierung im Kontext der Energie- und Klimaziele

➔ Das Parkierungskonzept kann – abgestimmt mit anderen Massnahmen – die Erreichung von Energie- und Klimaziele unterstützen:

1. Kurzfristig: Steuerung des Angebots
 - > Punktuell begründete Aufhebung von Parkfeldern
2. Mittel-/Langfristig: Anpassung des Angebots an veränderte Rahmenbedingungen
 - > Bei Umsetzung von Massnahmen zur Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel entsprechende Anpassung des Parkierungsangebots («Pull-/Push»-Massnahme)

Konkretisierung der Stossrichtungen

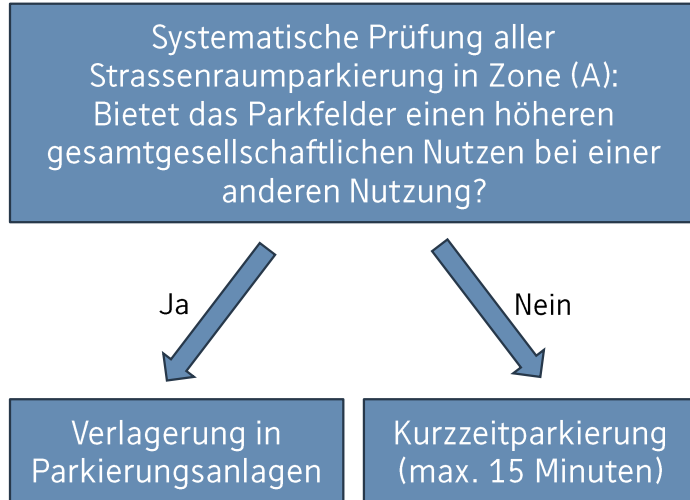
Leitbild

Das Parkplatzangebot ist so dimensioniert,

- dass die verkehrlichen Ziele der Stadt Aarau unterstützt werden,
- die Erreichbarkeit der Zielorte unter Berücksichtigung der gesamtverkehrlichen Erreichbarkeit gewährleistet ist,
- eine gute Auslastung besteht und so eine effiziente Nutzung gewährleistet wird.

Vertiefung

Stadtzentrum (Parkraumzone A)



Alternative Nutzungen:

- Verkehrssicherheit
- Ver- und Entsorgung
- Güterumschlag
- Blaulichtorganisationen
- Klimaanpassungs- und Klimaschutzmassnahmen
- Aufenthaltsqualität
- Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs
- Ortsbild und Denkmalschutz

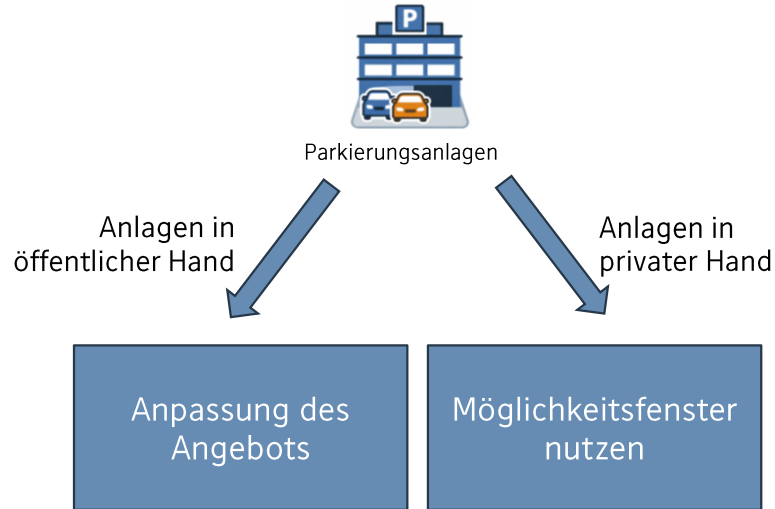
Auswirkung:

- 93 Parkfelder in Zone A werden untersucht und bei Bedarf in Anlagen verlagert (höhere Auslastung)
- 93 Parkfelder machen 4% des öffentlichen Parkfeldangebots in Zone A aus

