

Gemeinde Baar

Alte Spinnerei an der Lorze

Mobilitätskonzept Stufe Bebauungsplan

20.089 / 14. November 2022



Auftraggeber

Miteigentümerschaft Spinnerei an der Lorze, Baar
Patrimonium Asset Management AG
Chemin des Lentillières 15
1023 Crissier

Verfasser

TEAMverkehr.zug ag
verkehrsingenieure eth/fh/svi/reg a
zugerstrasse 45, ch-6330 cham

fon 041 783 80 60
box@teamverkehr.ch
www.teamverkehr.ch

Daniela Koller, koller@teamverkehr.ch
BSc FHO in Raumplanung, Verkehrsingenieurin

Adrian Arquisch, arquisch@teamverkehr.ch
Dipl. Ingenieur FH/SVI in Raumplanung, Verkehrsingenieur

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung _____	1
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Aufgabe	1
1.3	Grundlagen	1
1.4	Begriffe und Abkürzungen	2
2	Analyse Erschliessung _____	3
2.1	Perimeter / Lage	3
2.2	Erschliessung motorisierter Individualverkehr	3
2.3	Erschliessung öffentlicher Verkehr (ÖV)	4
2.4	Erschliessung Fussverkehr / Infrastruktur und Nutzungen in der Umgebung	6
2.5	Erschliessung Veloverkehr	6
2.6	Fazit Erschliessung	8
3	Projekt «Alte Spinnerei an der Lorze» _____	9
3.1	Nutzungsmix	9
3.2	Zukünftige Nutzergruppen / Mobilitätsbedürfnisse	10
4	Nachweise Parkfelder / Veloabstellplätze und Motorräder _____	12
4.1	Parkfeldnachweis	12
4.2	Festlegung Parkfeldzahl	13
4.3	Nachweis Veloabstellplätze	16
4.4	Abstellplätze Motorräder	17
5	Ziele _____	18
6	Mobilitätsmassnahmen _____	19
6.1	Massnahmen zum Management des MIV	20
6.2	Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs	25
6.3	Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs	27
6.4	Massnahmen zur Förderung des Mobilitätsmanagements	30

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Für das Areal der Spinnerei an der Lorze in Baar ist ein Studienauftrag durchgeführt worden. Das Projekt von lilin architekten Zürich und Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur GmbH Zürich ging als Sieger hervor. In einem nächsten Schritt wird ein Richtprojekt erstellt, welches als Grundlage für die Teiländerung des Bebauungsplans dient.

Das ehemalige Industrieareal mit einer wertvollen Baustruktur soll zu einem attraktiven Standort transformiert und mit einem neuen Nutzungsmix entwickelt werden.

1.2 Aufgabe

In einem Mobilitätskonzept sind die flankierenden Massnahmen aufzuzeigen, wie die Mobilitätsbedürfnisse der künftigen Arealnutzenden auf nachhaltige Weise gedeckt werden können und welche organisatorischen und betrieblichen Massnahmen im Zusammenhang mit dem beschränkten PP-Angebot sinnvollerweise umgesetzt werden.

1.3 Grundlagen

- (1) Kantonaler Richtplan Zug vom 6. September 2018, Stand 28.05.2020
- (2) Richtplan Verkehr der Gemeinde Baar vom 2. Oktober 2020
- (3) Bauordnung (BO) der Gemeinde Baar vom 5. Juni 2005, Stand 4.11.2018
- (4) Pläne und Unterlagen zum Projekt «Alte Spinnerei an der Lorze», lilin architekten sia gmbh - Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH
- (5) Dichte und Mobilitätsverhalten – Auswertungen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr, Bundesamt für Raumentwicklung ARE, März 2018
- (6) VSS-Norm 40 065 Parkieren, Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen, Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute vom März 2019
- (7) VSS-Norm 40 066 Parkieren, Projektierung von Veloparkierungsanlagen, Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute vom März 2019
- (8) VSS-Norm 40 281 Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenwagen, Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute vom März 2019

1.4 Begriffe und Abkürzungen

aGF	Anrechenbare Geschossfläche
BGF	Bruttogeschossfläche
BO	Bauordnung der Gemeinde Baar
FäG	Fahrzeugähnliche Geräte (z.B. Rollbrett, Kickboard...)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modalsplit	Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PF	Parkfeld
PW	Personenwagen
VF	Verkaufsfläche
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
WE	Wohneinheit

2 Analyse Erschliessung

2.1 Perimeter / Lage

Der Perimeter des Studienauftrag zum Areal «Alte Spinnerei an der Lorze» liegt östlich des Baarer Ortskerns und bildet den östlichen Auftakt von Baar. Das Areal liegt landschaftlich am Talaustritt des Lorzentobels. Dadurch besteht eine Nähe zur Landschaft, zu Erholungswäldern und zum aufgewerteten Lorzenlauf.

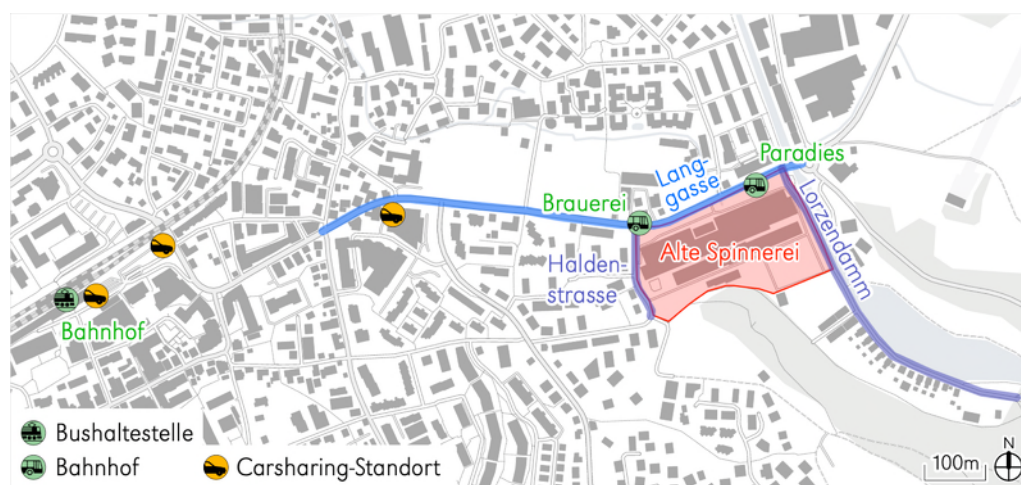


Abbildung 1: Lage des Perimeters in Baar

2.2 Erschliessung motorisierter Individualverkehr

Das Areal «Alte Spinnerei an der Lorze» wird zukünftig über die Strasse Lorzendamm und die Haldenstrasse erschlossen, welche gemäss dem Richtplan der Gemeinde Baar (2015) als Erschliessungsstrassen typisiert sind. Beide Strassen binden das Areal an die Langgasse an. Diese verläuft im Norden entlang des Areals und ist als Hauptverkehrsstrasse typisiert (Kantonsstrasse). Die Langgasse verbindet das Areal mit dem Zentrum von Baar, den Nachbargemeinden und den beiden Autobahnanschlüssen Baar im Südwesten und Sihlbrugg im Nordosten, welche beide rund 2.5 km vom Areal entfernt sind. Via A14 ist das ganze Nationalstrassennetz der Schweiz erreichbar.

Somit ist die Erreichbarkeit des Areals mit dem Auto sehr gut. Gemäss der untenstehenden Abbildung erreicht man grundsätzlich innerhalb von 30 Minuten Luzern, Zürich, Schwyz und Rapperswil. Allerdings ist insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten die Reisezeit aufgrund Verkehrsüberlastungen meist länger und es kann auch zu einer Verdoppelung der Reisezeit kommen.

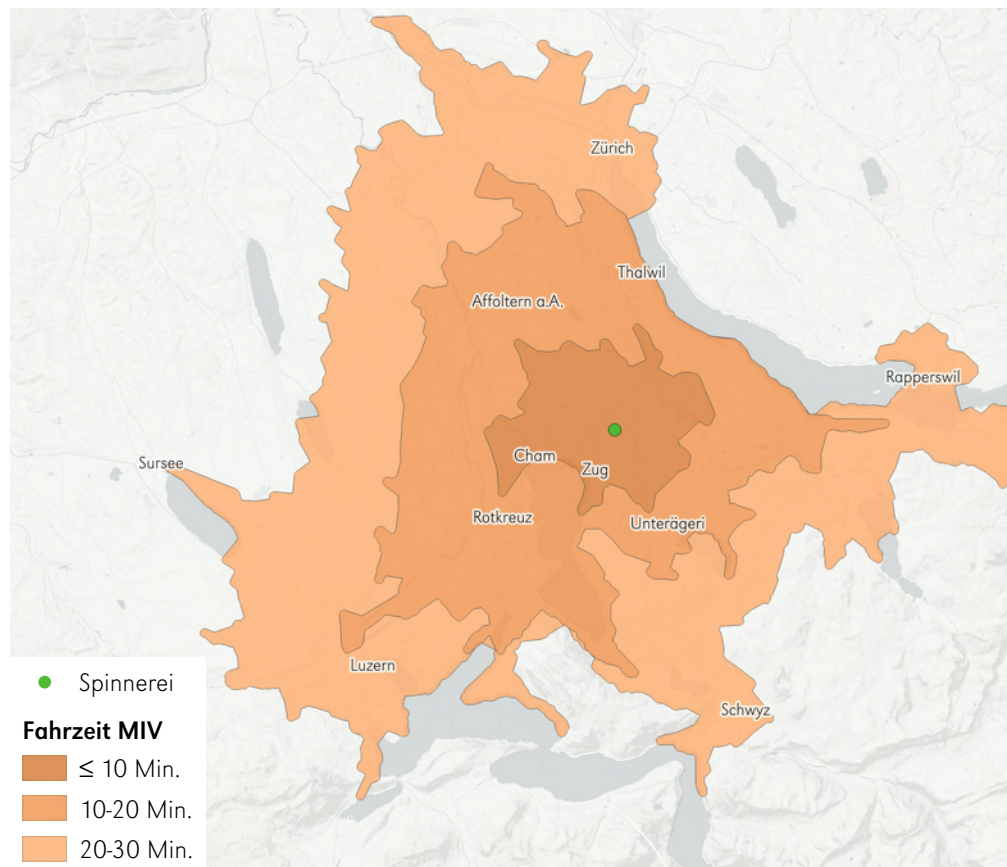


Abbildung 2: MIV-Erreichbarkeit innerhalb von 30 Minuten (unbelastetes Verkehrsnetz)

Die nächsten Standorte, an denen Carsharing-Fahrzeuge stationiert sind, befinden sich im 500 m entfernten Zentrum Oberdorf (1 Fahrzeug) sowie beim Bahnhof Baar (3 Fahrzeuge), welcher rund 1.5 km vom Areal entfernt ist. Beide Standorte werden von der Firma Share Mobility AG betrieben.

2.3 Erschliessung öffentlicher Verkehr (ÖV)

Das Areal ist gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen (ÖV-Güteklasse B). Direkt angrenzend an das Areal befinden sich die Bushaltestellen Brauerei und Paradies. Dort verkehren die Buslinien 3 (Richtung Lättich), 31 (Richtung Sihlbrugg) und 32 (Richtung Neuheim). In die Gegenrichtung binden alle Linien das Areal mit 8 - 9 Verbindungen pro Stunde an den Ortskern von Baar und den Bahnhof an. So gelangt man alle mindestens alle 10 Minuten zum Bahnhof Baar, wo verschiedene Bus- und Zugverbindungen in alle Richtungen weiterführen.

In Abbildung 3 auf der nächsten Seite ist die Erreichbarkeit des Areals mit dem öffentlichen Verkehr ersichtlich. Die Fahrzeit zum Bahnhof Baar beträgt 5 - 7 Minuten. Zum Bahnhof Zug gelangt man innerhalb von rund 15 Minuten. Innerhalb von 20 - 30 Minuten erreicht man Cham, Rotkreuz und die Mehrheit der Ortschaften im Kanton Zug sowie Thalwil. Andere nahe Zentren wie Zürich, Luzern oder Arth-Goldau sind mit einer Reisezeit von 30 - 45 Minuten erreichbar.

