



EnergieSchweiz
für Gemeinden
Mobilität

MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen
von Arealen

Beispiele von Arealen mit Mobilitätsmanagement

Handbuch (März 2025)



EnergieSchweiz für Gemeinden

MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von Arealen

Bundesamt für Energie BFE
Pulverstrasse 13
3063 Ittigen

Unterstützt durch

Bundesamt für Energie, EnergieSchweiz
Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Kanton Tessin, Dipartimento del territorio
Kanton Waadt, Département de la culture, des infrastructures et des ressources humaines
Kanton Wallis, Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt
AGGLO St.Gallen - Bodensee
Stadt Zug, Baudepartement
Stadt Zürich, Tiefbauamt



Begleitgruppe

Martina Zoller, Bundesamt für Energie, Sektion Mobilität
Karin Wasem, Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Andreas Keiser, Stadt Zug, Baudepartement
Denis Heyne, Stadt Zug, Baudepartement
Nicola Nübold, Stadt Zürich, Tiefbauamt
Tobias Winiger, Geschäftsstelle AGGLO St.Gallen - Bodensee
Stefanie Steiner, Geschäftsstelle Minergie
Pauline Hosotte, Mobility Management Suisse, Romandie
Alexandre Federau, Mobility Management Suisse, Romandie
Davide Marconi, Mobility Management Suisse, Ticino

Bearbeitungsteam

synergo in Zusammenarbeit mit PLANAR AG

Roberto De Tommasi (Projektleiter), Nathalie Heiniger (synergo)
Stefan Schneider, Xenia Fraefel (PLANAR AG)

Zitierweise

EnergieSchweiz für Gemeinden (Hrsg.), MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von Arealen, Verankerung des Mobilitätsmanagements, Handbuch, März 2025, erarbeitet von synergo in Zusammenarbeit mit PLANAR.

Dieses Handbuch wurde mit Unterstützung von EnergieSchweiz erstellt.
Für den Inhalt ist alleine das Bearbeitungsteam verantwortlich.

Inhalt

Vorwort	3
1 Einführung	4
1.1 Definition eines Areals – Systemabgrenzung	4
1.2 Die Rolle der Mobilität in Arealen	5
1.3 Mobilitätsmanagement in Arealen	7
2 Beispiele von Arealen	11
2.1 Überblick	11
2.2 Wohnüberbauung Aeschbachquartier	12
2.3 Wohnüberbauung LeNa Haus	15
2.4 Neuer Produktionsstandort von Rolex	18
2.5 Kantonales Verwaltungsgebäude Seetalplatz (KVSE)	21
2.6 Terre Bonne Park	24
2.7 Wohn- und Gewerbesiedlung im Ziegeleipark	27
2.8 Erweiterung Hauptsitz IBSA (Institut Biochimique SA)	30
2.9 Wohnsiedlung Giesserei	33
2.10 Siedlung KOCH im Koch-Quartier	36
2.11 Wohnhochhaus Projekt PI	39
Glossar	I

Vorwort

Nachhaltige Areale stehen für Überbauungen, die sowohl in der Entwicklung als auch im Betrieb möglichst ressourcenschonend, wirtschaftlich und sozialverträglich sind. Dazu gehört eine effiziente Mobilitätsgestaltung, die darauf ausgerichtet ist, das vom Areal ausgehende Verkehrsaufkommen zu reduzieren und auf umwelt- und flächeneffiziente Verkehrsmittel zu lenken.

Das Projekt «Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von Arealen» (MIPA) befasst sich mit dem Mobilitätsmanagement im Personenverkehr von Arealen. Das Mobilitätsmanagement ist dabei ein wichtiger Einflussfaktor, um das von einem Areal ausgehende Verkehrsaufkommen zu reduzieren bzw. die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Velos sowie das zu Fussgehen zu fördern. Wichtig ist, dass das Mobilitätsmanagement mit der Infrastruktur im Umfeld des Areals abgestimmt ist und ab Inbetriebnahme des Areals seine Funktion erfüllt.

Das Handbuch zeigt auf, wie das Mobilitätsmanagement von der Planung bis zur Inbetriebnahme eines Areals vorbereitet und umgesetzt werden muss und durch welche Akteure dabei welche Aufgaben zu erfüllen sind.

Das Handbuch setzt sich aus drei in sich abgeschlossenen Teilen zusammen:

Aufbau Handbuch MIPA



1 Einführung

In diesem Kapitel wird die Rolle der Mobilität bei der Gestaltung eines Areals umschrieben. Dabei wird ein besonderes Augenmerk auf das Mobilitätsmanagement und dessen Nutzen gerichtet.

1.1 Definition eines Areals – Systemabgrenzung

Das Projekt MIPA beschäftigt sich mit Arealen,

- die in einem Planungsprozess¹ mit der öffentlichen Hand stehen.
- in denen überwiegend Wohnnutzungen und/oder Dienstleistungen (z. B. Büros) geplant sind.

Die dem Projekt zugrunde liegende Definition eines Areals lehnt sich an die Formulierung im Leitfaden «Arealentwicklung für die 2000-Watt-Gesellschaft»² an:

«Ein Areal ist ein klar definierter räumlicher Perimeter, welcher von einem Einzelunternehmen oder einer einheitlich organisierten Gemeinschaft entwickelt wird. Durch die Transformation der bestehenden, vergangenen Nutzung in eine neue Nutzung erhält das Areal eine neue Identität».

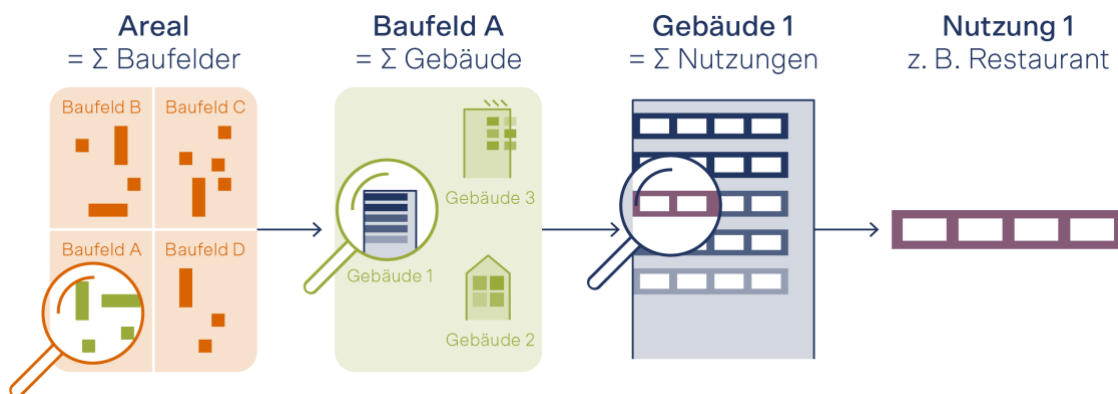


Abbildung 1: Zusammensetzung eines Areals (Quelle: siehe Fussnote 2)

Ein Areal kann in verschiedene Baufelder unterteilt sein. Jedes Baufeld kann verschiedene Gebäude beinhalten, die wiederum unterschiedliche Nutzungen beherbergen können.

¹ Mit Planungsprozess ist z. B. die Durchführung eines Studienauftrags (z. B. Testplanung), Sondernutzungsplanungsverfahren oder auch die Entwicklung eines konkreten Projektes mit einem nachfolgenden Baugesuch gemeint. Vgl. dazu: MIPA-Handbuch «Verankerung des Mobilitätsmanagements».

² Bundesamt für Energie et al., Arealentwicklung für die 2'000-Watt-Gesellschaft, Leitfaden und Fallbeispiele, Zürich, 2008.

1.2 Die Rolle der Mobilität in Arealen

1.2.1 Nutzen einer effizienten Mobilitätsgestaltung

Der Nutzen einer effizienten Mobilitätsgestaltung in einem Areal ist vielfältig (vgl. auch Kapitel 1.3.5) und umfasst insbesondere die folgenden Elemente:

- Verringerung des Raumbedarfes
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit
- Verringerung des induzierten Verkehrs
- Reduktion des Energieverbrauchs und der damit verbundenen Treibhausgasemissionen
- Verbesserung der Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln

Gerade die Reduktion des Energieverbrauchs und der damit verbundenen Treibhausgasemissionen sind wichtige Elemente, die es bei der Entwicklung von Arealen zu berücksichtigen gilt. Der Verkehr als realisierte Mobilität von Personen birgt dabei ein grosses Optimierungspotenzial, ist er doch gesamtschweizerisch mit rund 36 % für den grössten Anteil des Energieverbrauchs nach Verbrauchergruppen verantwortlich³.

1.2.2 Einflussfaktoren der Mobilität in einem Areal

Die durch ein Areal ausgelöste Mobilität zeigt sich im Verkehrsaufkommen und in der Verkehrsmittelwahl. Für die effiziente Mobilitätsgestaltung eines Areals ist einerseits das Verkehrsaufkommen zu minimieren⁴ und andererseits die Verkehrsmittelwahl in Richtung einer hohen Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Velo- und Fussverkehrs zu beeinflussen. Die Ansatzpunkte zur Reduktion des Verkehrsaufkommens und zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl liegen in folgenden Einflussfaktoren (vgl. Abbildung 2):

³ Aufteilung des Endverbrauchs in TJ nach Verbrauchergruppen (2022): Haushalte (27.6%), Industrie (19.0%), Dienstleistungen (16.0%), Verkehr (36.2%). Informationen aus: Bundesamt für Energie, Schweizerische Gesamtenergiestatistik 2022, Bern, 2023.

⁴ Dies ist nur bedingt gewollt und auch möglich, da das Verkehrsaufkommen auch ein Indikator für die Nachfrage in einem Areal darstellt. Z. B. bei einem Areal, das neben Wohnnutzungen und Büros auch kundenintensive Nutzungen wie Retail, Restaurant, Kino, etc. beinhaltet.