→ Geringe Wirkung auf Parkplatzangebot, lokal kann Mehrwert für öffentlichen Raum, Sicherheit o.ä. aber gross sein

Vertiefung

Stadtzentrum (Parkraumzone A)



Anpassung des Angebots:

- Flösserplatz im Mittel max. 75% belegt, weitere freie Parkfelder in anderen Anlagen
- Mühlematt hat ein geringes Angebot, mit Fretz, Kettenbrücke und Flösserplatz sind weitere Anlagen in unmittelbarer Nähe

→ Der Parkplatz Mühlematt und Teile vom Parkhaus Flösserplatz (50%) können verlagert werden. Somit entsteht Fläche für Projekte wie z.B. Aareufer Süd

Möglichkeitsfenster nutzen

- Parkierungsanlagen im privaten Eigentum stehen nicht zur Disposition
- Falls Anlagen in ferner Zukunft zur Disposition stehen (Verkauf, Sanierung, Rückbau etc.), muss Stadt prüfen, wie sie das Angebot in ihrem Interesse beeinflussen kann und will

Auswirkung:

- Mühlematt: 34 Parkfelder, 2% des Parkfeldangebots in Parkierungsanlagen der Parkraumzone A
- Flösserplatz: Hälfte der Parkfelder 130, 6% des Parkfeldangebots in Parkierungsanlagen der Parkraumzone A

→ In Summe eine geringe Wirkung auf das Parkplatzangebot, grosser Mehrwert für andere Nutzungen

Vertiefung

Gesamtbetrachtung Stadtzentrum (Parkraumzone A)

Gesamt Auswirkungen Strassenraumparkierung und Parkieranlagen:

- Betrifft 157 Parkfelder in Parkraumzone A (ca. 12% des gesamten öffentlich zugänglichen Angebots)
- Betrifft 157 Parkfelder im Besitz der Stadt (ca. 66%)
- Konsequente Nutzung der öffentlichen Steuerungsmöglichkeiten
- Ca. 2'000 m² Fläche die für andere Nutzungen freigespielt werden kann



Projekt Aareufer Süd



Begrünung &
Aufenthaltsqualität



Nutzung als Veloparkierung

Vertiefung



Quartiere – Strassenraumparkierung

Motorisierungsgrad nimmt ab, Bedarf nach Strassenrandparkierung in den Quartieren sinkt

Durchfahrt bei Strassen ohne markierte Felder teils problematisch

kurzfristig

- Wo Konflikte auftreten werden Parkverbote signalisiert
- Überprüfung im Rahmen von Begehren zu Begegnungszonen

mittelfristig

- Parkverbot ausserhalb markierter Parkfelder und Markierung neuer Parkfelder
- Bedarf für zusätzliche markierte Parkfelder wird von der Stadt systematisch ermittelt
- Inwiefern das Angebot dadurch verändert wird, ist vertieft zu prüfen (Siehe Massnahmen)



Teil 3: Massnahmen (Entwurf für 3. Workshop Begleitgruppe)

