

## Mobilitätskonzept Areal Brisgi, Baden



Quelle: ARGE Müller Sigrist Architekten, Zürich und Meier Leder Architekten, Baden

**Auftraggeber**

Logis Suisse AG, 8004 Zürich  
Wohnbaustiftung Baden c/o Rehmann Immobilien, 5408 Ennetbaden  
Bau- und Wohngenossenschaft Graphis, 3014 Bern

**Bearbeitung**

PLANAR AG für Raumentwicklung  
Gutstrasse 73, 8055 Zürich  
Tel 044 421 38 38  
[www.planar.ch](http://www.planar.ch), [info@planar.ch](mailto:info@planar.ch)

Stefan Schneider  
Xenia Fraefel

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Herleitung Pflichtparkplatzbedarf</b>	<b>5</b>
2.1	Anzahl Abstellplätze	5
2.2	Controlling	7
2.3	Rückfallebene	8
<b>3</b>	<b>Begründung und Bestandteile des Mobilitätskonzepts</b>	<b>9</b>
3.1	Nachhaltigkeitsziele für die Überbauung	9
3.2	Standortvoraussetzungen	10
3.3	Betriebliche Organisation	11
3.4	Regelung Autonutzung Mieterschaft Wohnnutzung	11
3.5	Mobilitätsangebote	12
<b>4</b>	<b>Abschätzung der Parkplatznachfrage</b>	<b>14</b>
	<b>Anhänge</b>	<b>17</b>
A	Berechnung Fahrzeugabstellplätze gemäss SNV Gestaltungsplan «Brisgi»	17

## 1 Einleitung

Heute befinden sich im Zentrum des Brisgi-Areals ein 20-geschossiges Hochhaus sowie zwei 9-geschossige Gebäude (Punkthäuser) im Westen des Areals. Drei neugebaute Gebäudecluster der drei Bauträger Logis Suisse AG, Wohnbaustiftung Baden und Graphis Bau- und Wohngenossenschaft sollen die bestehenden Bauten ergänzen.

Die drei Neubauten umfassen insgesamt 225 Wohnungen und Gewerbeflächen im Umfang von 485 m<sup>2</sup> (Kita und übrige Dienstleistung). Im Untergeschoss ist eine gemeinsame Tiefgarage mit ca. 200 Parkfeldern geplant. Oberirdisch sind rund 15 Parkfelder vorgesehen.

Für das gesamte Gebiet besteht ein rechtskräftiger Gestaltungsplan «Brisgi», den es zu berücksichtigen gilt. Der Gestaltungsplan schreibt für das Teilgebiet C, den Bereich, in dem die drei neuen Gebäudecluster entstehen sollen, die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts (autoarme Nutzung), dessen Sicherstellung im Betrieb sowie ein jährliches Monitoring/Controlling vor. Aus den übrigen Teilgebieten bestehen gemäss rechtsgültigem öffentlich-rechtlichem Vertrag Grunddienstbarkeiten für zu berücksichtigende Ansprüche an Parkfelderangebote auf dem Teilgebiet C. Details dazu sind dem öffentlich-rechtlichen Vertrag zur «Er-schliessung Areal Brisgi sowie Abschluss weiterer privatrechtlicher Vereinbarungen» vom 10.11.2023 zu entnehmen.

## 2 Herleitung Pflichtparkplatzbedarf

### 2.1 Anzahl Abstellplätze

In den Sondernutzungsvorschriften (SNV) des Gestaltungsplans «Brisgi» § 19 Abs. 2 SNV ist vorgegeben, dass die Parkfelder im Teilgebiet C gestützt auf ein Mobilitätskonzept gemäss § 22 SNV zu reduzieren sind. Die Vorgaben für die Berechnung der Anzahl Abstellplätze für Personenwagen ergeben sich aus § 19 Abs. 3 SNV. Für das Teilgebiet C gilt eine maximale Anzahl von 0.5 Parkfeldern pro Wohnung. Für Besuchende und Kunden sind zusätzlich 10% der Anzahl Parkfelder für Bewohnende zulässig. Parkfelder für Beschäftigte sind in den Parkfeldern für Besuchende/Kunden integriert.

Die SNV § 19 schreibt weiter vor, dass Parkfelder für Personenwagen mit Ausnahme von Parkfeldern für Besuchende, Kundschaft und Beschäftigte grundsätzlich unterirdisch anzuordnen sind.

In § 19 Abs. 7 der SNV ist festgehalten, dass mindestens zwei oberirdische Parkfelder, südlich des Teilgebiets C, für Carsharing vorzusehen sind. §19 Abs. 8 der SNV hält fest, dass auf den für das Carsharing vorgesehenen Parkfeldern Voraussetzungen für Auflademöglichkeiten von E-Fahrzeuge zu schaffen sind.