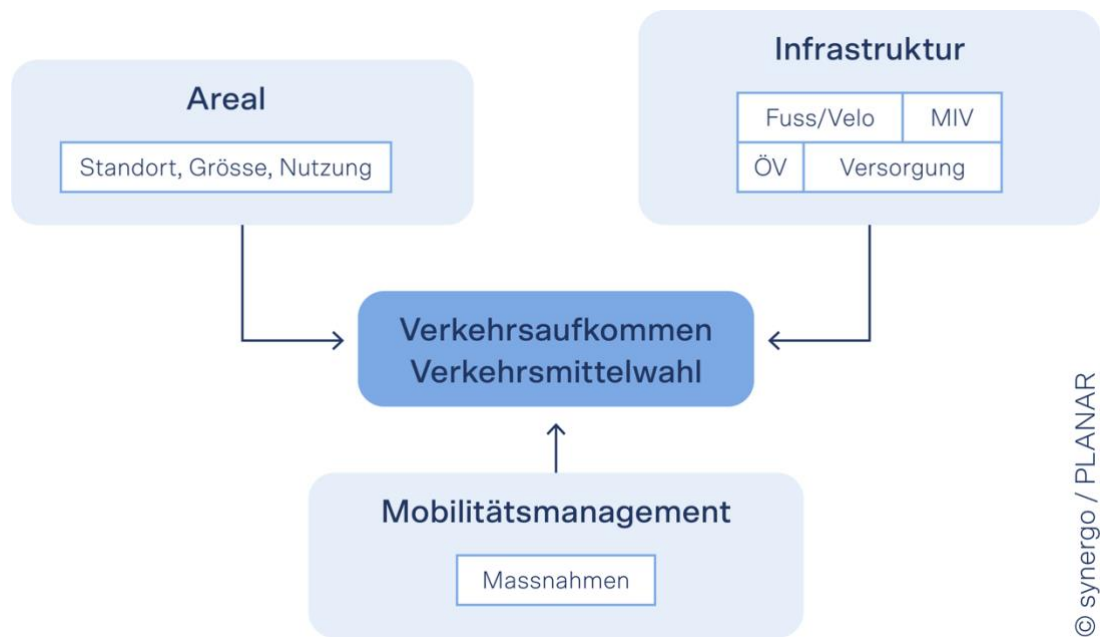


Abbildung 2: Einflussfaktoren der Mobilität in einem Areal

Einflussfaktor Areal

Die Lage bzw. der Standort, die Grösse im Sinne der vorhandenen Flächen sowie die Nutzungen (z. B. Wohnen, Dienstleistung) und Nutzergruppen (Bewohnerschaft, Beschäftigte, Kundschaft, Besuchende der Wohnnutzungen) sind massgebend für das resultierende Verkehrsaufkommen eines Areals.

Einflussfaktor Infrastruktur

Die verkehrliche Infrastruktur bzw. die Erschliessungsqualität eines Areals mit den verschiedenen Verkehrsträgern ist massgeblich verantwortlich, ob das generierte Verkehrsaufkommen möglichst auf umwelt- und flächeneffiziente Verkehrsmittel gelenkt werden kann. Zentral ist die vorhandene Anbindungsqualität an das umgebende öffentliche Verkehrsangebot (Netz und Taktfolge) und an das Fuss- und Veloverkehrsnetz zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme eines Areals. Zur verkehrlichen Infrastruktur gehören auch die Ausstattung und die Distanz zu Sharing-Angeboten (z. B. öffentlich zugängliche Car- und Bikesharing-Angebote) im Umfeld des Areals.

Neben der verkehrlichen Infrastruktur ist die Ausstattung und Distanz zu Versorgungseinrichtungen wie z. B. Läden für den täglichen Bedarf, Bildungsinstitutionen und Naherholungsräumen insbesondere bei Wohnnutzungen wichtig. Sind diese Einrichtungen in der näheren Umgebung von Arealen vorhanden, so können sie zu Fuss oder mit dem Velo aufgesucht werden.

Einflussfaktor Mobilitätsmanagement

Massnahmen des Mobilitätsmanagements, die den Nutzergruppen eines Areals bei Inbetriebnahme zur Verfügung stehen, bilden zusammen mit der Infrastruktur im Umfeld ein abgerundetes Paket, das insbesondere einen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl ausübt.

Die drei genannten Einflussfaktoren und ihre Ansatzpunkte stehen in Wechselwirkung zueinander und ermöglichen so, dass ein Areal – auf den Verkehr bezogen – zu einem nachhaltigen Areal wird, mit einem möglichst geringen Verkehrsaufkommen, das weitestgehend mit umwelt- und flächeneffizienten Verkehrsmitteln abgewickelt wird.

1.3 Mobilitätsmanagement in Arealen

1.3.1 Umschreibung

Die in MIPA verwendete Umschreibung des Mobilitätsmanagements in Arealen lautet wie folgt⁵:

«Das arealbezogene Mobilitätsmanagement befasst sich mit den durch die Aktivitäten in einem Areal generierten Mobilitätsbedürfnissen und Verkehrsvorgängen. Ziel ist es, diese möglichst effizient, d.h. umwelt- und sozialverträglich sowie wirtschaftlich abzuwickeln. Dabei bedarf es einer aktiven Rolle der Akteure in einem Areal, indem diese Entscheide so treffen und Massnahmen in ihrem eigenen Wirkungsbereich so umsetzen, dass sie einen möglichst grossen Beitrag zur Zielerreichung leisten. Bei der Entwicklung und dem Betrieb von Massnahmen werden die Akteure durch die Behörden und durch Mobilitätsanbieter⁶ unterstützt.»

1.3.2 Massnahmen des arealbezogenen Mobilitätsmanagements

Kernstück eines Mobilitätsmanagements in einem Areal bilden die Massnahmen. Diese werden auf die Nutzenden eines Areals ausgerichtet⁷.

1.3.3 Idealer Zeitpunkt der Inbetriebnahme

Damit das arealbezogene Mobilitätsmanagement seine Wirkung entfalten kann, ist der Zeitpunkt seiner Inbetriebnahme wichtig. Idealtypisch ist, dass die Massnahmen des Mobilitätsmanagements gleichzeitig mit der Inbetriebnahme von ersten Teilen (z. B. einzelne Baufelder oder Gebäude) eines Areals etabliert werden.

⁵ In Anlehnung an die Definition des Begriffs «Betriebliches Mobilitätsmanagement» aus synergo-Tensor AG: Mobilitätsmanagement in Betrieben – Motive und Wirksamkeit, Forschungsauftrag SVI 2004/045, Zürich, September 2008.

⁶ Unter dem Begriff «Mobilitätsanbieter» werden z. B. öffentliche Transportunternehmen, Carsharing- oder Bikesharing-Anbieter verstanden.

⁷ Die Massnahmen werden ausführlich im MIPA-Handbuch «Mobilitätskonzepte für Areale», Anhang A-I beschrieben.

1.3.4 Akteure

Die wichtigsten Akteure im arealbezogenen Mobilitätsmanagement sind die Behörden, die im Areal zuständigen Akteure und die Nutzenden des Areals.

Behörden (Standortgemeinde und Standortkanton)

Die Hauptrolle der Behörden ist es, in den vorgelagerten Planungsprozessen die für das Areal zuständigen Akteure zu «überzeugen», ein Mobilitätsmanagement umzusetzen. Dies können sie grundsätzlich auf zwei Arten⁸ tun:

Vorgaben

Die Behörden definieren - gestützt auf existierende oder zu schaffende planerische und rechtliche Rahmenbedingungen - Vorgaben zum Mobilitätsmanagement in den für das Areal relevanten Planungsinstrumenten und tragen so zu dessen Verankerung bei.

Beratung

Die Behörden bieten den für das Areal zuständigen Akteuren eine Beratung zum Mobilitätsmanagement an.

Zuständige Akteure im Areal – Private

Mit «zuständige Akteure im Areal» sind diejenigen Akteure gemeint, die für den Aufbau und Betrieb des Mobilitätsmanagements während der Planung, des Baus und nach Inbetriebnahme eines Areals eine zentrale Rolle spielen bzw. dafür die Verantwortung tragen. In der Komplexität⁹ reduziert, lassen sich diese in zwei Gruppen einteilen:

Grundeigentümer- / Bauherrschaft

Meist sind es Grundeigentümerschaften, welche eine Arealentwicklung initiieren. Diese haben daher in einer frühen Phase der Arealentwicklung, z. B. bei einer Testplanung, einem Wettbewerb oder einer Sondernutzungsplanung, im kooperativen Zusammenspiel mit den Behörden einen wesentlichen Einfluss darauf, dass das arealbezogene Mobilitätsmanagement bereits frühzeitig thematisiert bzw. verankert wird.

Die Bauherrschaft kann in den vorstehend erwähnten Planungsphasen ebenfalls eine Rolle spielen; sie ist jedoch im Wesentlichen dafür verantwortlich, dass das Mobilitätsmanagement konzeptmässig¹⁰ als Bestandteil des Baugesuchs klar gefasst ist und entsprechend umgesetzt und betrieben wird.

⁸ Das MIPA-Handbuch «Verankerung des Mobilitätsmanagements» befasst sich ausführlich mit diesem Thema und insbesondere mit der Rolle der Behörden der Standortgemeinde bzw. des Standortkantons.

⁹ Die Grundeigentümer- wie auch die Bauherrschaft setzen für bestimmte Aufgaben bei der Planung, der Entwicklung und des Betriebs eines Areals «nachgelagerte» Organisationen wie Architekturbüros, Arealentwickler, Vermarktungsbüros, Liegenschaftenverwaltungen etc. ein.

¹⁰ Das MIPA-Handbuch «Mobilitätskonzepte für Areale» befasst sich ausführlich mit dem Ablauf und den Inhalten eines Mobilitätskonzepts.

Eigentümer- / Mieterschaft

Die Eigentümer- und/oder Mieterschaft von Flächen innerhalb des Areals können für den Betrieb von ausgewählten Massnahmen des Mobilitätsmanagements zuständig sein. Bei welchen Massnahmen dies opportun ist, hängt einerseits von der Massnahme selbst und andererseits von der Organisationsstruktur¹¹ des Areals ab.

Nutzende des Areals

Die Nutzenden sind schlussendlich Einzelpersonen, die sich aus verschiedenen Gründen und in unterschiedlichem Ausmass im Areal aufhalten. Die wesentlichen Nutzergruppen sind die Bewohnerschaft und die Beschäftigten. Die Kundschaft sowie Besuchende von Wohnnutzungen spielen eine vergleichsweise untergeordnete Rolle, weil sie durch Massnahmen des Mobilitätsmanagements weniger beeinflusst werden können.

Die Nutzenden sind die Zielgruppen der angebotenen Massnahmen des Mobilitätsmanagements. Diese sollen dazu dienen, dass die Nutzenden des Areals ihre Mobilitätsbedürfnisse und Verkehrsvorgänge möglichst effizient abwickeln bzw. diese weitestgehend mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Velo oder zu Fuss durchführen.

1.3.5 Nutzen

Der Nutzen eines arealbezogenen Mobilitätsmanagements manifestiert sich für die wichtigsten Akteure in unterschiedlicher Art und Weise:

Behörden (Standortgemeinde und Standortkanton)

- Eine Innenentwicklung und Verdichtung lässt sich auch in Gebieten mit bereits hoher Verkehrsbelastung realisieren.
- Das vom Areal erzeugte Verkehrsaufkommen lässt sich im vorhandenen multimodalen Verkehrsnetz im Umfeld gut abwickeln.
- Es sind unter Umständen keine oder nur geringfügige Investitionen im multimodalen Verkehrsnetz notwendig.
- Es werden keine Flächen für zusätzliche Verkehrsinfrastrukturen beansprucht.
- Die Grenzwerte der Umweltgesetzgebung werden trotz zusätzlichem Verkehrsaufkommen eingehalten.