Massnahmenübersicht

Handlungsfeld	Nr	Massnahme	Geltungsbereich	Verortung	Anordnung	Federführung	Weitere Beteiligte
A Angebot öffentliche Parkierung	A1	Bereinigung nicht normkonformer Parkfelder	☒ Öffentlich ☒ Öffentlich zugänglich ☐ Privat	☒ Stadtzentrum ☒ Quartiere	☒ Strassenraum ☐ Parkierungsanlagen	Stadtpolizei Verkehr	Feuerwehr, Tiefbau, Werkhof, St
	A2	Neuorganisation der Strassenraumparkierung in den Quartieren	☒ Öffentlich ☐ Öffentlich zugänglich ☐ Privat	☐ Stadtzentrum ☒ Quartiere	☒ Strassenraum ☐ Parkierungsanlagen	Stadtentwicklung	Tiefbau, Stadtpolizei Verkehr
	A3	Überprüfung Parkfeldangebot im Aareraum	☒ Öffentlich ☐ Öffentlich zugänglich ☐ Privat	☒ Stadtzentrum ☐ Quartiere	☒ Strassenraum ☐ Parkierungsanlagen	Stadtentwicklung	Stadtentwicklung
	A4	Erhöhung nutzungsspezifischer Parkfelder	☒ Öffentlich ☒ Öffentlich zugänglich ☐ Privat	☒ Stadtzentrum ☒ Quartiere	☒ Strassenraum ☒ Parkierungsanlagen	Stadtentwicklung	Tiefbau, Stadtpolizei Verkehr
B Bewirtschaftung öffentlicher Parkraum	B1	Reduktion der maximalen Parkdauer	☒ Öffentlich ☒ Öffentlich zugänglich ☐ Privat	☒ Stadtzentrum ☐ Quartiere	☒ Strassenraum ☐ Parkierungsanlagen	Stadtentwicklung	Tiefbau, Stadtpolizei Verkehr
	B2	Situative Reduktion der Parkdauer bei Schulstandorten	☒ Öffentlich ☒ Öffentlich zugänglich ☐ Privat	☐ Stadtzentrum ☒ Quartiere	☒ Strassenraum ☐ Parkierungsanlagen	Stadtentwicklung	Tiefbau, Stadtpolizei Verkehr
	B3	Erhöhung der Parkgebühren im öffentlichen Raum	☒ Öffentlich ☐ Öffentlich zugänglich ☐ Privat	☒ Stadtzentrum ☒ Quartiere	☒ Strassenraum ☒ Parkierungsanlagen	Stadtentwicklung	
	B4	Anpassung Vergabekriterien von Anwohnendenparkkarten	☒ Öffentlich ☐ Öffentlich zugänglich ☐ Privat	☐ Stadtzentrum ☒ Quartiere	☒ Strassenraum ☐ Parkierungsanlagen	Stadtentwicklung	Tiefbau, Stadtpolizei Verkehr
	B5	Marktgerechte Preisgestaltung für Dauerparkkarten	☒ Öffentlich ☐ Öffentlich zugänglich ☐ Privat	☐ Stadtzentrum ☒ Quartiere	☒ Strassenraum ☐ Parkierungsanlagen	Stadtentwicklung	Tiefbau, Stadtpolizei Verkehr

Massnahmenübersicht

Handlungsfeld	Nr	Massnahme	Geltungsbereich	Verortung	Anordnung	Federführung	Weitere Beteiligte
C Koordination mit privater Parkierung	C1	Stärkung der Zusammenarbeit mit privaten Parkierungsanbietern	☐ Öffentlich ☒ Öffentlich zugänglich ☒ Privat	☒ Stadtzentrum ☐ Quartiere	☐ Strassenraum ☒ Parkierungsanlagen	Stadtentwicklung	Tiefbau, Stadtpolizei Verkehr
	C2	Anpassung der Bau- und Nutzungsordnung	☐ Öffentlich ☒ Öffentlich zugänglich ☒ Privat	☐ Stadtzentrum ☒ Quartiere	☐ Strassenraum ☒ Parkierungsanlagen	Stadtentwicklung	Tiefbau, Stadtpolizei Verkehr
	C3	Förderung von Mobilitätsmanagement in Unternehmen	☐ Öffentlich ☐ Öffentlich zugänglich ☒ Privat	☒ Stadtzentrum ☒ Quartiere	☐ Strassenraum ☒ Parkierungsanlagen	Stadtentwicklung	Tiefbau, Stadtpolizei Verkehr
	C4	Umgang mit Parkplatz-Sharing-Apps klären	☐ Öffentlich ☐ Öffentlich zugänglich ☒ Privat	☒ Stadtzentrum ☒ Quartiere	☒ Strassenraum ☒ Parkierungsanlagen	Stadtentwicklung	Tiefbau, Stadtpolizei Verkehr
D Angebotssteuerung und Monitoring Monitoring & Controlling	D1	Erneuerung des Parkleitsystems bei Bedarf	☒ Öffentlich ☒ Öffentlich zugänglich ☐ Privat	☒ Stadtzentrum ☐ Quartiere	☐ Strassenraum ☒ Parkierungsanlagen	Stadtentwicklung	Tiefbau, Stadtpolizei Verkehr
	D2	Aufbau und Betrieb Parkierungsmonitoring	☒ Öffentlich ☒ Öffentlich zugänglich ☒ Privat	☒ Stadtzentrum ☒ Quartiere	☒ Strassenraum ☒ Parkierungsanlagen	Stadtentwicklung	Tiefbau, Stadtpolizei Verkehr