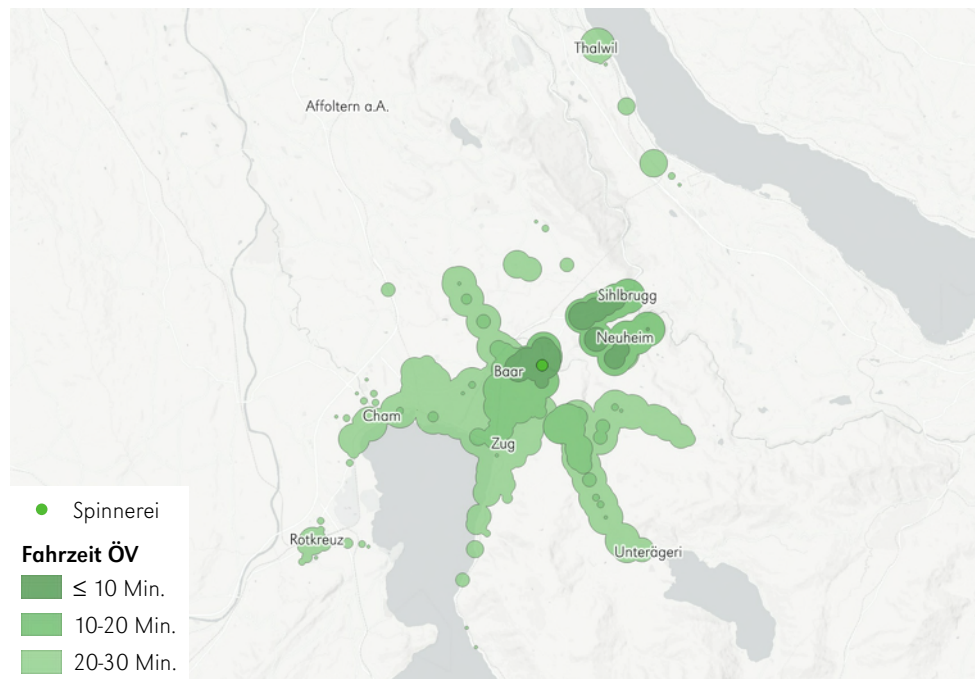


Abbildung 3: ÖV-Erreichbarkeit innerhalb von 30 Minuten (Quelle Basiskarte: OpenStreetMap)

Der Bund will mit dem strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) das Schweizer Bahnnetz ausbauen. Der zweite Schritt dieses Programms soll bis ins Jahr 2035 realisiert werden. So gehören zum Ausbauschnitt 2035 der Zimmerberg-Basistunnel II, der von Baar Litti an Thalwil vorbei fast direkt nach Zürich führt, sowie ein drittes Gleis zwischen Baar und Zug. Die grössten Veränderungen stehen am Bahnhof Baar an: Das dritte Gleis zwischen Zug und Baar bedingt ein viertes Gleis und einen weiteren Perron am Bahnhof. Der Ausbauschnitt 2035 hat aber auch auf die Passagierfrequenzen einen grossen Einfluss. Zwischen Baar und Zürich wird der Fahrplankontakt verdichtet, die Fahrzeit verkürzt sich von 21 auf 13 Minuten. Das macht Baar als Wohn- und Arbeitsort noch attraktiver. Die SBB rechnen gemäss Prognose mit einer Frequenzsteigerung im Bahn- und Busverkehr um über 80 Prozent – von 9'800 im Jahr 2016 auf 18'000 Passagiere im Jahr 2035. Der Bahnhof Baar wird zur multimodalen Drehscheibe und zum modernen Umsteigeknoten.

2.4 Erschliessung Fussverkehr / Infrastruktur und Nutzungen in der Umgebung

Am Areal vorbei führt ein kantonaler Wanderweg. Mehrere kommunale Fusswege umgeben den Perimeter und bilden ein dichtes Fussverkehrsnetz.

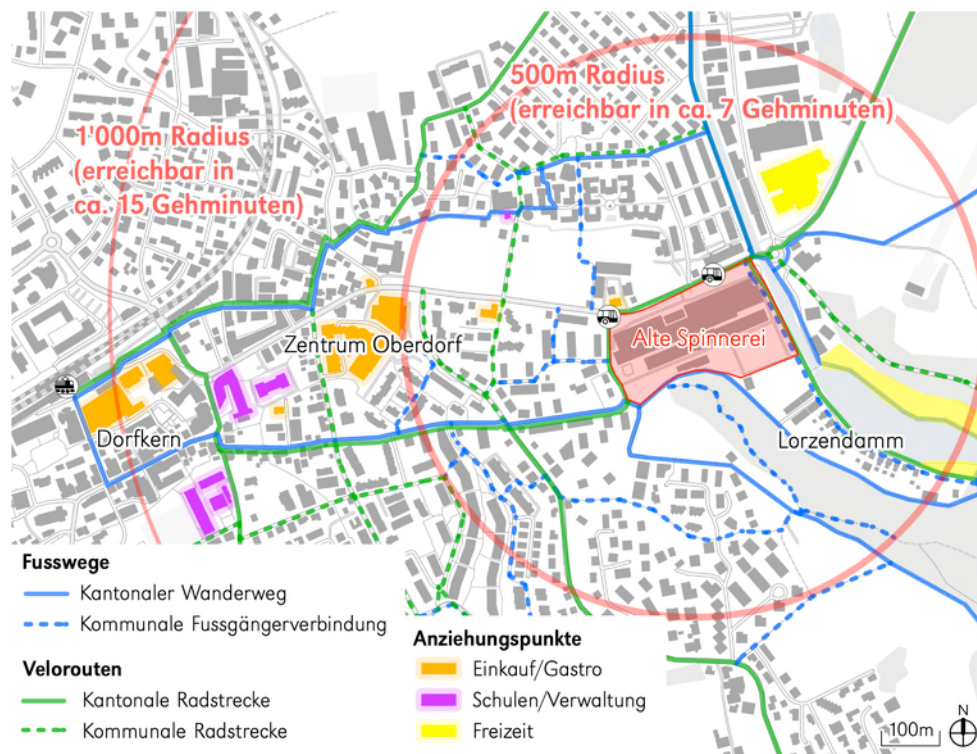


Abbildung 4: Infrastruktur & Nutzungen in der Umgebung (Quelle Basiskarte: OpenStreetMap)

Verschiedenste Anziehungspunkte wie Restaurants, Fitnessstudio, Erholungs- und Einkaufsmöglichkeiten liegen direkt in der Umgebung des Perimeters und können innerhalb von etwa 7 Gehminuten erreicht werden. Die Entfernung zum Zentrum Oberdorf ist knapp 600 m, die Schule liegt rund 700 m vom Areal entfernt und zum Bahnhof Baar sowie in den Ortskern beträgt die Gehdistanz rund 1 km (ca. 15 Minuten). Für die Naherholung sind verschiedene Spazierwege in unmittelbarer Nähe zum Areal vorhanden (Lorzendamm). Die Distanz zu den Höllgrotten beträgt rund 3 km. Um den Perimeter befinden sich zudem viele Wohnquartiere, für die die geplanten Nutzungen auf dem Areal eine attraktive Erweiterung des Versorgungsangebots sein wird.

2.5 Erschliessung Veloverkehr

Direkt entlang des Perimeters verläuft ein kantonaler Radweg ins Zentrum von Baar und nach Sihlbrugg (Alltagsroute). Zudem grenzt eine Velo- und Mountainbike-Route von SchweizMobil an den Perimeter (Freizeitroute).

Bis zum Bahnhof Baar sind es rund 5 Minuten mit dem Velo, wo genügend Veloabstellplätze zur Verfügung stehen, um mit dem ÖV weiterzureisen. Innerhalb von 10 Minuten ist vom Perimeter aus das ganze Siedlungsgebiet von Baar und verschiedene Schulen erreichbar. In die Stadt Zug, nach Steinhausen und Sihlbrugg gelangt man innerhalb von 20 Minuten.

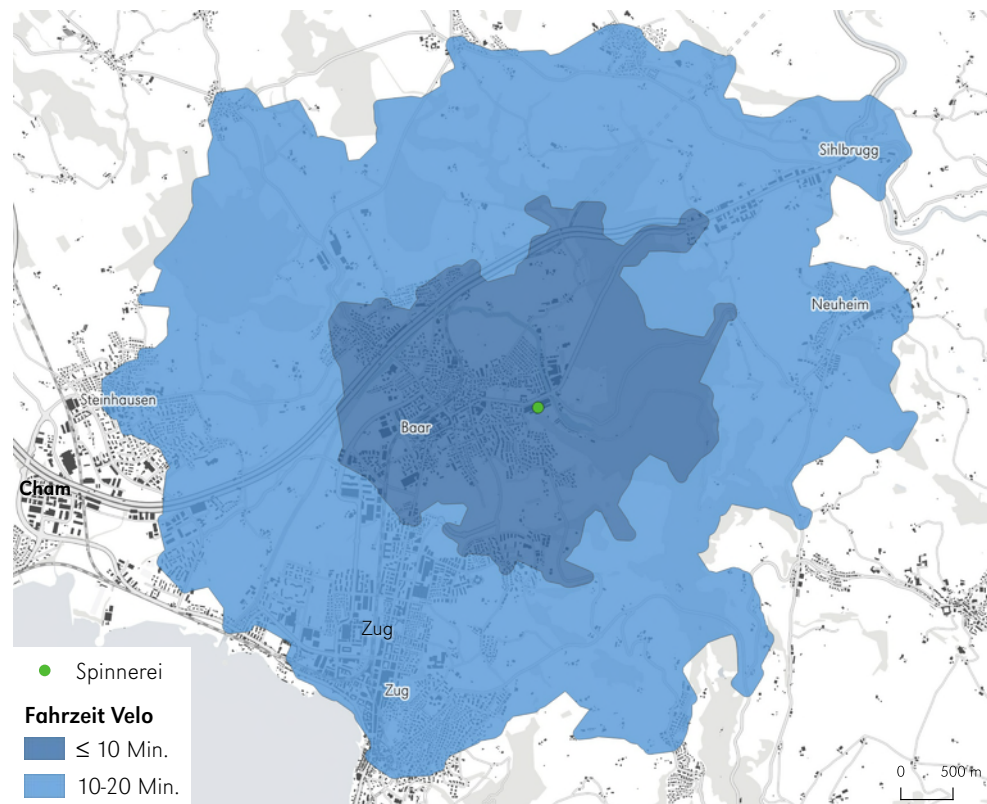


Abbildung 5: Erreichbarkeit Veloverkehr innerhalb von 20 Minuten (Quelle Basiskarte: OpenStreetMap)

Die Gemeinde Baar befindet sich in der Lorzenebene und ist Teil des Siedlungsgebietes rund um den Zugersee. Dieses ist zu grössten Teil flach, dicht besiedelt und erstreckt sich bis nach Risch. In diesem Gebiet sind viele Arbeitsplätze sowie attraktive Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten vorhanden. Der Veloverkehr ist insbesondere attraktiv, um benachbarte Gemeinden und weitere Ziele im Kanton Zug zu erreichen. Innerhalb von bis zu 30 Minuten gelangt man ohne elektrische Unterstützung nach Cham, Hünenberg, Risch aber auch in vereinzelte Gemeinden im Kanton Zürich. Innerhalb von 60 Minuten erreicht man das Rontal (Kanton Luzern) sowie die Kantone Schwyz und Aargau.

Mit einem Velo mit elektrischer Unterstützung ist die Fahrzeit zu den zuvor beschriebenen Anziehungspunkten noch kürzer und auch Niveauunterschiede stellen kein Problem mehr dar. Der Bewegungsradius wird grösser und es können mehr Ziele komfortabel erreicht werden – dies bringt neue Chancen mit sich.

In der Stadt Zug wurden kürzlich die Bike-Sharing Angebote «Nextbike» und «Airbie» (E-Bike) eingeführt. Auch in Baar können bereits vereinzelte Velos gemietet werden. Es wird davon ausgegangen, dass Bike-Sharing Angebot in Baar in naher Zukunft noch zunehmen wird.

Auf der Langgsasse ist eine Velobahn geplant, welche die Spinnerei direkt an den Bahnhof Baar anbindet. Somit entsteht neben der Leihgasse eine zusätzliche Verbindung zum Zentrum von Baar.