¹¹ Beispiel: Die von der Grundeigentümerschaft des Areals oder der Eigentümerschaft von Gebäuden eingesetzte Liegenschaftenverwaltung ist dafür zuständig, dass ein Set mit Mobilitätsinformationen bereitgestellt wird. Dieses wird z. B. den Beschäftigten bei Bezug einer Büronutzung abgegeben. Die Eigentümer- oder Mieterschaft der Bürofläche ist für den Vertrieb des Sets an die Beschäftigten zuständig.

Zuständige Akteure im Areal – Private (Grundeigentümer- / Bauherrschaft)

- Es können Kosten für die Bereitstellung und den Betrieb von Parkfeldern für Personenwagen eingespart werden.
- Die dadurch freiwerdenden Flächen können wirtschaftlicher genutzt werden.
- Die Zufriedenheit der Nutzenden des Areals wird erhöht; mit entsprechenden Massnahmen wird diesen der Zugang zum Areal mit verschiedenen Verkehrsmitteln erleichtert, insbesondere mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Velo oder zu Fuss.
- Die Akteure können das Mobilitätsmanagement als «Verkaufselement» bei einer zukünftigen Mieter- oder Eigentümerschaft einsetzen, was sich als Konkurrenzvorteil gegenüber anderen Arealen auswirken kann.
- Mit dem Mobilitätsmanagement werden Vorgaben seitens Behörden bei der Baueingabe erfüllt, Rekursrisiken werden minimiert und die Inbetriebnahme kann zügig vorangetrieben werden.

Nutzende des Areals (vornehmlich Bewohnerschaft und Beschäftigte)

- Die Nutzenden erhalten mit den bereitgestellten Massnahmen vor Ort eine erhöhte Aufenthaltsqualität sowie ein Angebot, das ihnen den Zugang zum Areal mit verschiedenen Verkehrsmitteln erleichtert und Wahlmöglichkeiten zu Gunsten einer effizienten und umweltschonenden Mobilität schafft. Sie können zudem ihre Mobilitätsbedürfnisse vornehmlich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Velo oder zu Fuss erfüllen.
- Sie können dadurch ihre Mobilitätskosten reduzieren.
- Sie können sich mit dem Areal identifizieren, weil es mit ihren persönlichen Werthaltungen in Bezug auf den Umwelt- und Klimaschutz übereinstimmt.

2 Beispiele von Arealen

In diesem Kapitel werden Beispiele von Arealen aus der Praxis dargestellt, die Massnahmen des Mobilitätsmanagements planen oder umgesetzt haben.

2.1 Überblick

Die nachstehende Tabelle zeigt die in der Folge umschriebenen Beispiele im Überblick.

Beispiele im Überblick

Bezeichnung	Status	Ort (Kanton)
Wohnüberbauung Aeschbachquartier	in Betrieb	Aarau (AG)
Wohnüberbauung LeNa Haus	in Betrieb	Basel (BS)
Neuer Produktionsstandort von Rolex	in Planung	Bulle (FR)
Kantonales Verwaltungs- gebäude Seetalplatz (KVSE)	in Realisierung	Emmen (LU)
Terre Bonne Park	in Betrieb	Eysins (VD)
Wohn- und Gewerbesiedlung im Ziegeleipark	in Betrieb	Horw / Kriens (LU)
Erweiterung Hauptsitz IBSA (Institut Biochimique SA)	in Planung	Lugano / Collina d'Oro (TI)
Wohnsiedlung Giesserei	in Betrieb	Winterthur (ZH)
Siedlung KOCH im Koch- Quartier	in Realisierung	Zürich (ZH)
Wohnhochhaus Projekt PI	in Planung	Zug (ZG)

2.2 Wohnüberbauung Aeschbachquartier



Quelle: Mobimo AG

Das Aeschbachquartier, ein neuer Stadtteil beim Bahnhof Aarau ist entstanden.

Strasse, Quartier: Buchserstrasse,
Aeschbachquartier

Stadt / Gemeinde: Aarau

Bauherrschaft, Grundeigentümerschaft:
Mobimo AG

Status: in Betrieb

Inbetriebnahme: 2019



Nutzungen

Hauptnutzung: Wohnen (167 Wohnungen), ergänzende Nutzungen: u. a. Verkaufsläden, Büros

Erschliessung

ÖV: eine Bushaltestelle mit drei Buslinien unmittelbar an Areal angrenzend, ÖV-Güteklasse gemäss ARE: B (gute Erschliessung)

Fuss/Velo: direkt an das städtische Fuss- und Velowegnetz und an das kantonale Radroutennetz angebunden, Stadtzentrum und Bahnhof Aarau in rund 12 Minuten zu Fuss und in rund 5 Minuten mit dem Velo erreichbar

MIV: direkt an das übergeordnete Strassennetz angebunden

Motivation / Vorgaben für die Einführung eines Mobilitätsmanagements

Die Mobimo AG ist aufgrund der zentralen Lage, des urbanen Charakters sowie der Nähe zum Bahnhof und zum Stadtzentrum zur Überzeugung gelangt, dass ein Potenzial für Haushalte ohne Auto vorhanden ist und der effektive Bedarf an Parkfeldern für die Bewohnerschaft unter dem rechtlich vorgegebenen Minimalbedarf liegt.

Wichtigste Massnahmen des Mobilitätsmanagements

Massnahme	Zielgruppe(n)	Kurzbeschreibung
Anzahl Parkfelder (PF)	Bewohnerschaft	– Total 101 PF für 167 Wohnungen, 0.6 PF/Wohnung, rechtlicher Minimalbedarf unterschritten
Parkraum-bewirtschaftung	Bewohnerschaft, Beschäftigte, Kundschaft, Besuchende	– PF für Bewohnerschaft und Beschäftigte zu Vollkosten vermietet, 155 CHF/Monat – Nutzung PF für Kundschaft und Besuchende gebührenpflichtig, 1.50 CHF/h
Vertragliche Regelung	Bewohnerschaft (autolose Haushalte)	– Autolose Haushalte verpflichten sich in einer Zusatzvereinbarung zum Mietvertrag, kein Auto zu besitzen oder während der Mietdauer zu beschaffen
Lademöglichkeiten für E-Autos	Bewohnerschaft, Beschäftigte, Kundschaft, Besuchende	– sämtliche PF mit Grundinstallation ausgerüstet – 2 PF mit E-Ladestationen ausgerüstet
Veloparkierung	Bewohnerschaft, Beschäftigte, Kundschaft, Besuchende	– Total 488 Veloabstellplätze (VAP), davon 340 VAP in verschiedenen Veloräumen im Erdgeschoss bei den Hauseingängen exklusiv für Bewohnerschaft platziert, restliche 148 VAP dezentral im Aussenraum verteilt
Sharing-Angebote	Bewohnerschaft	– 1 Carsharing-Auto von Mobility
Mobilitätsgutschein	Bewohnerschaft	– Bewohnende können jährlich kostenlos ein Mobility-Abonnement im Gegenwert von 290 CHF/Jahr beziehen, bezogene Abos werden von Mobimo AG finanziert
Mobilitäts-information	Bewohnerschaft, Beschäftigte, Kundschaft, Besuchende	– Areal-Informationssysteme (Screens) mit u. a. aktuellen ÖV-Abfahrtszeiten im Aussenraum und in allen Hauseingängen platziert

Organisation des Mobilitätsmanagements

Die Massnahmen wurden im Rahmen des Bauprojektes von der Mobimo AG aufgebaut und werden durch diese betrieben.

Massgebende rechtliche Vorgaben

Bau- und Nutzungsordnung der Stadt Aarau (BNO):

- Erlaubt die Unterschreitung des Pflichtangebotes (Minimalbedarf) an Parkfeldern bei Bauvorhaben mit ausdrücklicher Zielsetzung motorfahrzeugarmer oder -freier Nutzung bis zum vollständigen Verzicht. Bewilligungsvoraussetzung: Mobilitätskonzept als Bestandteil der Baueingabe (§ 68 Abs. 4).
- Definiert die Inhalte des Mobilitätskonzepts: Ziele, Massnahmen, Wirkungskontrolle, Rückfallebene, Berichterstattung (§ 67 Abs. 2 und 3).

Im Leitfaden Mobilitätskonzept für autoarme Nutzungen der Stadt Aarau sind die Anforderungen an Mobilitätskonzepte definiert.

Wichtigste erzielte Effekte

- Rund ein Drittel der 167 Haushalte verfügt über kein Auto.
 - Dank dem Verzicht auf den Bau eines zweiten Untergeschosses in der Tiefgarage konnten deutliche Kosteneinsparungen erzielt werden.
-

Informationsquellen

- Bau- und Nutzungsordnung der Stadt Aarau:
https://aarau.tlex.ch/app/de/texts_of_law/7.1-1
 - [Stadt Aarau, Leitfaden Mobilitätskonzept für autoarme Nutzung](#)
 - Mobilservice, Praxisbeispiel Mobilitätsmanagement Aeschbachquartier:
www.mobilservice.ch/de/-2617.html
 - Website Aeschbachquartier: www.aeschbachquartier.ch
-

Bemerkungen

Die Wohnüberbauung befindet sich im Baufeld 2 des Aeschbachquartiers und ist den Bestimmungen des privaten Gestaltungsplans Torfeld-Süd unterstellt.

Kontaktangaben für weitere Infos

Mobimo Management AG
info@mobimo.ch

**Stadtbauamt Aarau,
Stadtentwicklung**
mobilitaet@aarau.ch

Datum der Erfassung: November 2024

2.3 Wohnüberbauung LeNa Haus



Quelle: © Boris Haberthuer Fotografie

Das LeNa Haus im Westfeld-Areal.