Die Gewerbenutzungen spielen für die Vielfalt im Quartier eine wichtige Rolle. Damit der gemäss BNO der Stadt Baden berechnete Minimalbedarf von 2 Personenwagenabstellplätzen (PAP) für die Gewerbenutzung (Beschäftigte/Kunden) vollumfänglich zur Verfügung gestellt werden kann, wird die gestützt auf die SNV für Bewohnende ermittelte Anzahl PAP um 2 PAP reduziert. Die Anzahl Parkfelder pro Wohnung liegt so mit 0.49 Parkfelder pro Wohnung minim unter dem gemäss SNV maximal erlaubten Wert von 0.5 Parkfelder pro Wohnung. Die Vorgaben des Gestaltungsplans zur Gesamtanzahl der PAP werden auch mit dieser Anpassung eingehalten.

Anstelle des für Bewohnende zulässigen Maximalbedarfs von 113 PAP wird eine Reduktion auf 111 PAP für Bewohnende vorgesehen. Im Gegenzug werden für Besuchende/Kunden anstelle der gemäss SNV für das vorliegende Projekt maximal zulässigen 11 PAP (10% der Parkfelder für Bewohnende) im Projekt 12 PAP für Besuchende/Kunden und 1 PAP für Beschäftigte ausgewiesen<sup>1</sup>.

Für die Überbauung im Teilgebiet C des Brisgi-Areals sind demnach gemäss SNV GP «Brisgi» maximal 124 PAP geplant. Die detaillierte Berechnung dazu findet sich in Anhang A.

Zusätzlich sind zwei oberirdische PAP für Carsharing-Fahrzeuge zu realisieren.

Aufgrund bestehender Grunddienstbarkeitsverträgen im Gesamtareal (s. a. öffentlich-rechtlicher Vertrag vom 10.11.2023) sind in der neu geplanten Tiefgarage im Teilgebiet C insgesamt 86 Parkfelder für Dritte bereitzustellen. Davon sind 54 PAP zugunsten des

---

<sup>1</sup> Im Situationsplan 2 von 6 zum öffentlich-rechtlichen Vertrag betreffend Erschliessung «Areal Brisgi», Stand Entwurf 16.03.2023 sind entlang der Brisgistrasse jeweils 5 oberirdische PAP pro Cluster vorgesehen. Diese gesamthaft 15 PAP könnten den Bedarf von 12 PAP für Besuchende/Kunden, 1 PAP für Beschäftigte und 2 PAP fürs Carsharing exakt abdecken.

bestehenden Hochhauses STWEG (Teilgebiet B) und 32 PAP zugunsten der bestehenden Punkthäuser (Teilgebiet A) auszuweisen.

Mit dem Parkfelderangebot, welches für Dritte bereitzustellen ist, erhöht sich das Gesamtangebot im Teilgebiet C auf 212 Personenwagenabstellplätze.

Die folgende Tabelle zeigt die gemäss SNV maximal zulässigen sowie die geplante Anzahl PAP pro Nutzung und pro Nutzendengruppe detailliert auf.

Nutzung	PAP für Bewohnende & Beschäftigte		PAP für Besuchende / Kunden		PAP gesamt	
	<i>maximal gemäss SNV</i>	<i>geplant</i>	<i>maximal gemäss SNV</i>	<i>geplant</i>	<i>maximal gemäss SNV</i>	<i>geplant</i>
Wohnen	113	111	11	11	124	122
Dienstleistung	0	1	0	1	0	2
Carsharing	2	2	-	-	2	2
Bedürfnisse Dritter (best. Grunddienstbarkeitsverträge)	86	86	-	-	86	86
<b>gesamt</b>	<b>201</b>	<b>200</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>212</b>	<b>212</b>

Für die Bewohnenden des Teilgebiets C werden 111 PAP in der Tiefgarage bereitgestellt. Zusammen mit den 86 PAP, welche Bedürfnisse Dritter abdecken, verfügt die geplante Tiefgarage über total 197 PAP. Für Besuchende/Kunden der Neubauten werden oberirdisch 12 PAP bereitgestellt. Für Beschäftigte der Nicht-Wohnnutzungen im Teilgebiet C wird oberirdisch 1 PAP bereitgestellt. Ebenfalls oberirdisch angeordnet sind die gemäss SNV geforderten 2 PAP für Carsharing-Fahrzeuge.

Die Ansprüche an eine rollstuhlgerechte Parkierung gemäss SIA 500 «Hindernisfreie Bauten» für das Teilgebiet C werden vollumfänglich erfüllt. In der Tiefgarage werden 10 der 111 Bewohner-PAP für das Teilgebiet C rollstuhlgerecht ausgeführt. Zusätzlich wird bei den oberirdisch angeordneten PAP für Besuchende/Kundschaft jeweils pro Parkierungsstandort im Minimum ein PAP rollstuhlgerecht ausgestaltet.

Der Minimalbedarf von 12 Motorradabstellplätzen (MAP) für das Teilgebiet C wird vollumfänglich bereitgestellt. Mit den geplanten 26 MAP wird dieser um ein Mehrangebot von 14 MAP oder rund 116% ergänzt.