Abbildung 6: Neue Velobahn Langgasse von der Spinnerei zum Bahnhof Baar und weiter bis Bahnhof Zug
(Quelle Metron, bearbeitet TEAMverkehr.zug AG)

2.6 Fazit Erschliessung

Der Perimeter des Areals «Alte Spinnerei an der Lorze» ist je nach Verkehrsart gut bis sehr gut erschlossen. Viele Anziehungspunkte und Einrichtungen zur Abdeckung des alltäglichen Bedarfs sind in Baar vom Perimeter aus zu Fuss und mit dem Velo erreichbar. Gleichzeitig gelangt man von Wohngebieten der Gemeinde auch gut zu Fuss oder mit dem Velo zum Areal, um dort Besorgungen zu tätigen und den breiten Nutzungsmix zu nutzen.

Der Bahnhof Baar, die Stadt Zug und weitere Ziele in der Region sind mit dem Velo schnell erreichbar und mit attraktiven Velowegen verbunden. Als Alternative zum Velo gelangt man auch gut mit dem ÖV zu vielen Arbeitsplätzen und Anziehungspunkten rund um den Zugersee sowie in die Städte Luzern und Zürich. Zwei Bushaltestellen liegen unmittelbar beim Areal. Mehrere Buslinien verkehren zwischen dem Areal und dem Bahnhof Baar, welcher einen optimalen Anschluss an das schweizweite Schienennetz ermöglicht. Rund 2.5 km vom Areal entfernt sind zwei Anschlüsse an das nationale Strassennetz vorhanden. Das übergeordnete Strassennetz ist damit grundsätzlich gut erreichbar. Es gibt jedoch vermehrt Verkehrsüberlastungen, die die Attraktivität des MIV etwas mindern.

Durch die attraktive Lage der Alten Spinnerei in Baar bestehen gute Voraussetzungen, dass kurze Wege im Alltags- und Freizeitverkehr zu Fuss oder mit dem Velo abgewickelt werden können. Zu etwas weiter entfernten Anziehungspunkten, Arbeitsplätzen und zu grösseren Zentren gelangt man gut mit dem ÖV. Weiter ist das Areal sehr gut an das übergeordnete MIV-Netz angebunden. Mit geeigneten Massnahmen soll jedoch die Nutzung des Umweltverbunds (Fuss, Velo und öffentlicher Verkehr) unterstützt und gefördert werden.

3 Projekt «Alte Spinnerei an der Lorze»

3.1 Nutzungsmix

Rund um das bestehende und geschützte Hauptgebäude der Spinnerei sind künftig verschiedene neue Gebäude mit einem breiten Nutzungsmix geplant. Die Nutzungen verteilen sich in Gebäuden mit bis zu sieben Geschossen:

Die bestehenden Verkaufsnutzungen sollen weiterhin auf dem Areal bestehen bleiben und befinden sich im Erdgeschoss der Gebäude entlang der Langgasse. Diese Hauptmieter sollen künftig von verschiedenen kleineren Gewerbe-, Gastronomie- und Verkaufslokalen umgeben sein. Auf den Baufeldern der zwei Hauptgebäude finden zudem Alterswohnungen, eine Hotelnutzung (z.B. Longstay) sowie Bildungs-/Freizeit-/Kultureinrichtungen Platz. Die Nutzungen werden in zwei Cluster angeordnet, wobei die oberen Geschosse dem Wohnen vorbehalten sind. Die übrigen Flächen südlich des «Hauptgebäudes der Spinnerei» sollen vorwiegend der Wohnnutzung dienen, wovon einen Teil als preisgünstiges Wohnen und als Alterswohnen realisiert wird. Die historischen Gebäude werden weiterhin wie bisher genutzt, bzw. teilweise umgenutzt.

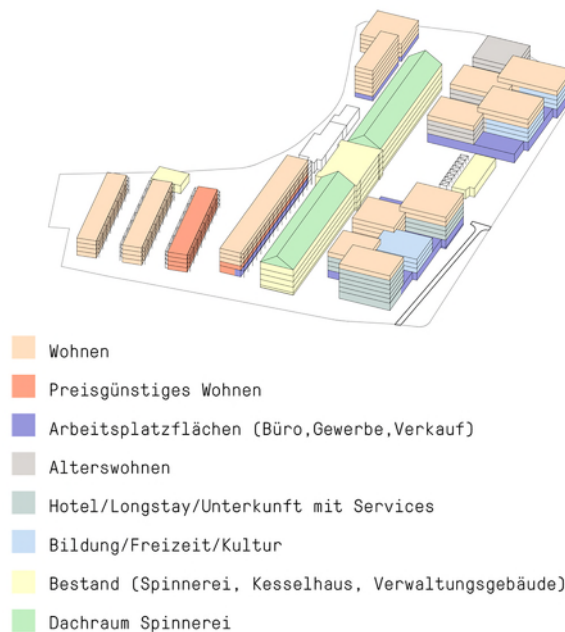


Abbildung 7: Nutzungsverteilung Areal «alte Spinnerei an der Lorze» (Quelle: lilin architekten)

Insgesamt wird im Endzustand auf dem Areal eine Gesamtfläche von 73'400 m² anrechenbare Geschossfläche aGF vorhanden sein. Der Wohnanteil liegt bei rund 34'200m² aGF.

3.2 Zukünftige Nutzergruppen / Mobilitätsbedürfnisse

Bewohnerschaft

Aufgrund der unterschiedlichen Wohnungsgrössen und Eigentumsverhältnisse ist von einer durchmischten Bewohnerschaft mit unterschiedlichen Bedürfnissen auszugehen. Die zukünftige Bewohnerschaft umfasst verschiedene Altersgruppen – von Kindern bis zu älteren Menschen – und Menschen in verschiedenen Lebensformen, beispielsweise Familien, Wohngemeinschaften, alleinstehende arbeitende Personen, berufstätige Paare, Pensionäre etc.

Diese Bewohnerschaft lebt auf dem Areal, geht von hier in der Regel zur Arbeit oder zur Schule (Pendlerverkehr), kehrt zurück – teilweise mehrmals pro Tag. Weiter tätigt die Bewohnerschaft zukünftig auf dem Areal oder vom Areal aus Besorgungen des alltäglichen Bedarfs und startet hier ihre Freizeitaktivitäten. Sie ist somit in der Regel sieben Tage die Woche auf dem Areal und zu unterschiedlichen Zeiten unterwegs. Aufgrund der heterogenen Zielgruppen hat die zukünftige Bewohnerschaft unterschiedliche Anforderungen an das Mobilitätsangebot.

Hotelgäste

Das Mobilitätsverhalten ist ähnlich wie bei der Bewohnerschaft. Die Hotelgäste werden vorwiegend über Nacht auf dem Areal sein und am Tag ihren Pendenzen nachgehen. Reisen die Hotelgäste nicht mit dem eigenen Auto an, haben sie ein Bedürfnis nach einem vielfältigen Mobilitätsangebot auf dem Areal und in unmittelbarer Nähe (insb. Sharing-Angebote) um ihre Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen.

Beschäftigte

Die Beschäftigten der Verkaufs- und Dienstleistungsgeschäfte auf dem Areal reisen vorwiegend am Morgen an und verlassen das Areal am Abend wieder. Die Beschäftigten der Schul-, Freizeit- und Kultureinrichtungen werden voraussichtlich zu unterschiedlichen Zeiten arbeiten und können auch am Abend oder am Wochenende auf dem Areal anwesend sein. Diese Benutzergruppe kann sowohl aus der unmittelbaren Umgebung kommen als auch von weiter entfernten Ortschaften anreisen. Für diese Benutzergruppe sind sowohl ein attraktives ÖV-Angebot und Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr, als auch Abstellplätze für Velos und PW, die (tagsüber) über längere Zeit genutzt werden können, von Bedeutung.

Kunden / Besucher

Die **Kunden der Verkaufsgeschäfte** halten sich während den örtlichen Ladenöffnungszeiten auf dem Areal auf. Am Abend oder am Samstag werden die meisten Kunden anwesend sein. Dabei wird von einer eher kurzen Aufenthaltsdauer von unter ein bis drei Stunden ausgegangen. Aufgrund der unterschiedlichen angedachten Ladengrössen ist davon auszugehen, dass es sich einerseits um eine lokale Kundschaft handeln wird, welche in Baar und Umgebung lebt. Die Mobilitätsbedürfnisse dieser Kunden beschränkt sich deshalb vorwiegend auf kurze Strecken. Die Fachmärkte hingegen haben auch eine regionale Bedeutung und folglich generieren solche Einrichtungen ein hohes Verkehrsaufkommen bezüglich des motorisierten Individualverkehrs. Es ist auch geplant, auf dem Areal Güter des täglichen Bedarfs zu verkaufen, dabei werden teilweise grössere Lasten/Einkäufe transportiert. Beim zukünftigen Mobilitätsangebot ist dieser Punkt zu

berücksichtigen.

Aufgrund der vielfältigen Angebotsmöglichkeiten im Dienstleistungsbereich kann bei den **Kunden der Dienstleistungsbetriebe** keine Aussage zum Mobilitätsverhalten gemacht werden.

Im Gegensatz zu den Kunden kann die Nutzergruppe «**Besucher der Anwohnenden**» sowohl aus der unmittelbaren Umgebung kommen, als auch von weiter entfernten Ortschaften anreisen. Es ist davon auszugehen, dass die Besucher mit Ausnahme vom Samstag mehrheitlich ausserhalb der Öffnungszeiten – also am Abend und am Wochenende – vor Ort sein werden und das Areal nach ihrem Besuch wieder verlassen.

Die **Kunden der Bildungs-/ Freizeit-/ Kultureinrichtungen** werden voraussichtlich während dem ganzen Tag und sowohl am Abend und am Wochenende anwesend sein. Je nach Angebot können diese sowohl aus der Gemeinde Baar, als auch aus weiter entfernten Ortschaften anreisen und werden das Areal nach ihrem Besuch wieder verlassen. Durch zweckmässige Pull- und Push-Massnahmen kann diese Nutzergruppe hin zu einer nachhaltigen Mobilitätsabwicklung bewegt werden.

Fazit Nutzergruppen

Die Nutzergruppen des Areals «alte Spinnerei an der Lorze» sind durchmischt und es sind vielfältige Mobilitätsbedürfnisse vorhanden. Aufgrund der unterschiedlichen Anwesenheiten besteht das Potential einer Mehrfachnutzung des auf dem Areal vorhandenen Mobilitätsangebots und der Parkfelder. Da zudem auf dem Areal ein vielfältiger Nutzungsmix vorgesehen ist, besteht die Möglichkeit, auf Wege zu verzichten, da gewisse Besorgungen direkt auf dem Areal erledigt werden können. Die Überbauung trägt weiter zu einer Erhöhung der Nutzungsdurchmischung bei und das bereits gute Versorgungsangebot in der direkten Umgebung wird weiter verbessert.

4 Nachweise Parkfelder / Veloabstellplätze und Motorräder

4.1 Parkfeldnachweis

Massgebend für den Parkfeldnachweis ist die Bauordnung Baar, §23 mit dem dazugehörigen Anhang 3. Unter Berücksichtigung des Standort-Typs C ist mit einem Langsamverkehrsanteil von < 25%. Ein höherer Anteil > 25% wird gemäss Anhang 3 dann angewendet, wenn es sich um sehr zentrumsnahe Lagen handelt. Dies ist bei der «Alten Spinnerei» nicht der Fall.

Die Inhalte des Anhangs 3 Bauordnung Baar orientieren sich an die VSS-Norm SN 40 281. Folglich wird auf den Nachweis gemäss Norm verzichtet.

Die Spannweite der erforderliche Anzahl Parkfelder, Standort-Typ C, liegt bei Minimum 894 Parkfelder und Maximum 1'215 Parkfelder.