Strasse, Quartier: Im Westfeld 13,
Westfeld-Areal

Stadt / Gemeinde: Basel

Bauherrschaft, Grundeigentümerschaft:
Baugenossenschaft wohnen&mehr
Generalmieterin: Bau- und Wohnge-
nossenschaft LeNa

Status: in Betrieb

Inbetriebnahme: 2023



Nutzungen

Hauptnutzung: Wohnen (82 Wohnungen), ergänzende Nutzungen: Restaurant (Genossenschaftsbeiz) sowie zwei Gewerberäume im Erdgeschoss

Erschliessung

ÖV: drei Bushaltestellen mit drei Buslinien und eine Tramhaltestelle mit einer Tramlinie in Gehdistanz erreichbar, ÖV-Gütekategorie gemäss ARE: A (sehr gute Erschliessung)

Fuss/Velo: direkt an das städtische Fuss- und Velowegnetz angebunden

MIV: direkt an das übergeordnete Strassennetz angebunden

Motivation / Vorgaben für die Einführung eines Mobilitätsmanagements

Die Nachhaltigkeit ist ein wesentlicher Grundsatz, der in der Charta der Bau- und Wohngenossenschaft LeNa verankert ist. Darin verpflichten sich die Genossenschafterinnen und Genossenschafter u. a. die Umwelt zu respektieren und auf vergleichsweise kleinem ökologischem Fuss zu leben. Diese Selbstverpflichtung umfasst auch eine möglichst umweltschonende Verkehrsabwicklung, die primär auf der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel, des Velos und des Zufussgehens beruht.

Wichtigste Massnahmen des Mobilitätsmanagements

Massnahme	Zielgruppe(n)	Kurzbeschreibung
Anzahl Parkfelder (PF)	Bewohnerschaft	<ul style="list-style-type: none"> – Total 15 PF für 82 Wohnungen, 0.2 PF/Wohnung, kein rechtlicher Minimalbedarf an zu erstellenden PF vorgegeben
Parkraum-bewirtschaftung	Bewohnerschaft, Beschäftigte	<ul style="list-style-type: none"> – PF nur in begründeten Fällen (z. B. gesundheitliche oder arbeitstechnische Gründe) an Haushalte vermietet – PF kostendeckend vermietet
Veloparkierung	Bewohnerschaft, Beschäftigte, Kundenschaft, Besuchende	<ul style="list-style-type: none"> – Total 360 Veloabstellplätze (VAP), davon 100 VAP im Untergeschoss exklusiv für Bewohnerschaft platziert, weitere 200 VAP in angrenzender Tiefgarage gelegen, restliche 60 VAP im Aussenraum beim Hauseingang platziert – Steckdosen für das Aufladen von E-Bikes – Servicestation mit Velopumpe und Self-Service-Automat (Schläuche und Reparatur-Kit)
Sharing-Angebote	Bewohnerschaft, Beschäftigte	<ul style="list-style-type: none"> – 2 E-Carsharing-Autos von IBW – 1 E-Lastenvelo (geplant)
Sonstiges	Bewohnerschaft	<ul style="list-style-type: none"> – Lebensmitteldepot im Erdgeschoss platziert, wo von Höfen in der Umgebung bezogenes Obst und Gemüse gelagert wird

Organisation des Mobilitätsmanagements

Die Massnahmen wurden im Rahmen des Bauprojektes von der Baugenossenschaft wohnen&mehr in Zusammenarbeit mit der Bau- und Wohngenossenschaft LeNa aufgebaut und werden durch die beiden Genossenschaften betrieben.

Massgebende rechtliche Vorgaben

Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen (Parkplatzverordnung, PPV) des Kantons Basel-Stadt:

- Definiert bei der Nutzung Wohnen, dass ein Parkfeld pro Wohnung erstellt werden kann, aber gibt keinen einzuhaltenden Minimalbedarf vor (§ 8 Abs. 1).
-

Wichtigste erzielte Effekte

- 72 von total 82 Haushalten verfügen über kein Auto.
 - Die Bewohnerschaft nutzt vorwiegend die öffentlichen Verkehrsmittel und das Velo zur Abwicklung ihrer Aktivitäten.
-

Informationsquellen

- Parkplatzverordnung des Kantons Basel-Stadt:
www.gesetzessammlung.bs.ch/app/de/texts_of_law/730.310
 - VCS Website Wohnbau-Mobilität, Beispiel LeNa Haus Basel:
<https://wohnbau-mobilitaet.ch/Beispiel/lena-haus-basel/>
 - Website Bau- und Wohngenossenschaft LeNa:
www.lena.coop
-

Bemerkungen

Kontaktangaben für weitere Infos

Bau- und Wohngenossenschaft LeNa
kontakt@lena.coop

Datum der Erfassung: November 2024

2.4 Neuer Produktionsstandort von Rolex



Quelle: Rolex SA

Der neue Standort von Rolex in Bulle (Visualisierung).

Strasse, Quartier: Chemin des Crêts

Stadt / Gemeinde: Bulle

Bauherrschaft, Grundeigentümerschaft:
Rolex SA

Status: in Planung

Inbetriebnahme: ca. 2029 / 2030



Nutzungen

Hauptnutzungen: Produktion und Büro (insgesamt ca. 2'400 Beschäftigte, davon 960 zwischen 06:00 und 20:00 Uhr und 1'440 in drei Schichtzeiten anwesend), ergänzende Nutzung: Restaurant für Beschäftigte

Erschliessung

ÖV: zwei Bushaltestellen mit einer Buslinie in Gehdistanz erreichbar, verbindet den neuen Standort direkt mit dem Bahnhof Bulle, ÖV-Güteklasse gemäss ARE: D (schlechte Erschliessung), bis zur Inbetriebnahme des Standortes wird die ÖV-Erschliessung mit verschiedenen Anpassungen am bestehenden ÖV-Angebot verbessert

Fuss/Velo: direkt an das umgebende Fuss- und Velowegnetz angebunden, eine neue, direkte Veloverbindung vom Stadtzentrum Bulle zum neuen Standort ist vorgesehen

MIV: direkt an das übergeordnete Strassennetz angebunden

Motivation / Vorgaben für die Einführung eines Mobilitätsmanagements

Das Mobilitätsmanagement von Rolex am neuen Standort in Bulle ist eine Fortsetzung dessen, was bereits an den aktuellen Standorten in Genf und Biel umgesetzt wird. Ausserdem verlangt der Kanton Freiburg bei Unternehmen mit mehr als 50 Beschäftigten die Umsetzung eines Mobilitätskonzepts mit Massnahmen zur umweltfreundlichen Abwicklung der von den Beschäftigten generierten Fahrten.

Wichtigste Massnahmen des Mobilitätsmanagements

Massnahme	Zielgruppe(n)	Kurzbeschreibung
Anzahl Parkfelder (PF)	Beschäftigte, Kundschaft	<ul style="list-style-type: none"> – Total 692 PF, davon 100 PF für Fahrgemeinschaften und 60 PF für Kundschaft reserviert
Parkraum-bewirtschaftung	Beschäftigte	<ul style="list-style-type: none"> – Parkierungsreglement mit Vergabe von reservierbaren PF nach folgenden wichtigsten Kriterien: Arbeitszeit ausserhalb der ÖV-Betriebszeiten, Differenz zwischen der Reisezeit Wohnort – Arbeitsort mit ÖV und Auto – PF für Beschäftigte gebührenpflichtig, 80 CHF/Monat bzw. 120 CHF/Monat für Kader und Mitglieder der Geschäftsleitung (aktuell geplant) – Fahrgemeinschaften bezahlen reduzierten Tarif von 25 CHF/Monat (aktuell geplant)
Lademöglichkeiten für E-Autos	Kundschaft	<ul style="list-style-type: none"> – 40 PF mit E-Ladestationen ausgerüstet
Veloparkierung	Beschäftigte, Kundschaft	<ul style="list-style-type: none"> – Total 684 Veloabstellplätze (VAP), alle im 1. UG platziert und fahrend erreichbar – Duschen, Garderoben und persönlicher Schrank für Beschäftigte – Ladestationen für E-Bikes
Mobilitätsgutschein	Beschäftigte	<ul style="list-style-type: none"> – Beschäftigte mit Hauptverkehrsmittel ÖV oder Velo können zwischen zwei Optionen an Mobilitätsgutscheinen für verschiedene Verkehrsmittel im Umfang von bis zu 2'000 CHF jährlich wählen – Beschäftigte mit Hauptverkehrsmittel Velo erhalten zusätzlich 0.3 CHF/km
Sensibilisierung	Beschäftigte	<ul style="list-style-type: none"> – Teilnahme an «Bike to work» von Pro Velo wird beworben – neu eintretenden Beschäftigten werden ÖV-Abos und E-Bikes zu Testzwecken zur Verfügung gestellt

Organisation des Mobilitätsmanagements

Die Massnahmen werden im Rahmen des Bauprojektes von Rolex aufgebaut und von dieser betrieben.

Massgebende rechtliche Vorgaben

Mobilitätsgesetz des Kantons Freiburg (MoG):

- Schreibt vor, dass jedes Unternehmen und jede öffentliche Verwaltung mit mehr als 50 Beschäftigten (in Vollzeitäquivalenten während des ganzen Jahres) über einen Mobilitätsplan verfügen muss, in dem aufgezeigt wird, wie die von den Beschäftigten zurückgelegten Wege definiert und optimiert werden (Art. 49 Abs. 1).
 - Definiert, dass der Mobilitätsplan innerhalb eines Jahres nach der Niederlassung des Unternehmens oder der öffentlichen Verwaltung auf dem Gebiet des Kantons Freiburg erstellt werden muss. Bei einem Baugesuch im ordentlichen Verfahren muss der Mobilitätsplan dem Gesuch beigelegt werden (Art. 49 Abs. 2).
-

Wichtigste anvisierte Effekte

- Es wird eine faire und ausgewogene Verkehrsmittelwahl im Arbeitsverkehr angestrebt, die auf die Wohnorte und Arbeitszeiten der Beschäftigten Rücksicht nimmt.
 - Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel, des Velos und die Bildung von Fahrgemeinschaften auf dem Arbeitsweg wird bei den Beschäftigten gefördert.
-

Informationsquellen

- Mobilitätsgesetz des Kantons Freiburg:
https://bdlf.fr.ch/app/de/texts_of_law/780.1/versions/7955
 - Präsentation Mobilitätsplan Standort Bulle (mobilidée, Stand: 24.05.2024)
-

Bemerkungen

Kontaktangaben für weitere Infos

mobilidée
info@mobilidee.ch

Rolex SA
mobilite.geneve@rolex.com

Datum der Erfassung: November 2024

2.5 Kantonales Verwaltungsgebäude Seetalplatz (KVSE)



Quelle: Finanzdepartement Kt. LU, Kommunikation

Das neue Gebäude der kantonalen Verwaltung am Seetalplatz (Visualisierung).