Die geplante Anzahl von 713 Veloabstellplätzen (VAP) bietet ein Mehrangebot um 28 VAP oder rund 4% gegenüber dem Minimalbedarf von 685 VAP.

## 2.2 Controlling

Wie in der Sondernutzungsvorschrift zum GP «Brisgi» gefordert und auch im «Leitfaden autoreduziertes und -freies Wohnen» der Stadt Baden vorgesehen, wird durch die Bauträgerschaften oder eine von ihnen beauftragte Stelle jährlich ein Controlling durchgeführt, das es ermöglicht, die Entwicklung der Parkplatzsituation auf dem Areal sowie die Entwicklung der Parkplatznachfrage seitens der Mieterschaft Teilgebiet C gegenüber der Stadt Baden zu dokumentieren.

Der Controllingbericht enthält die folgenden Informationen:

- Dokumentation der Parkplatzvermietung (Belegungsstatistik): Dokumentiert wird, wie viele der 111 PAP für Bewohnende an die Mieterschaft, an Externe bzw. gar nicht vermietet sind.
- Ermittlung der zu einem jährlichen Stichtag auf die Adressen der Überbauung eingelösten Anwohnerparkkarten bei der Stadt Baden.
- Angaben zur Umsetzung der Mobilitätsangebote aus Abschnitt 3.5.

Die Pflicht zur Erstellung eines Mobilitätskonzepts und das periodische Controlling zuhanden der Stadt Baden wird nach Rechtskraft der Baubewilligung, jedoch vor Baubeginn, als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch angemerkt.

### **2.3 Rückfallebene**

Sollte sich anhand des Controllings zeigen, dass die im Mobilitätskonzept anvisierten Ziele nicht eingehalten werden, so erklären sich die Bauträgerschaften bereit, bestehende Massnahmen zu verschärfen und weitere Massnahmen auf ihre Zweckmässigkeit hin zu prüfen und bei Eignung umzusetzen.



## 3 Begründung und Bestandteile des Mobilitätskonzepts

### 3.1 Nachhaltigkeitsziele für die Überbauung

#### Ökologische Nachhaltigkeit

Der in der Schweiz die Umsetzung des 2000 Watt-Ziels im Gebäudebereich operationalisierende SIA-Effizienzpfad Energie (SIA 2040)<sup>2</sup> führt neben der zur Erstellung und zum Betrieb eines Gebäudes nötigen Energie auch die standortabhängige Mobilität als zentralen Bestandteil der Energiebilanz eines Gebäudes auf. Die Anzahl Personenwagenabstellplätze wird dabei als ein massgeblicher Treiber des durch die gebäudeinduzierte Mobilität hervorgerufenen Primärenergiebedarfs bzw. der daraus resultierenden Treibhausgasemissionen identifiziert. Mit der reduzierten Anzahl PAP für die Überbauung Brisgi-Areal kann deshalb eine nachhaltige Mobilität der Bewohnenden angestrebt und mit den im vorliegenden Mobilitätskonzept beschriebenen Massnahmen gefördert werden. Es wird das SNBS-Label Standard Gold angestrebt.

#### Soziale Nachhaltigkeit

In der Schweiz ist ein sehr starker Zusammenhang zwischen Haushaltseinkommen und Autobesitz auszumachen: Während schweizweit Haushalte mit unter 4'000 CHF monatlichem Haushaltseinkommen durchschnittlich 0.6 Autos besitzen, sind es bei Einkommen zwischen CHF 4'000 und 8'000 1.0, bei Einkommen zwischen CHF 8'000 und 12'000 1.4 und bei Einkommen über CHF 12'000 1.7 Autos pro Haushalt<sup>3</sup>. Für die Stadt Baden liegt keine vergleichbare, nach Einkommen differenzierende Auswertung vor, in Städten ist das Niveau des Autobesitzes aber generell tiefer als im schweizweiten Mittel.

#### Ökonomische Nachhaltigkeit

Mit der Beschränkung auf 124 PAP für das Teilgebiet C kann im Gegensatz zur Erstellung des Minimalbedarfs für eine nicht autoreduzierte oder -freie Nutzung (gemäss BNO, Anhang IV) auf den Bau einer grösseren bzw. mehrgeschossigen unwirtschaftlichen Tiefgarage verzichtet und dadurch rund 3 Mio. Franken Erstellungskosten<sup>4</sup> eingespart werden.

Angesichts der aktuell absehbaren gesellschaftlichen und insbesondere technologischen Entwicklungen (vgl. Kap. 4) ist zudem fraglich, wie lange Abstellplätze für Privatautos in Städten wie Baden noch gut vermietbar sind. Im Hinblick darauf, dass die Amortisationsdauern für Autoabstellplätze meist 40 bis 60 Jahre betragen, vermeidet die Bauherrschaft mit der kleineren Anzahl Abstellplätze das Risiko, mittel- oder langfristig mit einem erheblichen Vermietungsverlust durch eine leerstehende Tiefgarage konfrontiert zu sein.