Nutzung	Grenzbedarf				Standort-Typ	Reduzierter Parkfeldbedarf			
	Einheit	Richtwert BO	1 PF / Einheit	PF		Reduzierter Bedarf in %		Reduzierter Bedarf in PF	
						min.	max.	min.	max.
Wohnen (ca. 234 Wohnungen)									
Bewohner	234 WE	1.0 PF / Wohnung	1	234		100%	100%	234.0	234.0
Besucher	234 WE	Anteil 10%	0.1	23		100%	100%	23.4	23.4
Wohnen preisgünstig (ca. 66W)									
Bewohner	66 WE	1.0 PF / Wohnung	1	66		100%	100%	66.0	66.0
Besucher	66 WE	Anteil 10%	0.1	7		100%	100%	6.6	6.6
Alterswohnen (ca. 66W)									
Bewohner	66 WE	1.0 PF / Wohnung	1	66		30%	30%	19.8	19.8
Besucher	66 WE	Anteil 10%	0.1	7		100%	100%	6.6	6.6
Dienstleistungen (nki)									
Personal	24'500 m ²	2.0 PF / 100m ² BGF	0.02	490	C	50%	80%	245.0	392.0
Kunden	24'500 m ²	0.5 PF / 100m ² BGF	0.005	123	C	50%	80%	61.3	98.0
Übrige Verkaufsgeschäfte (nki)									
Personal	5'430 m ²	1.5 PF / 100m ² VF	0.015	82	C	50%	80%	40.8	65.2
Kunden	5'430 m ²	3.5 PF / 100m ² VF	0.035	190	C	50%	80%	95.1	152.1
Kundenintensive Verkaufsgeschäfte									
Personal	600 m ²	2 PF / 100m ² VF	0.015	9	C	50%	80%	4.5	7.2
Kunden	600 m ²	8 PF / 100m ² VF	0.08	48	C	50%	80%	24.0	38.4
Hotel / Longstay (Ann. 1 Bett pro Zimmer)									
Personal und Gäste	138 Betten	0.5 PF / Bett	0.5	69	C	50%	80%	34.5	55.2
Bildung/Freizeit/Kultur									
Personal und Gäste	6'292 m ²	1.0 PF / 100m ² BGF	0.01	63	C	50%	80%	31.5	50.3
				Total				894	1'215
								Total reduzierter Bedarf	

Annahmen:

nki = nicht kundenintensiv

Anpassung gemäss Anhang 3 BO Baar

Bibliothek, Museum etc. nach VSS-Norm

Tabelle 1: Parkfeldnachweis Bauordnung Standort-Typ C

Auf der nächsten Seite ist die Berechnungsweise gemäss Standort-Typ B ersichtlich. Dabei wird ein Langsamverkehrsanteil von 25 – 50% liegen. Der minimale Bedarf sinkt dann auf 786 Parkfelder und der maximale Bedarf liegt bei 1'001 Parkfelder. Wie erwähnt ist der Standort-Typ C massgebend und somit dient die folgende Berechnung als Vergleich.

Nutzung	Grenzbedarf				Reduzierter Parkfeldbedarf				
	Einheit	Richtwert BO	1 PF/ Einheit	PF	Standort- Typ	Reduzierter Bedarf in %		Reduzierter Bedarf in PF	
						min.	max.	min.	max.
Wohnen (ca. 234 Wohnungen)									
Bewohner	234 WE	1.0 PF / Wohnung	1	234		100%	100%	234.0	234.0
Besucher	234 WE	Anteil 10%	0.1	23		100%	100%	23.4	23.4
Wohnen preisgünstig (ca. 66W)									
Bewohner	66 WE	1.0 PF / Wohnung	1	66		100%	100%	66.0	66.0
Besucher	66 WE	Anteil 10%	0.1	7		100%	100%	6.6	6.6
Alterswohnen (ca. 66W)									
Bewohner	66 WE	1.0 PF / Wohnung	1	66		30%	30%	19.8	19.8
Besucher	66 WE	Anteil 10%	0.1	7		100%	100%	6.6	6.6
Dienstleistungen (nki)									
Personal	24'500 m ²	2.0 PF / 100m ² BGF	0.02	490	B	40%	60%	196.0	294.0
Kunden	24'500 m ²	0.5 PF / 100m ² BGF	0.005	123	B	40%	60%	49.0	73.5
Übrige Verkaufsgeschäfte (nki)									
Personal	5'430 m ²	1.5 PF / 100m ² VF	0.015	82	B	40%	60%	32.6	48.9
Kunden	5'430 m ²	3.5 PF / 100m ² VF	0.035	190	B	40%	60%	76.0	114.1
Kundenintensive Verkaufsgeschäfte									
Personal	600 m ²	2 PF / 100m ² VF	0.015	9	B	40%	60%	3.6	5.4
Kunden	600 m ²	8 PF / 100m ² VF	0.08	48	B	40%	60%	19.2	28.8
Hotel /Longstay (Ann. 1 Bett pro Zimmer)									
Personal und Gäste	138 Betten	0.5 PF / Bett	0.5	69	B	40%	60%	27.6	41.4
Bildung/Freizeit/Kultur									
Personal und Gäste	6'292 m ²	1.0 PF / 100m ² BGF	0.01	63	B	40%	60%	25.2	37.7
Total				1'476		Total reduzierter Bedarf		786	1'001

nki = nicht kundenintensiv

Annahmen:

Anpassung gemäss Anhang 3 BO Baar

Bibliothek, Museum etc. nach VSS-Norm

Standort-Typ B statt C

Tabelle 2: Parkfeldnachweis Bauordnung Standort-Typ B

4.2 Festlegung Parkfeldzahl

Heute befinden sich rund 520 Parkfelder auf dem Areal. Als Vorgabe im Studienauftrag wurde festgelegt, dass die Anzahl nicht erhöht werden darf. Um die Qualitäten im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens auch bezüglich Erschliessung zu erreichen, wurde festgelegt, dass die Anzahl Parkfelder bei 495 sein soll. Aufgrund des neuen Nutzungsmix mit einem Anteil Wohnen ist dies möglich. Dies bedingt unter anderem die Mehrfachnutzung der Parkplätze und die Umsetzung der Inhalte des vorliegenden Mobilitätskonzepts. Im Vergleich zur Berechnungsweise Standort-Typ C sind es rund -399 weniger als in der Regelbauweise. Beim Standort-Typ B liegt die Differenz bei -291. In der folgenden Tabelle sind die Abminderungsfaktoren im Vergleich zum Standort-Typ C aufgeführt.

Beim Wohnen erfolgt eine Reduktion von rund 50%. Für die Besucher werden keine Parkplätze vorgesehen, da hier eine Mehrfachnutzung der Parkfelder gut möglich ist. Bei den Nutzungen Dienstleistungen, Bildung/Freizeit/Kultur erfolgt eine Reduktion von rund -50% bis -45%. Bei der Nutzung Hotel/Longstay beträgt die Reduktion -25%. Die Verkaufsnutzungen sind heute an diesem Standort wichtig (kleinere Fachmärkte) und auch zukünftig bezüglich der Arealentwicklung. Somit wurde bei den Kunden Verkauf keine Abminderung vorgenommen.

Nutzung	PF-Bedarf BO C min.	Reduktions- faktor	Anzahl PF	Parkfeldangebot (ohne Berücksichtigung Parkraummanagement / Mehrfachnutzung)
Wohnen (ca. 234 WE)				Bei insgesamt 300 Wohnungen hat rund jede zweite Wohnung ein Parkfeld
Bewohner	234.0	50%	117	
Besucher	23.4	0%	0	
Wohnen preisgünstig (ca. 66 WE)				Den ca. 66 Alterwohnungen stehen 10 Parkfelder zur Verfügung
Bewohner	66.0	40%	26	
Besucher	6.6	0%	0	
Alterswohnungen (ca. 66 WE)				Ca. jedem dritten Beschäftigten steht ein Parkfeld zur Verfügung (+40 Kundenparkfelder)
Bewohner	19.8	50%	10	
Besucher	6.6	0%	0	
Dienstleistungen (nki)				Bei 6'030m² Verkaufsfläche steht ein Angebot von insgesamt 143 Parkfeldern zur Verfügung
Personal	245.0	50%	119	
Kunden	61.3	60%	37	
Übrige Verkaufsgeschäfte (nki)				Bei 6'030m² Verkaufsfläche steht ein Angebot von insgesamt 143 Parkfeldern zur Verfügung
Personal	40.8	55%	22	
Kunden	95.1	100%	95	
Kundenintensive Verkaufsgeschäfte				Hotel/Longstay mit 138 Zimmern stehen 26 Parkfelder zur Verfügung
Personal	4.5	55%	2	
Kunden	24.0	100%	24	
Hotel / Longstay				Der Nutzung Bildung/Freizeit/Kultur stehen 17 Parkfelder zur Verfügung
Gäste	34.5	75%	26	
Bildung/ Freizeit/ Kultur				
Personal und Gäste	31.5	55%	17	
Total	894		495	
nki = nicht kundenintensiv	Annahmen:			
	Besucher nutzen Kunden-PF			
	autoarm			
	preisgünstig = autoarm			
	Mehrfachnutzungen Verkauf/Arbeit			

Tabelle 3: Zuweisung Parkplätze ohne Berücksichtigung Parkraummanagement / Mehrfachnutzung

In der folgenden Grafik ist modellartig die vorhandene Parkplatzkapazität mit 495 Parkfeldern abgebildet. Dabei handelt es sich um die Tagesganglinie von Montag bis Freitag. Je nach Tag kann auch diese variieren. So ist der Parkfeldbedarf am Freitag Abend beim Verkauf wahrscheinlich etwas höher, aber zugleich bei den Dienstleistungen etwas kleiner. Durch ein Parkplatzpool und die Mehrfachnutzung der Parkfelder ist je nach Stunde eine höhere Parkplatzkapazität für bestimmte Nutzer vorhanden. Die höchste Auslastung wird am Abend erwartet, da es dann eine Überlagerung der Nutzungen Wohnen / Arbeiten und Verkauf geben wird. Eine Mehrfachnutzung ist insbesondere bei den Besucher Wohnen, Kunden und auch bei Personalparkplätzen möglich.

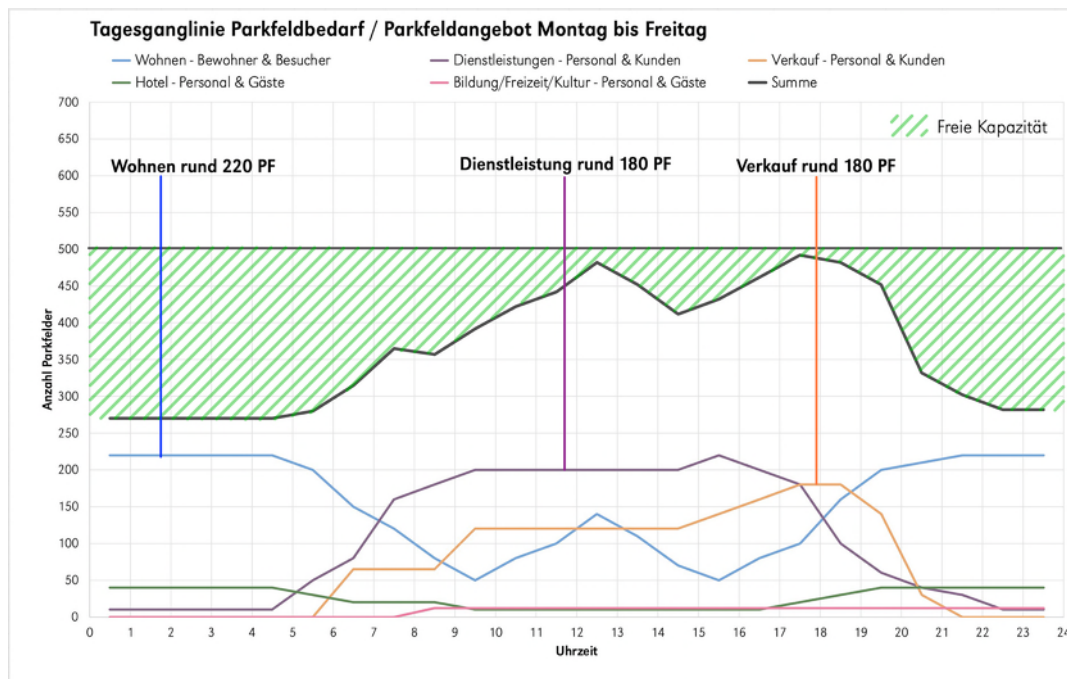


Tabelle 4: Modellartige Darstellung Tagesganglinie Parkfeldbedarf / Parkfeldangebot Montag bis Freitag

Am Samstag ist Parkplatzbedarf für Dienstleistung Personal kleiner. Somit entsteht beispielsweise ein höheres Parkplatzangebot für die Verkaufsnutzungen.