Strasse, Quartier: Seetalplatz

Stadt / Gemeinde: Emmen

Bauherrschaft, Grundeigentümerschaft:
Kanton Luzern

Status: in Realisierung

Inbetriebnahme: Herbst 2026



Nutzungen

Hauptnutzung: Büro (rund 1'050 Arbeitsplätze der Kantonsverwaltung), ergänzende Nutzungen: Wohnen (17 Wohnungen), Drittnutzungen (Restaurant, Retail)

Erschliessung

ÖV: Busbahnhof mit sechs Buslinien unmittelbar am Areal angrenzend, ÖV-Güteklasse gemäss ARE: A (sehr gute Erschliessung)

Fuss/Velo: direkt an das städtische Fuss- und Velowegnetz angebunden, verschiedene regionale Velorouten in Richtung Zentrum Luzern und umgebende Gemeinden im Umfeld vorhanden

MIV: direkt an das übergeordnete Strassennetz angebunden

Motivation / Vorgaben für die Einführung eines Mobilitätsmanagements

Der Kanton Luzern möchte seine Vorbildfunktion im Bereich Mobilität und Nachhaltigkeit ausüben. Zudem soll das Mobilitätsmanagement innerhalb der Verwaltung gefördert werden. Deshalb war von Anfang an klar, dass die Mobilität ein bedeutendes Thema ist in Bezug auf die KVSE. Hinzu kommen weitere Aspekte, welche Einfluss auf das Mobilitätsmanagement haben am Seetalplatz. Der Baugrund (Grundwasser) lässt den Bau nur eines Untergeschosses zu, weshalb ein grösseres Parkhaus entfiel. Der Bebauungsplan gibt zudem eine vorgeschriebene maximale Anzahl an einzuhaltenden MIV-Fahrten in der Abendspitzenstunde vor.

Wichtigste Massnahmen des Mobilitätsmanagements

Massnahme	Zielgruppe(n)	Kurzbeschreibung
Anzahl Parkfelder (PF)	Beschäftigte, Bewohnerschaft, Kundschaft, Besuchende	<ul style="list-style-type: none"> – Total 96 PF, davon 34 PF für Spezialfahrzeuge der Dienststellen der Kantonsverwaltung, 28 PF für Kundschaft, Besuchende, 29 PF für Carsharing-Flotte, 5 PF für Wohnungen und Drittnutzungen, rechtlicher Minimalbedarf unterschritten – 66 PF in der Einstellhalle im Gebäude, 30 PF im benachbarten Baufeld zugemietet
Parkraumbewirtschaftung	Beschäftigte	<ul style="list-style-type: none"> – keine PF für Privatautos der Beschäftigten der Kantonsverwaltung, bei gelegentlicher Nutzung des Privatautos für Dienstfahrten Nutzung der PF für Kundschaft, Besuchende via Reservation möglich
Lademöglichkeiten für E-Autos	Beschäftigte	<ul style="list-style-type: none"> – sämtliche PF in der Einstellhalle mit Grundinstallation ausgerüstet – 50 % der PF in der Einstellhalle mit E-Ladestationen ausgerüstet
Veloparkierung	Beschäftigte, Bewohnerschaft, Kundschaft, Besuchende	<ul style="list-style-type: none"> – Total 503 Veloabstellplätze (VAP), davon 227 VAP in Veloraum im 1. UG und 53 VAP in Veloraum im Erdgeschoss (für Bewohnerschaft) fahrend erreichbar platziert, restliche 223 VAP dezentral im Aussenraum verteilt – Servicestationen mit Velopumpe und Reparaturwerkzeugen in den beiden Veloräumen im 1. UG und im Erdgeschoss – Duschen, Garderoben für Beschäftigte der Kantonsverwaltung
Sharing-Angebote	Beschäftigte, Bewohnerschaft	<ul style="list-style-type: none"> – Flotte mit 29 Carsharing-Fahrzeugen – Flotte mit 20 E-Bikes, inkl. E-Lastenvelo

Organisation des Mobilitätsmanagements

Die Massnahmen werden im Rahmen des Bauprojektes von der Kantonsverwaltung aufgebaut und durch diese betrieben.

Massgebende rechtliche Vorgaben

Bebauungsplan Seetalplatz Ost, A1 der Gemeinde Emmen und des Kantons Luzern:

- Definiert das einzuhaltende MIV-Verkehrsaufkommen in der Abendspitzenstunde (Art. 16, 2).
 - Legt fest, dass die Anzahl der geplanten Parkfelder nicht zu einer Überschreitung des vorgegebenen MIV-Verkehrsaufkommens führen darf (Art. 17 Abs. 1).
 - Legt fest, dass Arbeitgeber mit mehr als 50 Beschäftigten mit dem Baugesuch ein Mobilitätskonzept einzugeben haben (Art. 17 Abs. 8).
-

Wichtigste anvisierte Effekte

- Das im Bebauungsplan definierte MIV-Fahrtenkontingent wird eingehalten.
 - Der Kanton fördert die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Velos bei seinen Beschäftigten beim neuen Verwaltungsstandort.
-

Informationsquellen

- Bebauungsplan Seetalplatz Ost, A1:
www.emmen.ch/docn/2679436/A1_SBV_170502.pdf
 - KVSE-Mobilitätskonzept Verwaltung (Planar AG, Stand: 06.10.2022, Version Baueingabe)
 - Website KVSE-Seetalplatz: www.kantonale-verwaltung.lu.ch
-

Bemerkungen

Kontaktangaben für weitere Infos

**Finanzdepartement Kanton Luzern,
Dienststelle Immobilien**
immobilien@lu.ch

**Bau-, Umwelt- und Wirtschafts-
departement Kanton Luzern,
Departementssekretariat**
buwd@lu.ch

Datum der Erfassung: November 2024

2.6 Terre Bonne Park



Quelle: Région de Nyon

Terre Bonne Park – Ein Businesspark für Verwaltungen und High-Tech-Unternehmen.

Strasse, Quartier: Route de Crassier

Stadt / Gemeinde: Eysins

Bauherrschaft, Grundeigentümerschaft:

Nemaco Suisse SA

Miteigentümer: Nemaco Fléchères

Status: in Betrieb

Inbetriebnahme: 2011



Nutzungen

Hauptnutzung: Büro, ergänzende Nutzungen: Betriebsrestaurant, Kinderkrippe, Gesundheitszentrum (zurzeit 25 Unternehmen mit ca. 1'800 Beschäftigten ansässig)

Erschliessung

ÖV: drei Bushaltestellen mit vier Buslinien unmittelbar an Areal angrenzend, direkte Verbindungen zum Bahnhof Nyon und zu den umliegenden Gemeinden, ÖV-Güteklasse gemäss ARE: C (mittelmässige Erschliessung), die ÖV-Erschliessung wurde durch Nemaco SA und ansässige Unternehmen mitfinanziert

Fuss/Velo: direkt an das städtische Fuss- und Velowegnetz und an das regionale Veloroutennetz angeschlossen

MIV: direkt an das übergeordnete Strassennetz angeschlossen, das jedoch zu Hauptverkehrszeiten stark belastet ist

Motivation / Vorgaben für die Einführung eines Mobilitätsmanagements

Aufgrund der Vorgaben aus dem Teilnutzungsplan «Terre Bonne – Le Nipy» hat die Region Nyon mit Unterstützung des Kantons Waadt die Entwicklung und Umsetzung eines betriebsübergreifenden Mobilitätskonzepts im Businesspark Terre Bonne lanciert. In diesem Zusammenhang hat die grosse Mehrheit der ansässigen Unternehmen die Charta «Business-Park Terre Bonne: Engagement-Charta für eine nachhaltige Mobilität» unterzeichnet, in der sie sich verpflichten, die umweltfreundliche Abwicklung des Pendlerverkehrs ihrer Beschäftigten zu fördern.

Wichtigste Massnahmen des Mobilitätsmanagements

Massnahme	Zielgruppe(n)	Kurzbeschreibung
Anzahl Parkfelder (PF)	Beschäftigte, Kundschaft	<ul style="list-style-type: none"> – Total 848 PF, davon 600 PF für Beschäftigte in verschiedenen Tiefgaragen und 248 für Kundschaft im Aussenraum platziert
Parkraum-bewirtschaftung	Beschäftigte, Kundschaft	<ul style="list-style-type: none"> – eingemietete Unternehmen regeln die Vergabe ihrer PF an die Beschäftigten selbst – sämtliche PF für Beschäftigte gebührenpflichtig, eingemietete Unternehmen bestimmen die Gebührenhöhe selbst
Veloparkierung	Beschäftigte, Kundschaft	<ul style="list-style-type: none"> – zentrale Veloabstellanlage im Aussenraum mit insgesamt ca. 30 Veloabstellplätzen – weitere Veloabstellanlagen bei den Eingängen zu den Gebäuden – Duschen in den Gebäuden – Velopumpen und Schliessfächer von einzelnen Unternehmen bereitgestellt
Sharing-Angebote	Beschäftigte, Kundschaft (zudem öffentlich zugänglich)	<ul style="list-style-type: none"> – 1 Carsharing-Auto von Mobility – 1 Bikesharing-Standort von PubliBike mit vergünstigten Nutzungstarifen für die Beschäftigten der Unternehmen
Sensibilisierung	Beschäftigte	<ul style="list-style-type: none"> – Mobilitätsberatungsdienst «Guichet Mobile» – Kampagnen und Aktionen zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg werden regelmässig durchgeführt
Mobilitäts-information	Beschäftigte	<ul style="list-style-type: none"> – App «Guichet Mobile» mit intermodalen Reisevorschlägen für Fahrten, daraus resultierende Kosten- und CO₂-Einsparungen gegenüber Auto-Nutzung

Organisation des Mobilitätsmanagements

Die Umsetzung des betriebsübergreifenden Mobilitätskonzepts erfolgt unter der Leitung der Region Nyon in Zusammenarbeit mit den vor Ort ansässigen Unternehmen. Jedes Unternehmen verfügt über eine für die Mobilität zuständige Kontaktperson.

Massgebende rechtliche Vorgaben

Teilnutzungsplan «Terre Bonne – Le Nipy» der Gemeinde Eysins:

- Schreibt vor, dass Unternehmen oder Gruppen von Unternehmen mit insgesamt mehr als 100 Beschäftigten ein Mobilitätskonzept mit Massnahmen umsetzen müssen, dass den Beschäftigten ermöglicht, andere Verkehrsmittel als das Privatauto zu nutzen (Art. 5.3).

Wichtigste erzielte Effekte

- Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten auf dem Arbeitsweg (Stand: 2023, Angaben aus Befragung): 45 % Auto alleine, 28 % ÖV, 14 % Velo/zu Fuss, 7 % Fahrgemeinschaften, 2 % Motorrad/Scooter, 4 % andere Verkehrsmittel

Informationsquellen

- Teilnutzungsplan «Terre Bonne – Le Nipy»
- Guichet Mobile: <https://guichet-mobile.ch>
- Website Businesspark Terre Bonne: www.businessparkterrebonne.ch/en/park/

Bemerkungen

Das erstmals im Terre Bonne Park umgesetzte betriebsübergreifende Mobilitätskonzept wurde in fünf vergleichbaren Arealen innerhalb der Region Nyon in seinen Grundzügen angewendet. Darüber hinaus wurde dieser auf kantonaler Ebene innovative Ansatz von den betroffenen kantonalen Dienststellen als Beispiel übernommen und den anderen regionalen Waadtländer Organisationen zur Verfügung gestellt, die in ihrem Gebiet Programme für unternehmensübergreifende Mobilität (PMiE) entwickeln.