<sup>2</sup> Vgl. [www.sia.ch/de/themen/energie/effizienzpfad-energie/](http://www.sia.ch/de/themen/energie/effizienzpfad-energie/)

<sup>3</sup> Quelle: BFS, ARE – Onlinetabellen Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) 2015, © BFS 2017.

<sup>4</sup> Es besteht eine Differenz von 67 PAP zum Minimalbedarf von 191 PAP gemäss BNO Stadt Baden, Anhang IV. Die eingesparten Erstellungskosten wurden unter der Annahme von Kosten in der Höhe von CHF 45'000 pro Parkfeld berechnet.

### 3.2 Standortvoraussetzungen

Gute Mobilitätsvoraussetzungen beginnen bereits beim geeigneten Standort, der kurze Wege für Alltagsaktivitäten ermöglicht bzw. durch eine gute ÖV-Anbindung attraktive Reisealternativen zum Auto bietet. Das Brisgi-Areal weist diesbezüglich gute Voraussetzungen auf:

#### Zu Fuss gehen und Velo fahren

- Von der Überbauung Im Brisgi führt ein Uferweg entlang der Limmat in Richtung Zentrum von Baden.
- Mit der bestehenden kantonalen Radroute entlang der Bruggerstrasse ist eine gute Anbindung ans Velonetz der Stadt Baden gewährleistet.

#### ÖV

- Das Areal liegt gemäss Kanton Aargau (AGIS) in der ÖV-Gütekategorie B und ist damit gut erschlossen.
- In Gehdistanz vom Areal (ca. 450m) befinden sich die Bushaltestellen Baden, Ifang oder Baden, Kapelle mit umsteigefreier Verbindung zum Bahnhof Baden Ost. Die Bushaltestellen werden von den Buslinien 1 und 4 bedient. Die Buslinie 1 verkehrt im 15-Minuten-Takt zwischen Gebenstorf und Würenlos via Baden Bahnhof. Die Buslinie 4 fährt ebenfalls im 15-Minuten-Takt von Baden, Ruschebach via Baden Bahnhof und Wettingen Bahnhof bis nach Spreitenbach.
- Gemeinsam bieten diese Buslinien dicht getaktete und schnelle Verbindungen zum Bahnhof Baden und damit auch ins Zentrum der Stadt (ca. 7 Minuten).

#### Carsharing

- Im Areal wird ein eigener Carsharing-Standort mit mindestens 2 Fahrzeugen realisiert.
- Diverse weitere Carsharing-Standorte befinden sich im Zentrum von Baden.

#### Nahversorgung und Erholung

- Knapp 400m Fusswegdistanz entfernt bestehen ein Denner Discount, eine Bäckerei und Restaurants. Weitere vielfältige Versorgungsangebote befinden sich im Zentrum von Baden und sind mit dem Bus innerhalb von knapp 10 Minuten erreichbar.
- Das Areal Brisgi liegt direkt an der Limmat, welche von einem breiten Baumbestand gesäumt ist.
- Auf dem Areal wird neu ein öffentlicher Spielplatz bereitgestellt.
- Ca. 5 Velominuten oder knapp 15 Gehminuten flussaufwärts liegt das Kraftwerk Kappelerhof mit dem Erholungsgebiet «Kappiinseli» und dem Elektromuseum.

#### Kinderbetreuung und Schule

- Es wird neu eine Kita auf dem Brisgi-Areal zur Verfügung stehen.
- Der Kindergarten und die Primarschule Kappelerhof mit Sportanlagen und Freizeitangebot liegen rund 600m Fusswegdistanz entfernt.

#### Öffentliches Parkierungsangebot

- Die öffentlichen Parkierungsmöglichkeiten im Quartier werden im Zuge der Sanierung der Brisgistrasse aufgehoben (s.a. öffentlich-rechtlicher Vertrag). Zukünftig wird kein relevantes öffentliches Parkierungsangebot mehr vorhanden sein.

### **3.3 Betriebliche Organisation**

Für den Aufbau und den Betrieb des Mobilitätsmanagements sind die Bauträgerschaften gemeinsam verantwortlich, respektive eine von ihnen bestimmte Stelle. Diese stellen den Aufbau der Angebote und den Betrieb sicher. Zudem übernimmt sie die Berichterstattung gegenüber der Stadt Baden.

### **3.4 Regelung Autonutzung Mieterschaft Wohnnutzung**

Bei autoarmen Wohnnutzungen muss seitens der Grundeigentümerschaft gewährleistet werden, dass durch das beschränkte Parkierungsangebot keine nennenswerte Verlagerung des Parkierens vom privaten Grund des Bauobjekts auf den öffentlichen Grund in der Umgebung stattfindet. Das heisst, die Anzahl aufgrund der Wohnnutzungen parkierten Autos soll die Anzahl vorhandener Parkplätze nicht massgeblich und dauerhaft übersteigen.