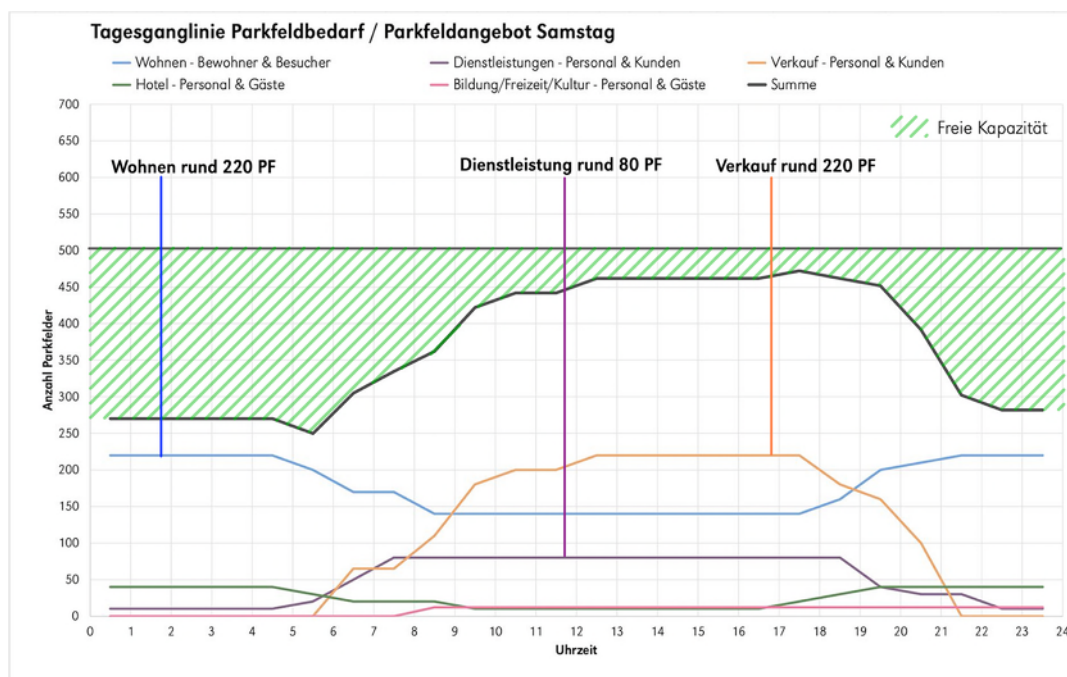


Tabelle 5: Modellartige Darstellung Tagesganglinie Parkfeldbedarf / Parkfeldangebot Samstag

4.3 Nachweis Veloabstellplätze

Massgebend für die Anzahl Veloabstellplätze ist die Bauordnung Baar, §23 mit dem dazugehörigen Anhang 3. In Abweichung zur Bauordnung wird für die Wohnnutzungen ein Veloabstellplatz pro Zimmer erstellt. Insgesamt sind 1'551 Veloabstellplätze zu erstellen.

Nutzung	Bedarf Velo-Abstellplätze			
	Einheit	Richtwert BO Baar	1 PF/ Einheit	VAP
Wohnen (366 WE) * Bewohner und Besucher	1'105 Zimmer	1 VAP / 1 Zimmer	1	1'105
Dienstleistungen (nki) Personal	24'500 m ²	1 VAP / 150m ² BGF	0.0067	163
Kunden	24'500 m ²	1 VAP / 1200m ² BGF	0.0008	20
Übrige Verkaufsgeschäfte (nki) Personal	5'430 m ²	1.0 VAP / 500m ² VF	0.002	11
Kunden	5'430 m ²	1 VAP / 200m ² VF	0.005	27
Kundenintensive Verkaufsgeschäfte Personal	600 m ²	1.0 VAP / 100m ² VF	0.01	6
Kunden	600 m ²	1 VAP / 60m ² VF	0.0167	10
Hotel / Lonkstay Personal	35 AP	2 VAP / 10 Arbeitspl.	0.2	7
Gäste	138 Betten	1 VAP / 1 Bett	1	138
Bildung/Freizeit/Kultur Personal und Gäste	6'292 m ²	1.0 VAP / 100m ² GF	0.01	63
* 1 Veloabstellplatz pro Zimmer in Abweichung der BO Baar			Total Bedarf	1'551

nki = nicht kundenintensiv

Annahmen:

0.25 Arbeitsplätze pro Bett

Tabelle 6: Nachweis Veloabstellplätze

In der folgenden Tabelle ist die Aufteilung der Kurzzeit- und Langzeitparkplätze. Die Anzahl Kurzzeitveloabstellplätze beträgt 501. Bei den Langzeitstellplätze liegt der Wert bei 1'050 Veloabstellplätzen.

Nutzung	Aufteilung in % der Kurz- und Langzeitparkplätze				
	Anzahl	Kurzzeitparkplätze	Langzeitparkplätze	Kurzzeitparkplätze	Langzeitparkplätze
Wohnen / Wohnen preisgünstig (300 WE) Bewohner und Besucher	1'105	30%	70%	332	774
Dienstleistungen (nki)					
Personal	163	30%	70%	49	114
Kunden	20	100%		20	
Übrige Verkaufsgeschäfte (nki)					
Personal	11		100%		11
Kunden	27	100%		27	
Kundenintensive Verkaufsgeschäfte					
Personal	6		100%		6
Kunden	10	100%		10	
Hotel / Longstay					
Personal	7		100%		7
Gäste	138		100%		138
Bildung/Freizeit/Kultur					
Personal und Gäste	63	100%		63	
Total	1'551			501	1'050

Tabelle 7: Aufteilung der Kurzzeit- und Langzeitparkplätze Velos

4.4 Abstellplätze Motorräder

In der Bauordnung von Baar sind keine Angaben zur notwendigen Anzahl Stellplätze für Motorräder aufgeführt. Durch die reduzierte Anzahl Parkfelder ist es sinnvoll als Kompensation eine genügende Anzahl Stellplätze für Motorräder anzubieten. Aufgrund von Erfahrungswerten sollte der Wert als Anteil von 10-15% den Anzahl Stellplätze für Personenwagen zur Verfügung gestellt werden. Dies bedeutet rund 50 bis 75 Stellplätze für Motorräder.

5 Ziele

Es soll bereits auf diesem Planungsstand die Grundlagen geschaffen werden, um zweckmässige Mobilitätsmassnahmen planerisch zu sichern. Es sind Voraussetzungen zu schaffen, um einerseits Verkehr zu vermeiden und andererseits der Verkehr in Richtung einer nachhaltigen Mobilitätsabwicklung zu verlagern oder verträglich abzuwickeln. Nachfolgende Ziele sollen angestrebt werden:

Standortgerechtes Mobilitätsangebot

Für das Areal «Alte Spinnerei an der Lorze» wird ein Mobilitätsangebot geschaffen, das einerseits den Bedürfnissen der Nutzenden, der Bauherrschaft und der Gemeinde entspricht und andererseits der attraktiven Lage der Überbauung in Baar gerecht wird.

Förderung ÖV Fuss- und Veloverkehr.

Mit geeigneten planerischen Festlegungen wird sichergestellt, Massnahmen umgesetzt werden, damit Bewohner, Beschäftigte, Besucher und Kunden ihre Mobilitätsbedürfnisse möglichst zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem ÖV abwickeln. Dabei soll der motorisierte Individualverkehr auf ein Minimum reduziert werden. Die Erschliessung des Areals und das Wegnetz auf dem Areal wird insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr attraktiv gestaltet. Dabei soll speziell eine gute Erreichbarkeit der umliegenden Anziehungspunkte und der ÖV-Haltestellen sichergestellt werden.

Förderung kurze Wege

Durch einen vielfältigen Nutzungsmix auf dem Areal werden kurze Wege gefördert. Indem das Versorgungsangebot auf dem Areal, für die direkte Umgebung und die Gemeinde Baar erweitert wird.

Parkflächen begrenzen und effizient nutzen

Das Angebot an Parkflächen auf dem Areal wird auf das nötige Minimum begrenzt. Gleichzeitig werden vorhandenen Parkfelder auf dem Areal gut ausgelastet und effizient genutzt (Mehrfachnutzung). Bei Bedarf werden Massnahmen ergriffen, um die Auslastung der Parkfelder auf dem Areal zu verbessern.

Neue Mobilitätsformen

Neue Formen der Mobilität und neue Technologien werden unterstützt und fortlaufend gefördert, das sind beispielsweise die Elektromobilität und das Car- bzw. Bikesharing.

Sensibilisierung der Nutzer















Durch geeignete Massnahmen wird sichergestellt, dass die künftigen Nutzenden des Areals «alte Spinnerei an der Lorze» auf das Thema Mobilität sensibilisiert und dazu ermutigt werden, ein umweltschonendes Verkehrsmittel zu benutzen.

Mobilität in weiterer Planung berücksichtigen

Es wird der Grundstein gelegt, dass das Thema Mobilität in den nächsten Planungsschritten berücksichtigt und die entsprechenden Mobilitätsmassnahmen rechtzeitig eingeleitet werden. Dies beinhaltet auch den Austausch zwischen den am Projekt beteiligten Personen.

6 Mobilitätsmassnahmen

Nachfolgend werden Vorschläge für Mobilitätsmassnahmen definiert, die zu einer effizienten Mobilitätsabwicklung des Areals «alte Spinnerei an der Lorze» beitragen können. Ein weiterer Teil des Mobilitätskonzepts ist zudem die Klärung der Zuständigkeiten. Es wird zwischen baulichen und betrieblichen Massnahmen unterschieden. Die baulichen Massnahmen werden bereits mit dem Bauprojekt gesichert, erarbeitet und umgesetzt. Hingegen werden die betrieblichen Massnahmen geplant und konkretisiert und spätestens bei Inbetriebnahme des Neubaus eingeleitet.

Nr.	Massnahmen	Zuständigkeit	Nutzergruppe	Art der Massnahme	Umsetzungszeitpunkt	
					 Bauprojekt	 Betrieb
Massnahmen zum Management des MIV						
1.1	Parkraummanagement und Mehrfachnutzung	Bauh., LV	alle	baulich, betrieblich		Bauprojekt
1.2	Ladestationen für Elektrofahrzeuge	Bauh., Ext., LV	alle	baulich		Bauprojekt
1.3	Car-Sharing / Mietvelos	Bauh., Ext., LV	W, A, (Ö)	betrieblich		Betrieb
Massnahmen zur Förderung des ÖV						
2.1	Zugänglichkeit zu ÖV-Haltestellen sicherstellen	Bauh.	alle	baulich		Bauprojekt
2.1	Sensibilisierung mietender Unternehmen	LV, U	A	betrieblich		Betrieb
Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs						
3.1	Ausreichende Anzahl an Veloabstellplätze, Ausstattung	Bauh., LV	alle	baulich		Bauprojekt
3.2	Attraktiver Aussenraum, Wegnetz für Fuss- & Veloverkehr	Bauh.	alle	baulich		Bauprojekt
Massnahmen zur Förderung des Mobilitätsmanagements						
4.1	Vielfältiges Nutzungsangebot	Bauh.	alle	baulich		Bauprojekt
4.2	Mobilitäts-Hub und Areal-App	Bauh., LV	W, A (Ö)	betrieblich (baulich)		Betrieb
4.3	Mobilitätspakete / Autoverzichtserklärung	Bauh., LV	W, A	betrieblich		Betrieb
4.4	Paket- / Konsumdepot	Bauh., LV	W, A	betrieblich		Betrieb
4.5	Co-Working Spaces	Bauh., LV	W	baulich		Bauprojekt
4.2	Mobilitätskonzept Stufe Baueingabe	Bauh., LV	alle	baulich, betrieblich		Sicherung im Bebauungsplan

Bauh. = Bauherrschaft, LV = Liegenschaftsverwaltung, Ext. = externe Firma, U = Unternehmen, Geschäfte / W = Bewohner, A = Beschäftigte, B = Besucher, K = Kunden, Ö = Öffentlichkeit

6.1 Massnahmen zum Management des MIV

6.1.1 Parkraummanagement und Mehrfachnutzung (Massnahme M1.1)

Ausgangslage / Zielsetzung

Mit einem Parkraummanagement wird sichergestellt, dass Parkplatzangebot und -nachfrage optimal zusammenspielen und dass das Angebot an Parkfeldern auf das nötige Minimum beschränkt wird. Die Nutzenden sollen genügend Parkfelder zur Verfügung haben. Gleichzeitig sollen die vorhandenen Parkfelder gut ausgelastet sein und effizient genutzt werden. Ein Parkleitsystem ist auf der Höhe Langgasse vorzusehen, damit möglicher Suchverkehr auf der Haldenstrasse, bzw. auf dem Lorzendamm verhindert wird.