Kontaktangaben für weitere Infos

Région de Nyon

Programme Plans de mobilité interentreprises (PMiE)

info@regiondenyon.ch

Datum der Erfassung: November 2024

2.7 Wohn- und Gewerbesiedlung im Ziegeleipark



Quelle: Trafiko AG

Mobil ohne eigenes Auto im Ziegeleipark dank Mobilitätspaketen und einer Mobilitätsstation.

Strasse, Quartier: Ziegeleiweg, Steinibach

Stadt / Gemeinde: Horw / Kriens

Bauherrschaft, Grundeigentümerschaft:
Anlagestiftung Turidomus

Status: in Betrieb

Inbetriebnahme: 2023



Nutzungen

Hauptnutzung: Wohnen (207 Wohnungen), ergänzende Nutzungen: u. a. Textilatelier und Büro

Erschliessung

ÖV: eine Bushaltestelle mit drei Buslinien unmittelbar an Areal angrenzend, Bahnhof Horw mit Anschluss an S-Bahnnetz in Gehdistanz erreichbar, ÖV-Gütekategorie gemäss ARE: B (gute Erschliessung)

Fuss/Velo: direkt an das kommunale Fuss- und Velowegnetz angebunden, überkommunale Veloroute Freigleis (Kriens-Mattenhof bis Stadtzentrum Luzern) über lokale Veloverbindung in wenigen Minuten erreichbar

MIV: direkt an das übergeordnete Strassennetz angebunden

Motivation / Vorgaben für die Einführung eines Mobilitätsmanagements

Im Bebauungsplan ist ein Fahrtenkontingent für die Baufelder festgeschrieben, welches die MIV-Fahrten begrenzt. Zudem verfolgt die Eigentümerin eine Nachhaltigkeitsstrategie. Hinzu kommt, dass der Baugrund in einem ehemaligen Sumpfgebiet sehr anspruchsvoll ist. Diese Ausgangslage zusammen mit der hervorragenden Lage am Bahnhof führte dazu, die Anzahl Parkfelder gegenüber den Vorgaben stark zu reduzieren und ein Mobilitätskonzept umzusetzen.

Wichtigste Massnahmen des Mobilitätsmanagements

Massnahme	Zielgruppe(n)	Kurzbeschreibung
Anzahl Parkfelder (PF)	Bewohnerschaft	<ul style="list-style-type: none"> – Total 72 PF für 207 Wohnungen, 0.35 PF/Wohnung, rechtlicher Minimalbedarf unterschritten
Parkraum-bewirtschaftung	Bewohnerschaft, Beschäftigte, Kundenschaft, Besuchende	<ul style="list-style-type: none"> – Grosse Wohnungen geniessen Vorrang im Vergabeprozess von PF – PF für Bewohnerschaft und Beschäftigte zu Vollkosten vermietet – Reservation von Parkfeldern für Besuchende erfolgt über Mieter-App
Veloparkierung	Bewohnerschaft, Beschäftigte, Kundenschaft, Besuchende	<ul style="list-style-type: none"> – Total 556 Veloabstellplätze (VAP), davon 310 VAP in verschiedenen Veloräumen im Erdgeschoss bei den Hauseingängen exklusiv für die Bewohnerschaft platziert, restliche 246 VAP dezentral im Aussenraum verteilt – 2 Velopumpen im Aussenraum platziert
Sharing-Angebote (Mobilitätsstation)	Bewohnerschaft, Beschäftigte (zudem öffentlich zugänglich)	<ul style="list-style-type: none"> – Mobilitätsstation mit aktuell 2 E-Autos, 2 E-Cargobikes, 1 E-Roller, 2 E-Bikes und 1 Bikesharing-Standort von Nextbike, Fahrzeuge gegen Gebühr ausleihbar, Reservation erfolgt über Trafikpoint-App
Mobilitätsgutschein (Mobilitätspaket)	Bewohnerschaft (autolose Haushalte)	<ul style="list-style-type: none"> – Autolose Haushalte erhalten jährlich ein Mobilitätspaket mit Gutschriften für ÖV-Abos und Nutzung der Sharing-Angebote, Höhe der Gutschriften betragen abgestuft nach Wohnungsgrösse und Wohnungstyp zwischen 150 und 600 CHF, Gutschriften werden durch Turidomus finanziert
Mobilitäts-information	Bewohnerschaft, Beschäftigte, Kundenschaft, Besuchende	<ul style="list-style-type: none"> – Multimodaler Mobilitätsmonitor Trafikscreen mit Echtzeitinformation im Eingangsbereich und in Mieter-App

Organisation des Mobilitätsmanagements

Die Massnahmen wurden im Rahmen des Bauprojektes durch die Anlagestiftung Turidomus aufgebaut mit Unterstützung des beauftragten Mobilitätproviders Trafikpoint AG. Dieser betreibt die Mobilitätsstation, kümmert sich um das Management der Mobilitätspakete und um die Kommunikation mit der Mieterschaft.

Massgebende rechtliche Vorgaben

Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw - Teil West der Gemeinde Horw:

- Definiert die pro Baufeld maximal erlaubte durchschnittliche Anzahl MIV-Fahrten pro Tag (Art. 18 Abs 1).
- Legt fest, dass die Anzahl der geplanten Parkfelder pro Baufeld nicht zu einer Überschreitung der festgelegten MIV-Fahrten führen darf (Art. 17 Abs. 2).
- Eine Unterschreitung des erforderlichen Pflichtangebotes an Parkfeldern (Minimalbedarf) gemäss Parkplatzreglement ist erlaubt. Bei einer Unterschreitung ist mit dem Baugesuch der Nachweis zu erbringen, dass die Parkierung nicht auf die Umgebung ausgelagert wird (Art. 17 Abs. 1).

Wichtigste erzielte Effekte

- Rund 70 % der 207 Haushalte verfügt über kein Auto.
- Das in der Baubewilligung definierte MIV-Fahrtenkontingent wird eingehalten.
- Die Mieterschaft ist mit den angebotenen Mobilitätsoptionen zufrieden.

Informationsquellen

- Bebauungsplan Zentrumszone Bahnhof Horw – Teil West:
https://www.horw.ch/docn/4087489/B113_BP_Zentrumszone_Bahnhof_Horw_-_Teil_West_2022-09-27.pdf
- Mobilservice, Praxisbeispiel Mobilitätsmanagement Ziegeleipark:
<https://www.mobilservice.ch/-3123.html>
- Website Ziegeleipark: <https://www.ziegeleipark.ch>

Bemerkungen

Kontaktangaben für weitere Infos

Trafikpoint AG
info@trafikpoint.ch

Anlagestiftung Turidomus
kontakt@pensimo.ch

Datum der Erfassung: November 2024

2.8 Erweiterung Hauptsitz IBSA (Institut Biochimique SA)



Quelle: IBSA Group SA

Die vorgesehene Standorterweiterung des Hauptsitzes von IBSA (Visualisierung).

Strasse, Quartier: Pian Scaiolo

Stadt / Gemeinde: Lugano, Collina d'Oro

Bauherrschaft, Grundeigentümerschaft:
IBSA (Institut Biochimique SA)

Status: in Planung

Inbetriebnahme: zeitlich gestaffelter
Ausbau des Standortes ab 2023 bis 2035



Nutzungen

Hauptnutzung: Büro, Produktion und Forschung (2023: 526 Beschäftigte, 2035: 945 Beschäftigte), ergänzende Nutzung: Kantine für Beschäftigte

Erschliessung

ÖV: eine Bushaltestelle mit zwei Buslinien in Gehdistanz erreichbar, Buslinien verbinden das Areal mit dem Bahnhof Lugano-Paradiso und dem Stadtzentrum von Lugano, ÖV-Gütekategorie gemäss ARE: B (gute Erschliessung)

Fuss/Velo: direkt an das umgebende Fuss- und Velowegnetz angebunden, wobei die Anbindung an das Velowegnetz mittelmässig ist

MIV: direkt an das übergeordnete Strassennetz angebunden, wobei bei der Zufahrt zur Autobahn häufig Stausituationen auftreten

Motivation / Vorgaben für die Einführung eines Mobilitätsmanagements

Bei Abschluss der vorgesehen Erweiterung per 2035 werden ca. 950 Beschäftigte am Hauptsitz tätig sein. Um dem Druck auf das umgebende Strassennetz entgegenzuwirken, hat sich die IBSA im Sondernutzungsplan zum Areal verpflichtet per 2035 ein Angebot an 400 Parkfeldern (entspricht ca. einer Quote von 0.4 PF/Beschäftigte) zu realisieren und gleichzeitig ein Mobilitätsmanagement mit verschiedenen Massnahmen zur Förderung eines umweltfreundlichen Pendlerverkehrs bei den Mitarbeitenden umzusetzen. Die IBSA hat bereits 2023 mit der Umsetzung des Mobilitätsmanagements begonnen, um die Nachfrage bei der Parkierung bereits heute schon gering zu halten.

Wichtigste Massnahmen des Mobilitätsmanagements

Massnahme	Zielgruppe(n)	Kurzbeschreibung
Anzahl Parkfelder (PF)	Beschäftigte	– Total 400 PF bei Abschluss Standorterweiterung (2035), Stand 2023: 346 PF
Parkraum-bewirtschaftung	Beschäftigte	– Parkierungsreglement mit unterschiedlichen Nutzungstarifen, Reservierungsmöglichkeit von Tagesplätzen
Betriebseigener Shuttle-Service	Beschäftigte	<ul style="list-style-type: none"> – Grenzüberschreitender Gratis-Shuttledienst zwischen Como und Hauptsitz IBSA mit je einer Fahrt am Morgen und am Abend, durch IBSA finanziert – Gratis-Shuttledienst zwischen Bahnhof Lugano-Paradiso und Hauptsitz IBSA mit je 3 Fahrten am Morgen und am Abend, durch IBSA finanziert
Veloparkierung	Beschäftigte	– Total 400 Veloabstellplätze (VAP) bei Abschluss Standorterweiterung (2035), Stand 2023: ca. 30 VAP
Sharing-Angebote	Beschäftigte (zudem öffentlich zugänglich)	– 1 Bikesharing-Standort von Publibike
Mobilitätsgutschein	Beschäftigte	<ul style="list-style-type: none"> – Co-Finanzierung des ÖV-Jahres- und Monatsabonnement des Tarifverbundes Arcobaleno durch IBSA bis zu 50 % – Co-Finanzierung des Jahresabonnements von Publibike durch IBSA zu 50 %
Sensibilisierung	Beschäftigte	<ul style="list-style-type: none"> – Programm Bikecoin: Förderung der Velonutzung und des Zufussgehens durch Punktesammel- und Belohnungssystem – App IBSA GO mit u. a. Empfehlungen zu Mobilitätsalternativen auf dem Arbeitsweg und zur Bildung von Fahrgemeinschaften

Organisation des Mobilitätsmanagements

Die Massnahmen wurden durch die IBSA mit Unterstützung des beauftragten Mobilitätsproviders Mobitrends umgesetzt. Dieser ist für den laufenden Betrieb und allfälligen Anpassungen von Massnahmen sowie für das Monitoring und die Kommunikation mit den Beschäftigten zuständig.