Der Autobesitz der Mieterschaft wird daher über ein Vermietungskonzept mit nachstehenden Regelungen geregelt:

- Bei der Ausschreibung von freien Wohnungen wird auf das Konzept des autoarmen Wohnens und das attraktive Veloabstellplatzangebot hingewiesen.
- Mietinteressenten deklarieren ihren Autobesitz auf dem Anmeldeformular, entsprechend wählt die Verwaltung bei der Wohnungsvergabe je nach (Nicht-)Vorhandensein freier Personenwagenabstellplätze Mietparteien mit oder ohne Auto aus.
- Ist das vorhandene Personenwagenabstellplatz-Angebot der Überbauung vollständig vermietet, werden nur noch Mietparteien ohne Auto aufgenommen.
- Die Benutzung von Carsharing-Fahrzeugen und Taxis ist explizit gestattet.
- In begründeten Fällen (z.B. eingeschränkte körperliche Mobilität, berufliche Gründe wie z.B. Notfallarzt, Schichtarbeit, Dienstfahrzeug Handwerksbetrieb usw.) ist die Vermietung an Auto-Nutzende möglich. Sofern zu diesem Zeitpunkt sämtliche Personenwagenabstellplätze der Neubausiedlung vermietet sind, wird der nächste freiwerdende Personenwagenabstellplatz zur Verfügung gestellt.

### 3.5 Mobilitätsangebote

Kapitel 3.2 zeigt, dass das Areal der Überbauung durch seine Lage bereits gute Standortvoraussetzungen für die ÖV-Nutzung aufweist. Um die Bewohnenden des Teilgebiets C in ihrem Verzicht auf ein eigenes Auto – vgl. dazu die Massnahmen unter 3.4 – zu unterstützen, werden in der Siedlung (3 Cluster) Massnahmen umgesetzt, die insbesondere auf optimale Bedingungen für die Velonutzung fokussieren.

#### Massnahmen Velo

Die Veloinfrastruktur wird so gestaltet, dass eine intensive Velonutzung einfach, sicher und bequem möglich ist:

- Das geplante Angebot von 713 Veloabstellplätzen (VAP) bietet ein Mehrangebot gegenüber dem minimalen Pflichtbedarf um 28 Plätze oder rund 4%.
- Die Veloabstellplätze entsprechen hohen qualitativen Anforderungen. Ein Grossteil der Abstellplätze ist bequem ebenerdig erreichbar, geschützt vor Witterung und Diebstahl und verfügt über eine Beleuchtung.
- Mindestens 10% der geplanten Abstellflächen für Velos je Cluster werden für Spezialvelos wie Cargobikes bzw. Veloanhänger gut zugänglich zur Verfügung gestellt.
- Für die Velowartung und -reparatur wird in jedem der drei Cluster eine Velostation mit Service-Angeboten wie Pump- oder Flickmöglichkeiten zur Verfügung gestellt.
- Die Veloräume werden mit Steckdosen ausgestattet, an denen E-Bike-Akkus geladen werden können.
- In den Veloräumen werden Lagermöglichkeiten für Helme etc. zur Verfügung gestellt.
- Im Erdgeschoss befinden sich einfach und schwellenlos zugängliche Flächen zum Abstellen von Warentransportmittel (Einkaufswagen, Handkarren u. Ä.), Gehhilfen, Kinderwagen und fahrzeugähnlichen Geräten.

#### Massnahmen Carsharing

- Um den Bewohnenden beste Bedingungen zur Carsharing-Nutzung anzubieten, werden auf dem Areal mindestens 2 Carsharing-Fahrzeuge zur Verfügung gestellt. Über den Einsatz eines offenen Benutzungssystems, welches den Zugang auch für Personen ausserhalb der Siedlung ermöglicht, wird im Rahmen der Detailabklärungen durch die Bauträger entschieden.
- Ein allfälliges Betriebsdefizit des Carsharing-Angebots wird durch die Bauträgerschaften getragen. Bei negativer Bilanz wird in Abstimmung mit der Stadt über weitere Massnahmen entschieden. Sofern nach 3 Jahren und der Etablierung weiterer Massnahmen noch immer eine tiefe Nachfrage nach den Carsharing-Fahrzeugen besteht, kann in Absprache mit der Stadt Baden eine Reduktion auf 1 Carsharing-Fahrzeug oder eine Aufhebung des Angebots vorgenommen werden. Bei positiver Bilanz des Carsharing-Angebots wird periodisch ein Ausbau des vorhandenen Angebots geprüft. Eine Vorhaltefläche von 5 PAP z.B. für den Ausbau des Carsharing-Angebotes bei steigender Nachfrage wird bei der Tiefgarageneinfahrt vorgesehen.

#### Massnahmen Besucherparkierung

- Für die Besucherparkfelder des Teilgebiets C wird die Verfügung eines richterliches Parkverbotes beantragt, um diese Parkfelder vor Fremdparkierung zu sichern.