Verschiedene Nutzungen auf dem Areal benötigen Parkfelder. Wie im Kapitel 4.2 beschrieben, ist der Bedarf an Parkfeldern nicht immer gleichzeitig vorhanden. Somit kann – ohne dass es für die jeweiligen Nutzungen zu Einschränkungen kommt – ein Parkfeld mehrfach genutzt werden. Gleichzeitig soll aus ökologischen und ökonomischen Gründen ein Parkfeld möglichst gut ausgelastet sein. Es ist eine Mehrfachnutzung der Parkfelder anzustreben.

Beschreibung

Im Bebauungsplan wird definiert, dass auf dem Areal maximal 495 Parkfelder erstellt werden. Diese Anzahl wurde aufgrund aktuellen Flächenangaben zu den auf dem Areal geplanten Nutzungen berechnet und berücksichtigt eine entsprechende Abminderung (Kp. 4.3). Zusätzlich soll ein Parkraummanagement betrieben werden. Dieses orientiert sich an folgenden Grundsätzen und wird bis zum Betrieb entwickelt (Steuerung, Management):

Digitales Parkraummonitoring/Parkraummanagement und Koordination:

- laufende Erhebung der Auslastung der Parkfelder (bei allen Nutzergruppen). Mögliche freie Parkfelder werden für andere Nutzer freigegeben
- Parkplatzpooling und damit die Mehrfachnutzung der Parkfelder ermöglichen. Dies funktioniert insbesondere bei der Kombination der Nutzungen Verkauf und Büro/Gewerbe, aber auch in Kombination mit der Nutzergruppe Besucher Wohnen
- Effiziente Verkehrssteuerung (Parkleitsystem), um Suchverkehr zu vermeiden
- Standort und Verfügbarkeit von Elektroladesäulen ist im Parkplatzbuchungssystem / über ein Display / bei der Einfahrt einsehbar

Parkfelder für Bewohner:

- Keine fixe Zuteilung der Parkfelder zu einzelnen Wohnungen und kein Mietzwang
- Parkfeldmiete mindestens gemäss ortsüblichen Preisen für Parkfelder in Einstellhallen, Miete als Nebenkosten abrechnen und nicht als fixer Bestandteil der Mietkosten
- Vergabekriterien (z.B. max. 1 Parkfeld pro Wohneinheit, bzw. an Mieter ohne Bedarf an Parkfeldern)

Parkfelder für Beschäftigte:

- Vermietung der Parkfelder an die Firmen, diese vermieten Parkfelder an Mitarbeiter
- Keine fixe Zuteilung der Parkfelder zu den Mitarbeitenden. Bei Bedarf können Mitarbeitende Parkfelder über Parkfeldmanagement buchen (reservieren)

Parkfelder für Besucher und Kunden:

- Keine fixe Zuteilung der Parkfelder
- Mehrfachnutzung fördern durch reduziertes Parkfeldangebot mit Unterstützung von intelligentem Parkraummanagement (digitale Parkfeldzuteilung und Parkleitsystem, Parkplatzbuchungssystem usw.)
- Hohe Verfügbarkeit sicherstellen durch monetäre und zeitliche Bewirtschaftung als Kurzzeitparkfelder (abgestimmt auf die ortsüblichen Tarife)

Beispiel für ein Parkraummanagement: <https://bosch.io/de/use-cases/gebaeude/parkplatzmonitoring-geschaeftsgebaeude/>

Nutzergruppen

- Alle Nutzergruppen

Synergien mit anderen Massnahmen

- alle Massnahmen

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt / Finanzierung

Bauherrschaft des Areals > Parkfeldangebot reduzieren / Strategie für Umsetzung der Massnahmen ausarbeiten / Indikatoren definieren, Liegenschaftsverwaltung > Betrieb

<i>Investitionskosten (einmalig):</i>	<i>Erstellung Parkfelder & Parkfeldmanagement (einmalig): sehr hoch (> 1'000'000 CHF)</i> <i>1 Parkfeld in ESH = ca. 50'000 CHF</i>
<i>Betriebskosten pro Jahr (laufend):</i>	<i>mittel (10'000 - 50'000 CHF)</i> <i>Einnahmen durch Park- & Mietgebühren</i>

6.1.2 Ladestationen für Elektrofahrzeuge

(Massnahme M1.2)

Ausgangslage / Zielsetzung

Wenn Personen einen Personenwagen nutzen, um ihre Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen, soll dies mit einem möglichst umweltfreundlichen Verkehrsmittel geschehen. Um die Entwicklung der Technologie hinsichtlich Fahrzeuge mit Elektroantrieb zu unterstützen, werden die Vorrichtungen getroffen, dass bei den Parkfeldern Ladestationen und entsprechende Installationen für die individuelle Abrechnung einfach installiert werden können.

Beschreibung

Mehrere Parkfelder werden mit einem intelligenten Ladesystemen für Elektrofahrzeuge ausgestattet und ein geeignetes System für die Stromabrechnung vorgesehen. Die Energieversorgung des Areals wird darauf ausgelegt, dass Nutzung der Ladestationen problemlos von mehreren Fahrzeugen möglich ist und es zu keinen Kapazitätsengpässen kommt. Dabei soll die Anzahl der Parkfelder, die über eine Ladevorrichtung verfügt dem jeweiligen Bedarf entsprechend nachgerüstet werden können. Mittel- bis langfristig sollen alle Parkfelder über eine Ladevorrichtung verfügen.

Mögliches System: ZapCharger Pro: Mit diesem System gibt es die Möglichkeit, die Hauptverteilung (Grundinstallation für die Elektrifizierung mehrerer Parkfelder) mit einem kleinen Aufwand zu erstellen. Danach können die einzelnen Ladestationen bei einer konkreten Nachfrage nach und nach installiert und an die Hauptverteilung angeschlossen werden. Dabei verhindert ein intelligentes Lademanagement Überlastungen, indem es das Aufladen der einzelnen Fahrzeuge koordiniert. Weitere Informationen unter: <https://novavolt.ch/ladesysteme-von-zaptec/zapcharger-pro/>. Es gibt aber auch noch andere Anbieter.

Nutzergruppen

- alle Nutzergruppen

Synergien mit anderen Massnahmen

- Parkraummanagement und Mehrfachnutzung
- Car-Sharing / Mietvelos
- Mobilitäts-Hub und Areal App

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt / Finanzierung

Bauherrschaft des Areals > Umsetzung der Massnahme planen/einleiten (Leerrohre, Anschlüsse, Stromversorgung usw.) / Zusammenarbeit mit externem Unternehmen, Liegenschaftsverwaltung > Betrieb

<i>Investitionskosten (einmalig):</i>	<i>Elektroladestationen (1 Einheit: < 500 CHF für die Flachkabelgrundinstallation, ca. 3'500 CHF für vollausgestatteter Ladepunkt)</i> <i>Installationen Abrechnung, Stromversorgung, Energieplanung (intelligentes Ladesystem)</i>
<i>Betriebskosten pro Jahr (laufend):</i>	<i>gering (< 10'000 CHF)</i>

6.1.3 Car-Sharing / Mietvelos

(Massnahme M1.3)

Ausgangslage / Zielsetzung

Mit dem Ziel, dass die Bewohner und auch die Beschäftigten, welche kein eigenes Fahrzeug nutzen, trotzdem mobil sind, werden ihnen Möglichkeiten für Carsharing geboten. Es wird zudem ein Potenzial gesehen, den Zweitwagenanteil zu reduzieren. Durch das Anbieten eines Sharing-Fahrzeuges oder eines Lastenvelos auf dem Areal, können Personen, die nicht regelmässig ein Auto benötigen, bei Bedarf ein solches Fahrzeug/Velo mieten und müssen nicht zwingend ein eigenes Fahrzeug besitzen. Insbesondere aufgrund des Fahrzeugbedarfs der Bewohner hauptsächlich am Feierabend und an Freitagen und von Beschäftigten zu Arbeitszeiten kann ein Standort auf dem Areal gut ausgelastet werden.

Das Teilen von Fahrzeugen trägt dazu bei, den Parkfeldbedarf auf dem Areal tief zu halten und bietet eine äquivalente Alternative zum eigenen Fahrzeug. Um zudem die auf dem Areal vorhandenen Fahrzeuge möglichst effizient zu nutzen und um die Zahl der Fahrzeuge zu vermindern, soll auch das private Carsharing gefördert werden.

Beschreibung

Auf dem Areal wird zu Beginn ein Angebot von 3 – 5 **Car-Sharing-Fahrzeugen** zur Verfügung gestellt. Die Fahrzeuge können in Zusammenarbeit mit Anbietern wie Mobility, Utorem, Ubeeqo, Urban Connect oder weiteren betrieben werden. Sharing-Fahrzeuge werden nahe bei den Hauseingängen platziert. Sie sollten möglichst gut zugänglich sein, um bei Bedarf zum Beispiel einen Kindersitz schnell zum PW transportieren zu können.

Es zudem wird geprüft, inwiefern auch **Car-Sharing auf privater Basis** mit privaten Fahrzeugen (2EM) gefördert werden kann. (Preisreduktion bei Parkfeldern, Austausch über Areal-App, Kostenübernahme des Einbaus der Grundausrüstung usw.)

Es wird geprüft, ob auf dem Areal zudem eine geeignete Anzahl an elektrisch betriebenen **Mietvelos** (E-Bike, Lastenvelo) angeboten werden kann. Mit diesen Fahrzeugen können mühelos kurze bis mittlere Distanzen zurückgelegt und Niveauunterschiede überwunden werden. Insbesondere Lastenvelos können als attraktive Alternative zum Auto dienen um z.B. Besorgungen zu tätigen und wenn man mit Kindern unterwegs ist. Sollen die Velos ausschliesslich den Bewohnern/Beschäftigten der Überbauung «alte Spinnerei an der Lorze» zur Verfügung stehen, empfiehlt sich eine Flotte von (elektrisch betriebenen) Arealvelos. Sollen die Mietvelos öffentlich nutzbar sein, kann eine Zusammenarbeit z.B. mit AirBie, Nextbike oder Carvelo2go geprüft werden. Zudem müsste für den Betrieb und die Abwicklung des Mietprozesses eine Strategie ausgearbeitet werden.

Das Angebot an mietbaren Fahrzeugen soll dynamisch bleiben und je nach Nachfrage vergrössert werden.

Soll das Carsharing bzw. die Mietvelos auch arealextern genutzt werden können, müssen die Parkfelder/Abstellplätze zwingend öffentlich zugänglich sein. Dazu wird Raum gesichert, damit die Fahrzeuge auf dem Areal an einem attraktiven Standort abgestellt werden können.

Die Sharing-Dienste könnten an einem Mobilitätspoint zusammengefasst werden. Gleichzeitig könnte dieser Standort eine Austauschplattform für die Arealnutzenden und Ansprechstandort für Mobilitätsfragen sein.