Massgebende rechtliche Vorgaben

Verordnung zum Gesetz zur Raumentwicklung des Kantons Tessin:

- Definiert, dass u. a. bei Grossbetrieben mit mehr als 100 Arbeitsplätzen die Zahl der erforderlichen Parkfelder aufgrund einer sorgfältigen Beurteilung des Einzelfalls unter Berücksichtigung der Umsetzung eines Mobilitätskonzepts mit Massnahmen zur Förderung der umweltverträglichen Verkehrsabwicklung bestimmt wird (Art. 61a Abs. 1).

Wichtigste erzielte Effekte

- Die eingeführten Massnahmen haben bisher geschätzt zu einer Reduktion der Autonutzung bei den Mitarbeitenden um 30 % zugunsten der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel geführt.

Informationsquellen

- Verordnung zum Gesetz zur Raumentwicklung:
<https://m3.ti.ch/CAN/RLeggi/public/index.php/raccolta-leggi/legge/num/399>
- Mobilservice, Praxisbeispiel Mobilitätsmanagement IBSA:
<http://www.mobilservice.ch/de/mobilitaetsmanagement/unternehmen/ibsa-3187.html>

Bemerkungen

Der Standort befindet sich im Perimeter des interkommunalen Nutzungsplans Pian Scairolo, Teilgebiet Garaveggia. Er ist den Bestimmungen des Sondernutzungsplans für das Teilgebiet Garaveggia unterstellt.

Kontaktangaben für weitere Infos

Mobitrends SA
info@mobitrends.ch

IBSA Group SA
esg@ibsagroup.com

Datum der Erfassung: November 2024

2.9 Wohnsiedlung Giesserei



Quelle: Kurt Lampart

Siedlungsfest in der Wohnsiedlung Giesserei.

Strasse, Quartier: Ida-Sträuli-Strasse 65,
Neuhegi (Oberwinterthur)

Stadt / Gemeinde: Winterthur

Bauherrschaft, Grundeigentümerschaft:
Wohnbaugenossenschaft Gesewo

Status: in Betrieb

Inbetriebnahme: 2013



Nutzungen

Hauptnutzung: Wohnen (151 Wohnungen), ergänzende Nutzungen: u. a. Gemeinschaftsräume, Werkstätten, Gästezimmer, Restaurant, Töpfer- und Grafikatelier, Arztpraxis, Velofachgeschäft, Stadtbibliothek, Kindertagesstätte

Erschliessung

ÖV: eine Bushaltestelle mit einer Buslinie sowie Bahnhöfe Hegi und Oberwinterthur mit Anschluss an S-Bahn- und Busnetz in Gehdistanz erreichbar, ÖV-Gütekategorie gemäss ARE: C (mittelmässige Erschliessung)

Fuss/Velo: direkt an das städtische Fuss- und Velowegnetz angebunden, Velowege führen in die umgebenden Quartiere und ins Stadtzentrum von Winterthur

MIV: direkt an das übergeordnete Strassennetz angebunden

Motivation / Vorgaben für die Einführung eines Mobilitätsmanagements

Ein wichtiges Element bei der Projektentwicklung war die Förderung einer umweltverträglichen Mobilität in der Giesserei mit der Bereitstellung von diversen Massnahmen, die freiwillig in einem Mobilitätskonzept gefasst wurden. Damit verbunden war auch die Zielsetzung, den rechtlich geforderten Minimalbedarf an Parkfeldern massgeblich zu unterschreiten.

Wichtigste Massnahmen des Mobilitätsmanagements

Massnahme	Zielgruppe(n)	Kurzbeschreibung
Anzahl Parkfelder (PF)	Bewohnerschaft	<ul style="list-style-type: none"> – Total 31 PF für 151 Wohnungen, 0.2 PF/Wohnung, rechtlicher Minimalbedarf unterschritten
Parkraum-bewirtschaftung	Bewohnerschaft	<ul style="list-style-type: none"> – PF werden nur an Haushalte vermietet, die eines der folgenden Kriterien erfüllen: Gehbehinderung, berufliche Gründe, regelmässige Betreuung von Angehörigen – PF werden kostendeckend vermietet, Haushalte mit Auto müssen bei Mietbeginn pro Parkfeld ein Pflichtdarlehen entrichten, das bei Mietaustritt zurückbezahlt wird – Verpflichtung im Mietvertrag, dass Haushalte mit Auto ihr Fahrzeug nur auf dem gemieteten PF in der Tiefgarage parkieren dürfen
Veloparkierung	Bewohnerschaft, Beschäftigte, Kundenschaft, Besuchende	<ul style="list-style-type: none"> – Total 480 Veloabstellplätze (VAP), davon 287 VAP (inkl. VAP für Anhänger und Spezialvelos) in 2 Veloräumen im 1. UG (für Bewohnerschaft) fahrend erreichbar platziert, restliche 191 VAP dezentral im Aussenraum verteilt und mehrheitlich überdacht – Zusätzliche Mobilitätsräume im Eingangsbereich jedes Treppenhauses für Kindervelos, Trottinets – Servicestation mit Velopumpe, Schlauchautomat und Reparaturständer mit Werkzeugen im Aussenraum vor Velofachgeschäft platziert
Sharing-Angebote	Bewohnerschaft, Beschäftigte	<ul style="list-style-type: none"> – 1 Carsharing-Auto von Mobility (3 Carsharing-Autos ab Frühling 2025) – Velos können im Velofachgeschäft gemietet werden

Organisation des Mobilitätsmanagements

Die Massnahmen wurden im Rahmen des Bauprojektes von der Wohnbaugenossenschaft Gesewo realisiert. Die Giesserei ist eine von der Mieterschaft selbstverwaltete Siedlung, die als Hausverein organisiert ist. Für den Betrieb, das Monitoring und die Anpassung von Massnahmen ist das Ressort Mobilität zuständig, in dem Bewohnende der Giesserei vertreten sind.

Massgebende rechtliche Vorgaben

Seit 2011 besteht in der Stadt Winterthur die Möglichkeit, den Parkfeldbedarf massgeblich zu reduzieren, wenn die Bauherrschaft in einem Mobilitätskonzept den reduzierten Bedarf nachweist. Die Baubewilligung für die Giesserei wurde vor 2011 erteilt. Daher wurde die Unterschreitung des rechtlich gültigen Minimalbedarfs an Parkfeldern von der Stadt Winterthur mit einer Ausnahmegewilligung und mit einer im Grundbuch eingetragenen Auflage erteilt. In dieser wurde vermerkt, dass die Giesserei die zum Minimalbedarf fehlenden Parkfelder nachträglich im Untergeschoss zu erstellen oder in der Nachbarschaft anzumieten hat, falls ein über dem Bestand hinausgehender Bedarf in der Wohnsiedlung entstehen sollte.

Wichtigste erzielte Effekte

- 121 der total 151 Haushalte haben kein Parkfeld gemietet.
 - Auf Initiative der Giesserei wurde die Ida-Sträuli-Strasse in eine Begegnungszone umgewandelt.
-

Informationsquellen

- Website Giesserei mit Mobilitätskonzept:
www.giesserei-gesewo.ch/siedlung/mobilitaet
-

Bemerkungen

Kontaktangaben für weitere Infos

Hausverein Giesserei
Ressort Mobilität
mobilitaet@giesserei-gesewo.ch

Datum der Erfassung: November 2024

2.10 Siedlung KOCH im Koch-Quartier



Quelle: © Architektur: Studio Trachslor Hoffmann,
Visualisierung: Atelier ArpagausSommerZarn

Ansicht der Siedlung KOCH von der Kochwiese, Stand Bauprojekt, 2021 (Visualisierung).

Strasse, Quartier: Flüelastrasse, Altstetten

Stadt / Gemeinde: Zürich

Bauherrschaft, Grundeigentümerschaft:

Bauherrschaft: Bau- und Wohn-

genossenschaft Kraftwerk1,

Grundeigentümerschaft: Stadt Zürich

Status: in Realisierung

Inbetriebnahme: frühestens 2026



Nutzungen

Hauptnutzung: Wohnen (123 Wohnungen), ergänzende Nutzungen: Kindergarten, Hort, Flächen für Büros/Ateliers, Zirkus, Gastronomie sowie Gemeinschaftsflächen

Erschliessung

ÖV: zwei Bushaltestellen mit zwei Buslinien sowie zwei Tramhaltstellen mit je einer Tramlinie in Gehdistanz erreichbar, ÖV-Güteklasse gemäss ARE: A (sehr gute Erschliessung)

Fuss/Velo: direkt an das städtische Fuss- und Velowegnetz angebunden

MIV: direkt an das städtische Strassennetz angebunden

Motivation / Vorgaben für die Einführung eines Mobilitätsmanagements

Die Bau- und Wohngenossenschaft Kraftwerk1 plant und realisiert in und um Zürich sozial innovative und ökologische Siedlungsprojekte. Dazu gehört auch eine umweltverträgliche Verkehrsabwicklung, die in der Siedlung KOCH auf autofreiem Wohnen und Arbeiten beruht und bei der die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel, des Velos und das Zufussgehen im Vordergrund steht.