### **Massnahmen E-Ladestationen**

- Bei den erstellten Parkfeldern werden gestützt auf das SIA-Merkblatt 2060 die Voraussetzungen für E-Ladestationen geschaffen (Leerrohre, Lastmanagement). Alle Abstellplätze in der Einstellhalle werden gemäss Ausbaustufe C2 ausgebaut.
- Wall-Boxen werden als Mieterausbau bedarfsgerecht zur Verfügung gestellt.

### **Massnahmen Güter**

- In oder vor den Gebäuden werden Paketboxen installiert, passende Paketräume bereitgestellt oder eine adäquate betriebliche Lösung vorgesehen, welche die Anlieferung von Paketen und anderen Hauslieferungen auch bei Abwesenheit der Empfänger ermöglichen.

### **Massnahmen Information / Sensibilisierung**

- Die Bewohnenden werden über die Mobilitätsangebote informiert und erhalten bei Einzug Mobilitätsinformationen (z.B. Verweis auf Mobilitätsangebote im Areal, Infomaterial zu Velo- und Carsharingdiensten, ÖV-Anbindung, Hauslieferdienste o. Ä.).
- Die entsprechenden Angaben werden in der Vermietungsphase aktiv (z.B. über einen zugehörigen Webauftritt) bereitgestellt.

### **Finanzieller Anreiz**

- Die Bewohnenden (Haushalte) ohne Auto erhalten von der Verwaltung bei Einzug einmalig einen Gutschein für den öffentlichen Verkehr (z.B. Coupon der SBB) im Umfang von mindestens CHF 300.

## 4 Abschätzung der Parkplatznachfrage

Die Gestaltung der autoarmen Überbauung «Im Brisgi» wird aus den folgenden Gründen sowohl für den Zeitpunkt des Erstbezugs wie auch für die weitere Zukunft als ausreichend betrachtet:

### Zunehmender autofreier Lebensstil in urbanen Räumen

Autofreie Lebensstile sind in urbanen Räumen im Zunehmen begriffen. Dies zeigen u.a. die folgenden, überwiegend auf dem Mikrozensus Verkehr und Mobilität<sup>5</sup> basierenden Zahlen:

- Eine statistische Analyse<sup>6</sup> der in den Mikrozensen bis 2010 erfassten autofreien Haushalte zeigt, dass der Verzicht auf ein eigenes Auto einerseits durch äussere Restriktionen wie niedriges Einkommen und höheres Alter bedingt ist. Daneben gibt es aber eine seit den 1990ern stark wachsende Gruppe von Haushalten, die trotz des vergleichsweise hohen Einkommens und vorhandenen Führerscheins kein Auto besitzen, sich also für einen bewusst autofreien Lebensstil entschieden haben. Am häufigsten wohnen diese Haushalte in den grossen Städten der Deutschschweiz.
- Der Motorisierungsgrad der Stadt Baden (Personenwagen pro 1'000 Einwohner/-innen) lag im Jahr 2022 bei 501.8<sup>7</sup>. Er fiel somit deutlich tiefer aus als der kantonale Motorisierungsgrad, welcher im Jahr 2022 bei 587<sup>8</sup> lag.
- In den Agglomerationen Zürich, Basel und Baden-Brugg besaßen im Jahr 2015 rund 67% der Haushalte oder mehr ein ÖV-Abo<sup>9</sup>.

---

<sup>5</sup> In der Schweiz führen verschiedene Bundesämter alle 5 Jahre den „Mikrozensus Verkehr und Mobilität“ durch, in dessen Rahmen ca. 60'000 in der Schweiz lebende Personen telefonisch zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt werden. Die Ergebnisse der Durchführung 2021 sind aufgrund der COVID-Pandemie von beschränkter Aussagekraft.

<sup>6</sup> Energie Schweiz (2016): Autofreie Lebensstile - Spezialauswertungen der Mikrozensen Verkehr 1994, 2000, 2005 und 2010 sowie der Haushaltsbudgeterhebung (HABE) 2009–2011.

<sup>7</sup> Motorisierungsgrad Gemeindeporträt Baden 2022, Statistik Aargau

<sup>8</sup> Motorisierungsgrad nach Kanton, BFS – Statistik der Bevölkerung und Haushalte (STATPOP)

<sup>9</sup> Verkehrsverhalten der Aargauer Bevölkerung, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015, Fassung 5. März 2018.