Nutzergruppen

- Bewohner, Beschäftigte, (bei Bedarf Öffentlichkeit)

Synergien mit anderen Massnahmen

- Parkraummanagement und Mehrfachnutzung
- Ladestationen für Elektrofahrzeuge
- Mobilitäts-Hub und Areal App

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt / Finanzierung

Bauherrschaft des Areals > Standort Planen, Fahrzeugpark organisieren / Zusammenarbeit mit externem Unternehmen, Umsetzungszeitpunkt mit Inbetriebnahme des Areals, Liegenschaftsverwaltung / externes Unternehmen > Betrieb

<i>Investitionskosten (einmalig) bei Zusammenarbeit mit externem Unternehmen*:</i>	<i>Parkfeld/Abstellplätze zur Verfügung stellen (Bei Arealvelos: Velopreis Abhängig von Art der Velos > mittel > 10'000 - 20'000 CHF)</i>
<i>Betriebskosten pro Jahr (laufend) bei Zusammenarbeit mit externem Unternehmen*:</i>	<i>mittel (ca. 20'000 CHF pro Auto / Jahr) Einnahme abhängig von Benützungshäufigkeit des Fahrzeuges</i>

* z.B. www.mobility.ch/de/geschaeftskunden/angebote-und-preise/mobility-flex ,
www.urban-connect.ch

6.2 Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs

6.2.1 Zugänglichkeit zu ÖV-Haltestellen sicherstellen (Massnahme M2.1)

Ausgangslage / Zielsetzung

Das Ziel ist, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit zunimmt und sich die Wege reduzieren, welche mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt werden. Da sich die Bushaltestellen «Baar, Paradies» und «Baar, Brauerei» unmittelbar neben dem Areal «alte Spinnerei an der Lorze» befinden, ist Potenzial vorhanden, die Nutzung des ÖV zu stärken.

Beschreibung

Ist eine ÖV-Haltestelle schnell und direkt erreichbar, ist dies ein positiver Anreiz, den öffentlichen Verkehr vermehrt als Transportmittel zu nutzen. Deshalb führt das Wegnetz auf dem Areal von den einzelnen Gebäuden bzw. Gebäudezugängen möglichst direkt zu den Bushaltestellen und wird attraktiv, sicher und benutzerfreundlich gestaltet. Damit auch Nutzende der angrenzenden (Wohn-)Gebiete von einer attraktiven Anbindung an den ÖV profitieren können, wird das möglichst durchlässig gestaltet und ist öffentlich zugänglich. Das für diese Massnahme erforderliche Wegnetz im Perimeter und die Anbindung an die Bushaltestellen wird planerisch gesichert.

Nutzergruppen

- alle Nutzergruppen

Synergien mit anderen Massnahmen

- Parkraummanagement und Mehrfachnutzung
- Attraktiver Aussenraum, Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt / Finanzierung

Bauherrschaft des Areals > Sicherung im Umgebungsplan, Massnahme planen/koordinieren/umsetzen

<i>Investitionskosten (einmalig):</i>	<i>Erneuerung und Gestaltung des Wegnetzes auf dem Areal / Umgebungsplanung (einmalig): gross (> 100'000 CHF)</i>
<i>Betriebskosten pro Jahr (laufend):</i>	<i>gering (< 10'000 CHF)</i> <i>Teil des Unterhalts</i>

6.2.2 Sensibilisierung mietender Unternehmen**(Massnahme M2.2)****Ausgangslage / Zielsetzung**

Mietende Unternehmen auf dem Areal «alte Spinnerei an der Lorze» sollen vor dem Einzug darauf sensibilisiert werden, dass sie die Potentiale/Möglichkeiten nutzen, die sich durch die attraktive Lage des Areals in Baar, der guten Erreichbarkeit mit dem Veloverkehr und der optimalen Anbindung an den ÖV ergeben. Mitarbeitende der Firma sollen möglichst nicht mit dem eigenen Auto anreisen.

Beschreibung

Parkfelder auf dem Areal werden an Unternehmen vermietet. Da attraktive Alternativen vorhanden sind, sollen die Unternehmungen den Mitarbeitenden keine Parkfelder gratis zur Verfügung stellen.

Mietende Unternehmen sollen dazu ermutigt werden, ihren Mitarbeitenden jährlich ÖV-Gutscheine abzugeben und das Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden mit Anreizen zu Gunsten des ÖV's zu beeinflussen. Dazu werden die Firmen auf die Möglichkeit des Angebots von ÖV-Job-Tickets (Zuger JobAbo) oder von ÖV-Gutscheinen als Lohnbestandteil für Mitarbeitende hingewiesen.

Nutzergruppen

- Beschäftigte

Synergien mit anderen Massnahmen

- Parkraummanagement und Mehrfachnutzung

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt / Finanzierung

Liegenschaftsverwaltung / mietende Unternehmen > Umsetzung und Betrieb

6.3 Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs

6.3.1 Ausreichende Anzahl an Veloabstellplätze, Ausstattung (Massnahme M3.1)

Ausgangslage / Zielsetzung

Der Veloverkehr ist nicht an einen Takt und eine bestimmte Linienführung gebunden sowie nicht von Verkehrsüberlastungen betroffen. Im Zusammenspiel mit einer attraktiven Infrastruktur können deshalb mit dem Velo kurze und mittlere Strecken schnell und flexibel zurückgelegt werden. Der Bewegungsradius vergrössert sich zudem bei der Nutzung eines E-Bikes.

Mit spezifischen planerischen Festlegungen auf dem Areal «alte Spinnerei an der Lorze» kann darauf hingewirkt werden, diese Stärken des Veloverkehrs zu nutzen und diesen zu fördern, damit mehr Personen ihre Wege mit dem Velo zurücklegen. Eine lenkungswirksame Massnahme dafür ist das Anbieten von genügend und attraktiven Veloabstellplätzen vor Ort.

Beschreibung

Auf dem Areal «alte Spinnerei an der Lorze» wird die Anzahl Veloabstellplätze gemäss der Bauordnung der Gemeinde Baar erstellt. Die Mindestanzahl an Veloabstellplätzen wird in den Sonderbauvorschriften festgehalten.

Zudem sind die Abstellplätze auf die unterschiedlichen Anforderungen der Nutzenden ausgerichtet; Es sind Abstellplätze und Lademöglichkeiten für Elektrovers vorhanden, es ist Platz für Spezialvelos und für das Abstellen von Kindervelos wird ein geeigneter, für Kinder zugänglicher Standort angeboten. Die Veloabstellplätze befinden sich nahe bei den Gebäudezugängen und sind vorwiegend fahrend, konfliktfrei und möglichst direkt vom umliegenden Netz erreichbar. Dort wo die Zufahrt im Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr erfolgt, werden Konflikte durch geeignete Massnahmen vermieden.

Die Anordnung der Velobstellplätze und das Zusammenspiel mit den weiteren Einstellräumen und dem Standort des Velogeschäfts wird in einem Gesamtkonzept geplant und entspricht den Vorgaben gemäss Bauordnung Baar. Weiter entsprechen die Veloabstellanlagen den Anforderungen der VSS-Normen SN 40 065 und SN 40 066 und sind grosszügig dimensioniert.

Nutzergruppen

- alle Nutzergruppen

Synergien mit anderen Massnahmen

- Parkraummanagement und Mehrfachnutzung
- Attraktiver Aussenraum, Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr
- Mobilitäts-Hub und Areal App

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt / Finanzierung

Bauherrschaft des Areals > Umsetzung der Massnahme planen/koordinieren, Liegenschaftsverwaltung > Betrieb

<i>Investitionskosten (einmalig):</i>	<i>Erstellung und Ausstattung von Veloabstellanlagen (einmalig): hoch (> 100'000 CHF)</i>
<i>Betriebskosten pro Jahr (laufend):</i>	<i>gering (< 10'000 CHF)</i>

6.3.2 Attraktiver Aussenraum, Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr (Massnahme M3.2)

Ausgangslage / Zielsetzung

Das Areal befindet sich an einer attraktiven Lage in Baar und es ist ein gutes ÖV-, Versorgungs- und Naherholungsangebot in der unmittelbaren Umgebung vorhanden. Gleichzeitig grenzt der Perimeter sowohl an einen kantonalen Radweg (Alltagsverkehr) und das Velo- und Mountainbikernetz von SchweizMobil (Freizeit), als auch an das Wanderwegnetz und an kommunale Fussgängerverbindungen an. Die Anziehungspunkte können deshalb von den Arealbewohnern / Beschäftigten bequem zu Fuss oder mit dem Velo erreicht werden. Weiter ist bei den Kunden der Gewerbebetriebe davon auszugehen, dass es sich oft auch um eine lokale Kundschaft handeln wird, welche in Baar und Umgebung lebt. Zusätzlich laden die öffentlichen Plätze auf dem Areal Erwachsene, Jugendliche & Kinder zum Aufenthalt ein. Diese Personen sind somit eine wichtige Zielgruppe für die Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs.

Um diese Verkehrsmittel weiter zu fördern, sollen auch die Infrastrukturen und das Wegnetz auf dem Areal «alte Spinnerei an der Lorze» sowie die Anbindung ans übergeordnete Wegnetz attraktiv und durchgängig gestaltet werden.

Beschreibung

Mit der neuen Überbauung soll die Erreichbarkeit der umliegenden Anziehungspunkte wie bisher optimal gewährleistet werden. Auf dem Areal wird darauf hingewirkt, die Anbindung an die angrenzenden Fuss- und Velowegnetze sicherzustellen und diese nach Möglichkeit über das Areal miteinander zu verbinden. Das arealinterne Netz bzw. die Wegführung wird möglichst nach den Bedürfnissen der Nutzer – also attraktiv, sicher und benutzerfreundlich – gestaltet. Weiter soll der Aussenraum des Areals «alte Spinnerei an der Lorze» Begegnungen und den Aufenthalt im Freien ermöglichen. Auf dem Areal ist zudem genügend Platz für Abstellflächen für Kinderwagen, FäG und Spielzeuge vorgesehen.

Durch die unterirdische Parkieranlagen und die Trennung von Verkehrs- und Aufenthaltsflächen wird die Aussenraumqualität gesteigert. In diesem Aussenraum entsteht aufgrund der guten Anordnung der Arealerschliessung für den MIV, der Anlieferung und der Veloabstellplätzen in Abstimmung mit den Fuss- und Velowegen ein attraktiver und grösstenteils autofreier Aufenthaltsraum. Zudem sollen die Aussenräume und die Zugänge zu den einzelnen Gebäuden behindertengerecht gestaltet werden.

Die oben beschriebenen Punkte werden bei der weiteren Planung beachtet und planerisch gesichert.

Nutzergruppen

- alle Nutzergruppen

Synergien mit anderen Massnahmen

- Parkraummanagement und Mehrfachnutzung
- Zugänglichkeit zur ÖV-Haltestelle sicherstellen
- Ausreichende Anzahl an Veloabstellplätze, Ausstattung
- Vielfältiges Nutzungsangebot
- Autoverzichtserklärung / ÖV-Gutscheine / Mobilitätspakete
- Co-Working Spaces

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt / Finanzierung

Bauherrschaft des Areals > Sicherung im Umgebungsplan, Massnahme planen/koordinieren/umsetzen

<i>Investitionskosten (einmalig):</i>	<i>Erstellung und Gestaltung Umgebung (einmalig): sehr hoch (> 500'000 CHF)</i>
<i>Betriebskosten pro Jahr (laufend):</i>	<i>betrieblicher Unterhalt der Liegenschaft</i>

6.4 Massnahmen zur Förderung des Mobilitätsmanagements

6.4.1 Vielfältiges Nutzungsangebot

(Massnahme M4.1)

Ausgangslage / Zielsetzung

Ein vielfältiges Nutzungsangebot stellt kurze Wege sicher. Zusammen mit der Förderung von autoarmen Nutzungen auf dem Areal kann dadurch der Anteil MIV am gesamten Verkehrsaufkommen der Überbauung reduziert werden.

Beschreibung

Neben Wohnen sind verschiedene Dienstleistungs- und Verkaufsnutzungen, ein Hotelbetrieb, Gastronomieangebote sowie Bildungs-/Freizeit-/Kultureinrichtungen geplant. Aufgrund der verschiedenen Angebote können die Nutzer viele Bedürfnisse direkt auf dem Areal befriedigen. Damit entfallen die Wege zu ihrem Ziel.

Auf dem Areal werden Alterswohnungen und preisgünstige Wohnungen geschaffen. Durch das vielfältige Nutzungsangebot können diese Nutzergruppen trotz reduziertem Autoanteil ihre Mobilitätsbedürfnisse ausreichend und oft direkt auf dem Areal befriedigen.