A - Angebot öffentliche Parkierung

A1 - Bereinigung nicht normkonformer Parkfelder

- Bestehende Parkfelder werden nur bei Bedarf verändert
- Bei Um- und Neugestaltungen werden Parkfelder normgerecht markiert (Durchfahrtsbreite mind. 3.5m.), Ausnahmen in Absprache möglich.

A - Angebot öffentliche Parkierung

A2 - Neuorganisation der Strassenraumparkierung in den Quartieren

- In den Quartieren wird mittelfristig ein Parkverbot ausserhalb markierter Felder eingeführt.
- Der Bedarf nach zusätzlichen Parkplätzen im Strassenraum in Gebieten resp. Strassen, die heute über keine markierten Felder verfügen, wird abgeschätzt. Wo Bedarf besteht, werden Parkfelder nach Möglichkeit markiert.
- Die Abschätzung und Umsetzung erfolgt nach Erhöhung der Gebühren für Anwohnerparkkarten.

A - Angebot öffentliche Parkierung

A3 - Überprüfung des Parkfeldangebots im Aareraum

- Neuorganisation des Parkierungsangebots im Rahmen
 - Kantonsstrassenprojekt (Mühlemattstrasse / Schiffländenstrasse inkl. Knoten Flösserstrasse)
 - Projekt Aareufer Süd
- Betrifft: Mühlematt (34 Parkfelder), Flösserplatz: 50% der Parkfelder
- Die Erreichbarkeit, v.a. für Personen mit eingeschränkter Mobilität, muss weiterhin gewährleistet bleiben.

A - Angebot öffentliche Parkierung

A4 - Erhöhung nutzungsspezifischer Parkfelder

Ergänzung neuer oder Umwidmung bestehender Parkfelder für

- Gewerbe- und Warenumschlag,
- Carsharing (rechtliche Gegebenheiten zu beachten)
- Parkfelder mit Ladeinfrastruktur (nur im Zentrum)



B – Bewirtschaftung öffentlicher Parkraum

B1 – Reduktion der maximalen Parkdauer

- Die maximale Parkdauer auf oberirdischen Parkfeldern im Stadtzentrum wird auf Kurzzeitparkierung (15 Minuten) reduziert, soweit diese nicht durch andere Massnahmen aufgehoben oder umgenutzt werden.
- Ziel ist es, die verbleibenden Parkfelder gezielt für kurze Erledigungen verfügbar zu machen und gleichzeitig eine Verlagerung der Mittel- und Langzeitparkierung in unterirdische Parkieranlagen zu fördern.

B – Bewirtschaftung öffentlicher Parkraum

B2 –Reduktion der Parkdauer bei Schulstandorten

Im Umfeld von Schulstandorten (z.B. NKSA) wird geprüft, ob die bestehende maximale Parkdauer zu Fehlanreizen führt, insbesondere wenn diese ausreicht, um durch wiederholtes Umparkieren eine ganztägige Nutzung zu ermöglichen.



B – Bewirtschaftung öffentlicher Parkraum

B3 – Erhöhung der Parkgebühren im öffentlichen Raum

- Die Gebühren für das Parkieren auf öffentlich zugänglichen Parkfeldern werden um rund 30% erhöht, um eine stärkere Lenkungswirkung auf die Parkdauer und die Nutzung zu erzielen.