### Auswirkungen technologischer Entwicklungen auf den PAP-Bedarf

Über den bereits heute feststellbaren Wandel in Bezug auf Autobesitz und -nutzung in Städten hinaus zeichnet sich momentan immer deutlicher eine bevorstehende „digitale Mobilitätsrevolution“ ab, d.h. ein tiefgreifender Wandel des Transportwesens durch Digitalisierung, Vernetzung und Automatisierung. In der Schweiz waren bereits die ersten digitalen Mobilitätsplattformen als Pilotprojekte in Betrieb<sup>10</sup>. Sie ermöglichen den Kunden in Form von Apps verkehrsmittelübergreifende Routenplanung, Reservation und Bezahlmöglichkeiten bieten (wenn sich z.B. auf einer Route eine Zugverbindung mit anschliessender Taxifahrt als sinnvoll erweist, kann gleich die komplette Fahrt integral gebucht und bezahlt werden). Es ist davon auszugehen, dass solche Mobilitätsplattformen bereits in wenigen Jahren die Schweiz im Hinblick auf diverse Verkehrsmittel flächendeckend abdecken und insbesondere in dicht besiedelten Räumen auch Personen ohne eigenes Auto eine effiziente, bei Bedarf jederzeit auf Carsharing- oder Mietautos zurückgreifende Mobilität ermöglichen. In einem nächsten Entwicklungsschritt wird das herkömmliche Auto ab den 2030er Jahren durch autonom fahrende Fahrzeuge abgelöst werden. Die an der Entwicklung dieser Fahrzeuge beteiligten Silicon Valley- und Autokonzerne verbinden mit dieser Technologie ein neuartiges Geschäftsmodell, das nicht mehr primär auf dem Verkauf von Fahrzeugen basiert, sondern auf dem direkten Verkauf von Mobilität als Dienstleistung sowie zusätzlicher Wertschöpfung aus den anfallenden Bewegungsdaten der Nutzer bzw. aus Service-Angeboten, die im Rahmen der Fahrten angeboten werden. Diese Fahrzeuge werden als „Roboter-Taxis“ auf Mobilitätsplattformen wie den vorgängig beschriebenen angeboten werden. Es wird erwartet, dass ihre Benutzung für durchschnittlich autonutzende Stadt- und Agglomerationsbewohner deutlich günstiger ausfallen wird als der Besitz eines eigenen Autos<sup>11</sup>.

Die Folgen dieser neuen Technologien für die Raum- und Verkehrsplanung werden in der Schweizer Politik und Verwaltung zunehmend diskutiert<sup>12</sup>. Das Bundesamt für Strassen hat im Sommer 2017 eine strategische Ausrichtung<sup>13</sup> publiziert, welche den Willen ausdrückt, die Verbreitung autonomer Fahrzeuge aus Gründen der Verkehrseffizienz und -sicherheit nach Kräften zu fördern. Das Bundesamt geht davon aus, dass im Jahr 2040 sowohl vollautomatisierte Fahrzeuge im Personenverkehr wie auch die Bereitschaft, diese als Sharing-Fahrzeuge zu nutzen, bereits weit verbreitet sind. Eine im Auftrag eines Zusammenschlusses der Transportministerien der OECD erarbeitete Studie<sup>14</sup> kommt schliesslich zum Schluss, dass bei konsequentem Einsatz autonom fahrender Sharing-Flotten statt individuell besessenen Fahrzeugen in Verbindung mit einem leistungsfähigen ÖV in Stadtgebieten die

---

<sup>10</sup> Dazu gehören z.B. die SmartWay App der SBB, die Plattform Yumuv ein Projekt der SBB in Zusammenarbeit mit mehreren städtischen Verkehrsbetrieben oder die App Zürimobil, welche im Juli 2023 die Pilotphase planmässig beendete.

<sup>11</sup> UBS Chief Investment Office Americas, Wealth Management (2017): Longer Term Investments, Smart mobility.

<sup>12</sup> Z.B. in folgendem Bericht des Bundesrates (2016): Automatisiertes Fahren – Folgen und verkehrspolitische Auswirkungen. Bericht des Bundesrates in Erfüllung des Postulats Leutenegger Oberholzer 14.4169 «Auto-Mobilität».

<sup>13</sup> <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/das-astra/organisation/strategie.html>

<sup>14</sup> OECD/ITF (2015): Urban Mobility System Upgrade: How shared self-driving cars could change city traffic.

gleiche Mobilität mit etwa 90% weniger Fahrzeugen und Parkplätzen bewältigt werden kann.

Inwieweit und wie schnell sich diese neuen Mobilitäts-Dienstleistungsangebote am Markt durchsetzen, kann momentan noch nicht zuverlässig abgeschätzt werden. In Bezug auf heute in urbanen Räumen geplante Um- und Neubauten kann aber davon ausgegangen werden, dass mit grosser Wahrscheinlichkeit während eines grossen Teils der Gebäudelebensdauer von der Bewohnerschaft nur noch eine geringe oder gar keine Parkplatznachfrage mehr ausgehen wird.