Nutzergruppen

Alle Nutzergruppen

Synergien mit anderen Massnahmen

- Parkraummanagement und Mehrfachnutzung
- Attraktiver Aussenraum, Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt / Finanzierung

Die Grundsätze zu den anzustrebenden Nutzungen werden im Bebauungsplan festgehalten.

<i>Investitionskosten (einmalig):</i>	<i>Teil der Planungskosten</i>
<i>Betriebskosten pro Jahr (laufend):</i>	<i>keine</i>

6.4.2 Mobilitäts-Hub und Areal App

(Massnahme M4.2)

Ausgangslage / Zielsetzung

Gemäss den bereits beschriebenen Massnahmen sollen auf dem Areal «alte Spinnerei an der Lorze» vielfältige Mobilitätsangebote entstehen. Diese sollen möglichst zusammengefasst und an einem zentralen Ort platziert werden.

Auf dem Areal «alte Spinnerei an der Lorze» sollen verschiedene Nutzungen und vielfältige Mobilitätsangebote entstehen sowie unterschiedliche Menschen mit unterschiedlichen Interessen dort leben bzw. sich dort aufhalten. Ein Areal-App soll die verschiedenen Nutzergruppen bei der Vernetzung und der Abwicklung ihrer Mobilitätsbedürfnisse unterstützen.

Beschreibung

Es wird ein Mobilitäts-Hub geschaffen. An diesem Standort werden folgende verschiedene Angebote zentral zusammengefasst: Car-Sharing, Bike-Sharing (verschiedene Velos), E-Scooter, 2Rad Werkstatt, Paketbox usw.

Gleichzeitig prüft die Bauherrschaft die Einführung einer Areal-App. Die App hilft dabei, das Zusammenleben auf dem Areal zu koordinieren und möglichst viele Vorteile aus dem Zusammenleben von verschiedenen Nutzergruppen und Menschen herauszuholen. Sie enthält zudem Informationen über Möglichkeiten, die auf dem Areal und in der Umgebung zur Verfügung stehen, um die Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Die App dient als Vermittlungsplattform, sammelt verschiedene Angebote und stellt diese übersichtlich dar. Sie dient weiter dazu, Fahrgemeinschaften zu bilden, arealeigene Mobilitätsangebote und Dienstleistungen zu buchen, dem Parkfeldmanagement, sich mit den Nachbarn zu vernetzen und auszutauschen, Kontakt zur Verwaltung aufzunehmen usw. Eine Möglichkeit ist beispielsweise auch die Integration eines Routen- und Reiseplaners in die App, welcher für die gewünschten Strecken die beste Reisekette je Verkehrsmittel zusammenstellt und die wichtigsten Indikatoren (Kosten, externe Effekte etc.) ersichtlich macht.

Beispiele für Mobilitäts-Hub / Areal-Apps: www.trafikpoint.ch , <https://www.allthings.me/de/>

Beispiel für die Integration eines Routen- und Reiseplaners: <https://business.routenrank.com/widget/>

Nutzergruppen

Bewohner, Beschäftigte, (bei Bedarf Öffentlichkeit)

Synergien mit anderen Massnahmen

- Parkraummanagement und Mehrfachnutzung
- Ladestationen für Elektrofahrzeuge
- Car-Sharing / Mietvelos
- Ausreichende Anzahl an Veloabstellplätze, Ausstattung
- Attraktiver Aussenraum, Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr
- Autoverzichtserklärung / ÖV-Gutscheine / Mobilitätspakete
- Paket- / Konsumdepot

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt / Finanzierung

Bauherrschaft des Areals > Umsetzung der Massnahme planen/koordinieren, Liegenschaftsverwaltung > Betrieb

<i>Investitionskosten (einmalig):</i>	<i>Mobilitäts-Hub: Teil der Planungskosten</i> <i>Areal-App: App programmieren: gering (< 10'000 CHF)</i>
<i>Betriebskosten pro Jahr (laufend):</i>	<i>gering (< 10'000 CHF)</i>

6.4.3 Mobilitätspakete / Autoverzichtserklärung**(Massnahme M4.3)****Ausgangslage / Zielsetzung**

Um den Verkehr in Richtung einer nachhaltigen Mobilitätsabwicklung zu verlagern, sollen Personen mittels Verzichtserklärung aktiv auf ein Auto verzichten können und dafür belohnt werden. Gleichzeitig wird mit Mobilitätspaketen bzw. ÖV-Gutscheinen die Nutzung von anderen Verkehrsmitteln gefördert.

Beschreibung

Den Bewohnern und Beschäftigten soll die Möglichkeit geboten werden, jährlich ihr eigenes bedarfsgerechtes «Mobilitätspaket» zusammenzustellen. Beim Unterzeichnen einer Autoverzichtserklärung, stehen den Personen ein jährlicher Mobilitätsbonus gratis zur Verfügung (z.B. ÖV-Gutscheine, Zuger JobAbo, Sharing-Guthaben). Dabei wird auch für die Finanzierung eine Strategie ausgearbeitet. Idealerweise werden die Pakete aus den Einnahmen aus der Parkfeldbewirtschaftung finanziert.

Es wird empfohlen, die Angebote mit der Areal-App (gemäss Massnahme M4.2) zu koordinieren.

Beispiel für die Mobilitätspakete ist die Überbauung Matteo in Kriens: <https://www.matteo-luzern.ch/mobilitaetskonzept>

Nutzergruppen

Bewohner, Beschäftigte

Synergien mit anderen Massnahmen

- Parkraummanagement und Mehrfachnutzung
- Car-Sharing / Mietvelos
- Attraktiver Aussenraum, Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr
- Mobilitäts-Hub und Areal App

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt / Finanzierung

Bauherrschaft des Areals > Umsetzung der Massnahme planen/koordinieren, Liegenschaftsverwaltung > Betrieb

<i>Investitionskosten (einmalig):</i>	<i>Strategie ausarbeiten, Administrativer Aufwand aufgleisen (einmalig), gering (< 10'000 CHF)</i>
<i>Betriebskosten pro Jahr (laufend):</i>	<i>mittel (10'000 – 50'000 CHF) evtl. Finanzierung durch Parkfeldbewirtschaftung</i>

6.4.4 Paket- / Konsumdepot

(Massnahme M4.4)

Ausgangslage / Zielsetzung

Aufgrund der gut erschlossenen Lage und der Bedürfnisse der Nutzergruppen sollen insbesondere alltägliche Wege möglichst mit ÖV, zu Fuss und mit dem Velo zurückgelegt werden. Daher kann es praktisch sein, wenn grosse Lieferungen oder Einkäufe gesammelt direkt zum Haus geliefert werden und kein eigenes Fahrzeug für deren Transport notwendig ist.

Beschreibung

An einem zentralen Ort im Areal, beispielsweise in Verbindung mit einem Mobilitäts-Hub oder bei den Briefkästen, wird ein Paket-/Konsumdepot eingerichtet. Dort können angelieferte Pakete zwischengelagert oder Einkäufe hinbestellt werden. Das Konsumdepot ist nur für die Nutzenden des Areals zugänglich (abgeschlossen). Das Depot kann von diversen Anlieferern (z.B. Post, LeShop etc.) genutzt werden.

Ein Beispiel für solche intelligenten Paketboxen findet sich unter www.paketbox.ch.



Abbildung 8: Beispiel Paketbox (Quelle: www.paketbox.ch)

Nutzergruppen

Bewohner, Beschäftigte

Synergien mit anderen Massnahmen

- Parkraummanagement und Mehrfachnutzung
- Mobilitäts-Hub und Areal App

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt / Finanzierung

Bauherrschaft des Areals > Umsetzung der Massnahme planen/koordinieren, Liegenschaftsverwaltung > Betrieb

<i>Investitionskosten (einmalig):</i>	<i>Integration in Gebäude, mittel (15'000 – 50'000 CHF)</i>
<i>Betriebskosten pro Jahr (laufend):</i>	<i>Sehr gering (< 5'000 CHF)</i>

6.4.5 Co-Working Spaces**(Massnahme M4.5)****Ausgangslage / Zielsetzung**

Um das Ziel zu erfüllen, Verkehr zu vermeiden, können Co-Working-Spaces geschaffen werden. Da mit diesen der Arbeitsweg eingespart werden kann. Trotzdem bieten diese die Möglichkeit, ausserhalb der Wohnung in einer ruhigen Umgebung zu arbeiten. Gleichzeitig wird die Konsumation und die soziale Vernetzung auf dem Areal gefördert.

Beschreibung

Es soll die Bereitstellung von Co-Woking-Space auf dem Areal geprüft werden. Dazu können auch «rest-Räume» oder Räumlichkeiten, die für die Wohnnutzung nicht ideal sind, genutzt werden.

Nutzergruppen

Bewohnerschaft

Synergien mit anderen Massnahmen

- Parkraummanagement und Mehrfachnutzung
- Attraktiver Aussenraum, Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr

Zuständigkeit / Umsetzungszeitpunkt / Finanzierung

Bauherrschaft des Areals > Flächen planen/sichern Liegenschaftsverwaltung > Betrieb

<i>Investitionskosten (einmalig):</i>	<i>Teil der Planungskosten</i>
<i>Betriebskosten pro Jahr (laufend):</i>	<i>gering (< 10'000 CHF)</i>

6.4.6 Mobilitätskonzept Stufe Baueingabe

(Massnahme M4.6)

Ausgangslage / Zielsetzung

Mit der Baubewilligung wird im Sinne der übergeordneten Vorgaben aus dem Bebauungsplan und dem vorliegenden Mobilitätsgutachten, ein Mobilitätskonzept erarbeitet.

Beschreibung

Im Rahmen des Baugesuchs ist in einem Mobilitätskonzept aufzuzeigen, wie die Mobilität aller Nutzenden zu ihrem räumlichen Umfeld zu organisieren und zu bewältigen ist. Die Grundeigentümerschaft/Bauherrschaft konkretisiert Aussagen des vorliegenden Dokumentes und stellt die Umsetzung der Massnahmen zum Mobilitätsmanagement sicher. Die Massnahmen für das ganze Areal werden mit der Baubewilligung verbindlich festgelegt. Folgende Inhalte werden konkretisiert:

- Ziel, Zweck
- Projektbeschrieb mit wichtigsten Eckdaten (Nutzungen, Herleitung der Anzahl Auto-Parkfelder und Veloabstellplätze, ÖV- und Velo- bzw. Fussverkehrs-Anbindung, Ziele und Quellen des erwarteten Verkehrsaufkommens)
- Nachweis der Umsetzung des vorliegenden Mobilitätsmanagementkonzepts auf Stufe Baueingabe:
 - o Präzisierung und Begründung der Anzahl Parkfelder für Bewohner und Besucher, Möglichkeiten zur Reduktion/Umnutzung der Parkfeldanzahl aufzeigen
 - o Betriebskonzept mit Parkplatzbewirtschaftung, Massnahmen Parkleitsystem
 - o Massnahmen bei zu hoher Parkplatznachfrage (monetäre Bewirtschaftung, Massnahmen Parkraummanagement)
 - o Abwicklung der Lademöglichkeiten für Elektromobilität (Auto und Velo)
 - o Sicherstellung erforderlicher Anzahl Veloabstellplätze (inkl. Kinder- und Spezialvelos) sowie der Einstellräume für Kinderwagen usw. Ausstattung und Lage gemäss geltendem Reglement, Normen und Anforderungen
 - o Nachweis eines attraktiven Wegnetz auf dem Areal sowie von sicheren und direkten Anschlüssen an das Fuss- und Velonetz und zur ÖV-Haltestelle.
 - o Vorhandensein und Abwicklung des Carsharing-Angebots, Strategie für Mietvelos (E-Bike, Lastenvelo)
- Weitere Massnahmen im Bereich MIV, Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs
- Service-, Kommunikations- und Informationsmassnahmen
- Mobilitätsverantwortliche Person
- Monitoring/Controlling sichern. Das Monitoring/Controlling beinhaltet folgende Punkte: Mögliches Vorgehen, Periodizität, Zuständigkeit, Indikatoren definieren, Hinweis auf Massnahmen/Sanktionen bei Nichterreichen der Ziele

Anhang

Es wurden keine Einträge für das Inhaltsverzeichnis gefunden.

A Begleitbrief Fragebogen

Text
Text Text Text Text Text Text Text Text Text Text Text Text Text Text Text Text

B Analyse 1

Text
Text Text