B – Bewirtschaftung öffentlicher Parkraum

Herleitung Gebührenerhöhung

Untersuchte Szenarien

	Szenario	Zeitraum		Szenario	Zeitraum
Werktag	Kurzbesuch	Wochentag, 10:00 - 11:00	Wochenende	Kurzbesuch	Samstag, 14:00 - 15:00
	Innenstadtbesuch	Wochentag, 13:00 - 16:00		Innenstadtbesuch	Samstag, 13:00 - 16:00
	Abend	Wochentag, 19:00 - 23:00		Abend	Samstag, 19:00 - 23:00
	Tagesaufenthalt	Wochentag, 08:00 - 17:00		Tagesaufenthalt	Samstag, 08:00 - 17:00

Übersicht Durchschnitt Aarau, Zürich und Baden

Stadt	Kurzbesuch	Innenstadtbesuch	Abend	Tagesaufenthalt	Kurzbesuch	Innenstadtbesuch	Abend	Tagesaufenthalt
Durchschnitt Aarau	2.15	6.55	6.80	23.44	2.15	6.55	6.58	23.44
Durchschnitt Zürich	4.10	13.20	15.50	45.60	4.10	13.20	15.50	45.60
Durchschnitt Baden	1.50	5.83	8.33	20.83	1.50	5.83	8.33	20.83

B – Bewirtschaftung öffentlicher Parkraum

Auswirkungen Aufschläge auf die Szenarien Aarau

Aufschlag	Kurzbesuch	Innenstadtbesuch	Abend	Tagesaufenthalt	Kurzbesuch	Innenstadtbesuch	Abend	Tagesaufenthalt
10%	2.40	7.30	7.50	25.80	2.40	7.30	7.30	25.80
20%	2.60	7.90	8.20	28.20	2.60	7.90	7.90	28.20
30%	2.80	8.60	8.90	30.50	2.80	8.60	8.60	30.50
Durchschnitt Aarau heute	2.15	6.55	6.80	23.44	2.15	6.55	6.58	23.44

B – Bewirtschaftung öffentlicher Parkraum

B4 – Anpassung Vergabekriterien von Anwohnendenparkkarten

Die Vergabekriterien für Anwohnendenparkkarten werden angepasst: pro Haushalt wird maximal eine Parkkarte abgegeben. Bei autoarmem / autofreien Wohnen werden keine Parkkarten ausgegeben werden.

- Förderung Parkierung auf Privatgrundstücken am Wohnort
- das öffentliche Parkierungsangebot in Quartieren steht verstärkt Besuchende zur Verfügbar schreiben

B – Bewirtschaftung öffentlicher Parkraum

B5 – Marktgerechte Preisgestaltung für Dauerparkkarten

- Die Gebühren für Dauerparkkarten werden auf ein marktgerechtes Niveau angehoben. Parkkarten für Anwohnende sollen zukünftig 600 CHF pro Jahr kosten.
- Damit liegen die Kosten ungefähr bei jenen von privaten Abstellplätzen (ungedeckt) in peripherer Lage (Fr. 40 – 60.- Monat).

B – Bewirtschaftung öffentlicher Parkraum

B5 – Marktgerechte Preisgestaltung für Dauerparkkarten

Vergleich: heutige Preise

Stadt	Anwohnende	Betriebe	Pendelnde	Bemerkung
Aarau	300, neu Fr. 600	600, neu Fr. 800	1'650	
Winterthur	710	200	/	
Luzern	600	600	/	200 CHF Rabatt für Betriebe aus der Stadt Luzern
Biel	330	396	/	
Neuchâtel	240	240	1'600	
Baden	400 / 500	960	1'500	
Solothurn	240	480	360	

C – Koordination mit privater Parkierung

C1 – Stärkung der Zusammenarbeit mit privaten Parkierungsanbietern

- Die Stadt etabliert einen regelmässigen Austausch mit den Betreibern der grossen privaten Parkierungsanlagen im Zentrum, um Informationen zu Angebot, Auslastung und Preisgestaltung zu erhalten.
- Ziel ist es, frühzeitig Entwicklungen wie Sanierungen, Umnutzungen oder Verkaufsabsichten zu erkennen und bei Bedarf Einflussmöglichkeiten zur Steuerung des Parkierungsangebots zu prüfen.