# Anhänge

## A Berechnung Fahrzeugabstellplätze gemäss SNV Gestaltungsplan «Brisgi»

Baden | Überbauung Parzellen 6060, 6061, 6062 - Brisgi Areal

PLANAR AG FÜR RAUMENTWICKLUNG  
Gutstrasse 73, 8055 Zürich, 044 421 38 38  
info@planar.ch, www.planar.ch

Bedarfsnachweis Perwonnenwagenabstellplätze (PAP)

Stand: 07.06.2024  
Quelle bzgl. geplante Anzahl Einheiten: Übersicht Flächen/Wohnungsmix Stand Baueingabe, Mail 23.02.2024

Berechnung nach	SNV Gestaltungsplan "Brisgi", genehmigt am 4. Mai 2023
-----------------	--

PAP-Bedarf nach Nutzungen und Nutzergruppen

Nutzung	Nutzungsdetails	Doppelnutzung	Nutzergruppe	Anzahl PAP pro	Anzahl Einheiten	Einheit	Anteil Nutzergruppe [%]	geplante Anzahl Einheiten	Richtwert	Minimalbedarf in % des Richtwert	Minimalbedarf
Wohnen		nein	Bewohnende	1	1	Wohnung	100	225	225.0	49.5%	111.4
Wohnen		nein	Besuchende/ Kunden	1	10	Bewohner-PAP	100	113	11.3	100%	11.3
Wohnen - Gemeinschaftsraum	Nicht extern vermietet	ja	Bewohnende	1	100	m2 BGF	100	353	0.0	50%	0.0
Wohnen - Gemeinschaftsraum	Nicht extern vermietet	ja	Besuchende/ Kunden	1	10	Bewohner-PAP	100	353	0.0	100%	0.0
Wohnen - Ateliers und Hobbyräume	Nicht extern vermietet	ja	Bewohnende	1	100	m2 BGF	100	210	0.0	50%	0.0
Wohnen - Ateliers und Hobbyräume	Nicht extern vermietet	ja	Besuchende/ Kunden	1	10	Bewohner-PAP	100	210	0.0	100%	0.0
Dienstleistung übrige	z.B. Ingenieurbüro, Treuhandbüro, Versicherung	nein	Beschäftigte	2	100	m2 BGF	100	127	2.5	20%	0.5
Dienstleistung übrige		nein	Besuchende/ Kunden	0.5	100	m2 BGF	100	127	0.6	40%	0.3
Kita		nein	Beschäftigte	1	1	Klassenzimmer	100	2	2.0	20%	0.4
Kita		nein	Besuchende/ Kunden	0.2	1	Klassenzimmer	100	2	0.4	40%	0.2
<b>Summe (gerundet)</b>									<b>241.8</b>		<b>124</b>

MAP-Bedarf nach Nutzungen und Nutzergruppen

Nutzung	Nutzungsdetails	Doppelnutzung	Nutzergruppe	Anzahl PAP pro	Anzahl Einheiten	Einheit	Anteil Nutzergruppe [%]	Anzahl geplante Einheiten	Minimalbedarf
Wohnen		nein	Bewohnende	1	10	PAP	100	111	11.1
Wohnen		nein	Besuchende/ Kunden	1	10	PAP	100	11	1.1
Wohnen - Gemeinschaftsraum	Nicht extern vermietet	ja	Bewohnende	1	10	PAP	100	0	0.0
Wohnen - Gemeinschaftsraum	Nicht extern vermietet	ja	Besuchende/ Kunden	1	10	PAP	100	0	0.0
Wohnen - Ateliers und Hobbyräume	Nicht extern vermietet	ja	Bewohnende	1	10	PAP	100	0	0.0
Wohnen - Ateliers und Hobbyräume	Nicht extern vermietet	ja	Besuchende/ Kunden	1	10	PAP	100	0	0.0
Dienstleistung übrige	z.B. Ingenieurbüro, Treuhandbüro, Versicherung	nein	Bewohnende	1	10	PAP	100	1	0.1
Dienstleistung übrige		nein	Besuchende/ Kunden	1	10	PAP	100	0	0.0
Kita		nein	Bewohnende	1	10	PAP	100	0	0.0
Kita		nein	Besuchende/ Kunden	1	10	PAP	100	0	0.0
									<b>12</b>

VAP-Bedarf nach Nutzungen und Nutzergruppen

Nutzung	Nutzungsdetails	Doppelnutzung	Nutzergruppe	Anzahl PAP pro	Anzahl Einheiten	Einheit	Anteil Nutzergruppe [%]	geplante Anzahl Einheiten	Minimalbedarf
Wohnen		nein	Bewohnende	1	1	Zimmer	70	679	475.3
Wohnen		nein	Besuchende/ Kunden	1	1	Zimmer	30	679	203.7
Dienstleistungen	übrige	nein	Beschäftigte	1	100	m2 GF	100	83	0.8
Dienstleistungen	übrige	nein	Besuchende/ Kunden	0.3	100	m2 GF	100	83	0.2
Kita		nein	Beschäftigte	1	100	m2 GF	100	358	3.6
Kita	Zielgruppe innerhalb Siedlung erwartet	nein	Besuchende/ Kunden	0.3	100	m2 GF	100	358	0.9
<b>Summe (gerundet)</b>									<b>685</b>