C – Koordination mit privater Parkierung

C2 – Anpassung der Bau- und Nutzungsordnung

Anpassung BNO bei nächster (Teil-)Revision hinsichtlich:

- Minimal und Maximalwerte für die Parkplatzerstellungspflicht
- Einschränkungen bei der Vergabe von Anwohnendenparkkarten für autofreie und autoarme Nutzungen
- Ersatzabgaben (in Abklärung)

C - Koordination mit privater Parkierung

C3 - Förderung von Mobilitätsmanagement in Unternehmen

- Anwendung der Leitfäden
- Beratung und Unterstützung von Unternehmen
- Einfordern der vereinbarten Informationen



C - Koordination mit privater Parkierung

C4 - Umgang mit Parkplatz-Sharing-Apps klären

- Über Apps werden private Parkplätze temporär für Drittnutzungen vermietet. Dies erhöht die Parkplatzverfügbarkeit, führt aber unerwünschten Fahrten in Quartiere.
- Die rechtlichen Rahmenbedingungen sind zu klären (Vermietung von Parkplätzen, die gemäss Baubewilligung einer Nutzung zugewiesen sind) und die Einflussmöglichkeiten der öffentlichen Hand genauer zu evaluieren.



D – Steuerung und Monitoring

D1 - Intelligente Angebotssteuerung

- Das heute bestehende Parkleitsystem kann nicht mehr weiter betrieben werden.
- Auf Ersatz des bestehenden Parkleitsystems wird aufgrund geringer Wirkung verzichtet.
- Bei steigender Nachfrage nach Parkplätzen im Zentrum könnte in Zukunft wieder Bedarf einem Anzeigesystem oder Parkleitsystem entstehen.
- Ist dies der Fall, müssen die Bedürfnisse und mögliche Systeme neu evaluiert werden (Einbezug öffentliche als auch öffentlich zugängliche Parkieranlagen). Ziel ist es, Parksuchverkehr und Anfahrten von ausgelasteten Parkieranlagen zu vermeiden.



D – Steuerung und Monitoring

D2 – Monitoring & Controlling

Regelmässige Erhebung folgender Kennwerte (Machbarkeit noch zu verifizieren):

öffentliche und öffentlich zugängliche Parkplätze

<i>Kennwert</i>	<i>Art der Erhebung</i>	<i>Periodizität</i>
Anzahl	Erhebung, Aktualisierung bei Änderungen	Öffentlich: laufend Öffentlich zugänglich: jährlich
Parkzeitbeschränkungen	Erhebung, Aktualisierung bei Änderungen	Öffentlich: laufend Öffentlich zugänglich: jährlich
Gebühren	Erhebung, Aktualisierung bei Änderungen	Öffentlich: laufend Öffentlich zugänglich: jährlich
Nutzungspezifikationen	Erhebung, Aktualisierung bei Änderungen	Öffentlich: laufend Öffentlich zugänglich: jährlich
Auslastung Parkierungsanlagen mit Schranken	Auswertung Daten	jährlich
Auslastung Parkierungsanlagen ohne Schranken	Abschätzung anhand der Gebühren	jährlich
Rückmeldungen aus der Bevölkerung	Erfassen und sammeln der Rückmeldungen	Auswertung 1x pro Jahr

D – Steuerung und Monitoring

D2 – Monitoring & Controlling

Regelmässige Erhebung folgender Kennwerte:

Einnahmen		
<i>Kennwert</i>	<i>Art der Erhebung</i>	<i>Periodizität</i>
Parkuhren	Auswertung Daten	jährlich
Verkauf Dauerparkkarten	Auswertung Daten	jährlich
Bussen	Auswertung Daten	jährlich
Private Parkierung		
<i>Kennwert</i>	<i>Art der Erhebung</i>	<i>Periodizität</i>
Anzahl neu bewilligte Parkplätze pro Nutzung	Zentrale Dokumentation aus Baubewilligungen	laufend
Dokumentation autoarme / autofreie Nutzungen	Zentrale Dokumentation aus Baubewilligungen	laufend