Wichtigste Massnahmen des Mobilitätsmanagements

Massnahme	Zielgruppe(n)	Kurzbeschreibung
Anzahl Parkfelder (PF)	Bewohnerschaft	<ul style="list-style-type: none"> – Total 8 PF (inkl. ein PF für Carsharing) für 124 Wohnungen, 0.06 PF/Wohnung, rechtlicher Minimalbedarf unterschritten
Parkraum-bewirtschaftung	Bewohnerschaft	<ul style="list-style-type: none"> – PF werden auf Antrag nur in begründeten Fällen (z. B. Mobilitätseinschränkung, berufliche Härtefälle) an Haushalte vermietet – PF kostendeckend vermietet
Vertragliche Regelung	Bewohnerschaft, Beschäftigte	<ul style="list-style-type: none"> – sämtliche Mietparteien verpflichten sich in einer Zusatzvereinbarung zum Mietvertrag, kein Privatauto zu halten, das im Areal bzw. in dessen Umgebung einen Standplatz hat – Haushalte mit Auto verpflichten sich in einer Zusatzvereinbarung zum Mietvertrag, nur das bewilligte PF im Areal zu nutzen und keine Anwohnendenparkkarte in der Blauen Zone der Umgebung zu beziehen
Veloparkierung	Bewohnerschaft, Beschäftigte, Kundenschaft, Besuchende	<ul style="list-style-type: none"> – Total 536 Veloabstellplätze (VAP), davon 398 VAP in Velohalle im 1. UG (fahrend erreichbar via Rampe) platziert, restliche 138 VAP dezentral im Aussenraum verteilt – 150 Steckdosen in der Velohalle für das Aufladen von E-Bikes – Servicestationen mit Velopumpe und Reparaturwerkzeugen in der Velohalle
Sharing-Angebote	Bewohnerschaft, Beschäftigte (zudem öffentlich zugänglich)	<ul style="list-style-type: none"> – 1 E-Lastenvelo – 1 Carsharing-Auto von Mobility für alle Nutzenden des Koch-Quartiers
Mobilitätsgutschein	Bewohnerschaft (autolose Haushalte)	<ul style="list-style-type: none"> – Haushalten ohne Auto wird ein Mobility-Jahresabo kostenlos angeboten, bezogene Abos werden von Kraftwerk1 finanziert

Organisation des Mobilitätsmanagements

Die Massnahmen werden im Rahmen des Bauprojektes von Kraftwerk1 aufgebaut und betrieben.

Massgebende rechtliche Vorgaben

Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung, PPV) der Stadt Zürich:

- Erlaubt die Unterschreitung des Pflichtangebotes (Minimalbedarf) an Parkfeldern bei autoarmen Nutzungen gestützt auf ein Mobilitätskonzept (Art. 8 Abs. 5 bis 8).

Im Leitfaden Mobilitätskonzept autoarme Nutzungen des Tiefbauamts der Stadt Zürich sind die Anforderungen an Mobilitätskonzepte definiert.

Wichtigste anvisierte Effekte

- Es wird ein ökologisch und sozial innovatives Siedlungsprojekt realisiert.
 - Das aufgrund technologischer Entwicklungen im Mobilitätsbereich entstehende Leerstandsrisiko bei den Parkfeldern wird minimiert.
 - Dank den eingesparten Kosten bei der Erstellung von Parkfeldern, kann preisgünstiger Wohnraum bereitgestellt werden.
-

Informationsquellen

- [Parkplatzverordnung der Stadt Zürich](#)
 - [Stadt Zürich, Leitfaden Mobilitätskonzept autoarme Nutzungen](#)
 - Mobilitätskonzept Koch-Areal Teilgebiet C (Planar AG, Stand: 28.07.2022)
 - Website Koch-Quartier: <https://kochquartier.ch>
 - Website Kraftwerk1: www.kraftwerk1.ch
-

Bemerkungen

Die Siedlung KOCH befindet sich im Teilgebiet C des Koch-Quartiers. Das ganze Quartier ist den Bestimmungen des privaten Gestaltungsplans Koch-Areal unterstellt.

Kontaktangaben für weitere Infos

PLANAR AG für Raumentwicklung
info@planar.ch

**Bau- und Wohngenossenschaft
Kraftwerk1**
info@kraftwerk1.ch

Datum der Erfassung: November 2024

2.11 Wohnhochhaus Projekt PI



Quelle: Architektur: © Duplex Architekten,
Visualisierung: © Filippo Bolognese

Das vorgesehene Wohnhochhaus Projekt PI (Visualisierung).

Strasse, Quartier: Baarerstrasse 104-108,
Guthirtquartier

Stadt / Gemeinde: Zug

Bauherrschaft, Grundeigentümerschaft:
Urban Assets Zug AG

Status: in Planung

Inbetriebnahme: noch nicht definiert



Nutzungen

Hauptnutzung: Wohnen (183 Wohnungen), ergänzende Nutzungen:
Kindertagesstätte, Quartiercafé, Büros

Erschliessung

ÖV: zwei Bushaltestellen mit zwei Buslinien in Gehdistanz erreichbar, ÖV-
Güteklasse gemäss ARE: B (gute Erschliessung)

Fuss/Velo: direkt an das städtische Fuss- und Velowegnetz und an das kantonale
Radroutennetz angebunden

MIV: direkt an das städtische Strassennetz angebunden

Motivation / Vorgaben für die Einführung eines Mobilitätsmanagements

Aufgrund der zentralen Lage in der Stadt Zug, des in kurzer Distanz in der Umgebung erreichbaren Versorgungsangebots und der guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sind aus Sicht der Urban Asset AG die Voraussetzungen für autoarmes Wohnen an diesem Standort gegeben.

Wichtigste Massnahmen des Mobilitätsmanagements

Massnahme	Zielgruppe(n)	Kurzbeschreibung
Anzahl Parkfelder (PF)	Bewohnerschaft	<ul style="list-style-type: none"> – Total 27 PF (inkl. 5 PF für Carsharing) für 183 Wohnungen, 0.15 PF/Wohnung, rechtlicher Minimalbedarf unterschritten
Parkraum-bewirtschaftung	Bewohnerschaft, Beschäftigte	<ul style="list-style-type: none"> – PF nur in begründeten Fällen (z. B. Mobilitätsbehinderung, Schichtarbeit) an Haushalte vermietet – PF für Bewohnerschaft zu Vollkosten vermietet – 1 reservierbares PF für Beschäftigte
Vertragliche Regelung	Bewohnerschaft	<ul style="list-style-type: none"> – Grossteil der Haushalte verpflichtet sich in einer Vereinbarung mit der Vermieterin, kein Auto zu besitzen oder dauernd zu nutzen, welches auf dem Areal oder auf öffentlichem oder privatem Grund in der Umgebung seinen Standplatz hat
Veloparkierung	Bewohnerschaft, Beschäftigte, Kundenschaft, Besuchende	<ul style="list-style-type: none"> – Total 596 Veloabstellplätze (VAP), davon 433 VAP in Veloraum im Erdgeschoss und Veloabstellhalle im 1. UG (via zwei Lifte erschlossen) platziert, restliche 163 VAP dezentral im Aussenraum verteilt – Ladezonen für E-Bikes mit fest verbauten Akkus – Mietbare Veloboxen für teure Sportvelos – Service-Zone mit Velopumpe und Reparaturwerkzeugen – Velowaschplatz
Sharing-Angebote	Bewohnerschaft, Beschäftigte, Kundenschaft, Besuchende	<ul style="list-style-type: none"> – Carsharing-Flotte mit drei Autos – E-Lastenvelo und Veloanhänger – Shared Mobility-Zone im Aussenraum für Platzierung von E-Bikes und E-Scooter von externen Anbietern

Organisation des Mobilitätsmanagements

Die Massnahmen werden im Rahmen des Bauprojektes von Urban Assets Zug AG aufgebaut und durch diese betrieben.

Massgebende rechtliche Vorgaben

Bauordnung der Stadt Zug:

- Erlaubt die Unterschreitung des Pflichtangebotes (Minimalbedarf) an Parkfeldern in Gebieten, die sich für autoarmes Wohnen und Arbeiten eignen (§ 10 Abs. 1).
- Die Unterschreitung setzt eine Vereinbarung zwischen der Stadt Zug und der Grundeigentümerschaft voraus, welche die Einzelheiten regelt und die nachträglich zu erstellenden Parkfelder sicherstellt (§ 10 Abs. 2).

Ein Mobilitätskonzept mit Zielen, Massnahmen, Wirkungskontrolle und Rückfallebene bildet die Grundlage zur Vereinbarung.

Wichtigste anvisierte Effekte

- Durch das geringe Angebot an Parkfeldern wird das umgebende Strassennetz nicht mit Mehrverkehr belastet.
 - Die umweltfreundliche Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse wird gefördert.
-

Informationsquellen

- Bauordnung der Stadt Zug:
https://zug.tlex.ch/app/de/texts_of_law/7.1-1/versions/693
 - Mobilitätskonzept Projekt PI (IBV Hüsler AG, Stand: 25.04.2023)
 - Website Tech Cluster Zug AG: <https://techclusterzug.ch/projekt-pi/projektpi>
-

Bemerkungen

Das Projekt PI befindet sich im Perimeter des Bebauungsplans Geviert GIBZ. In den Bestimmungen wird es als autoarme Nutzung und das Mobilitätskonzept (Stand: 25.04.2023) als Grundlage für die zu erteilende Baubewilligung definiert.

Kontaktangaben für weitere Infos

**Baudepartement Stadt Zug,
Städtebau und Planung**
baudepartement@stadtzug.ch

Urban Assets Zug AG
info@techclusterzug.ch

Datum der Erfassung: November 2024

Glossar

Areal: Klar definierter räumlicher Perimeter, welcher von einem Einzelunternehmen oder einer einheitlich organisierten Gesellschaft entwickelt wird.

Baufeld: Überbaubare Grundstücksfläche

Baubewilligung: Wer bauen will braucht eine Baubewilligung. Meist ist dafür die Gemeinde zuständig. Sie prüft, ob ein Bauvorhaben den Vorschriften der jeweiligen Zone entspricht und ob die Umweltvorschriften (z. B. bezüglich Lärm oder Luftreinhaltung) eingehalten werden. Baugesuche müssen publiziert werden, damit Betroffene (benachbarte Eigentümer, Schutzorganisationen) dagegen Einsprache erheben können.

Mobilitätskonzept: Das Mobilitätskonzept ist das Planungsinstrument für den Aufbau und Betrieb eines Mobilitätsmanagements an einem Standort. Im Konzept werden die Ausgangslage, die Ziele, die Massnahmen sowie Wirkungskontrolle umschrieben.

Mobilitätsmanagement, arealbezogen: Das arealbezogene Mobilitätsmanagement befasst sich mit den Mobilitätsbedürfnissen der verschiedenen Nutzergruppen eines Areals und den durch diese ausgelösten Verkehrsvorgängen. Für die Nutzergruppen werden Massnahmen bereitgestellt, die es erlauben, die Mobilitätsbedürfnisse möglichst mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Velo oder zu Fuss abzuwickeln. Der Aufbau und der Betrieb der Massnahmen erfolgt durch die Bauherr- bzw. die Grundeigentümerschaft.

Motorisierter Individualverkehr (MIV): Im Personenverkehr Sammelbegriff für Personenwagen, Motorräder, Kleinmotorräder und Mofas.

Nutzergruppen: Personen, die sich für einen bestimmten Zweck in einem Areal aufhalten. Z. B. Bewohnerschaft, Beschäftigte, Besuchende, Kundschaft.

Nutzung: Spezifische Zwecke für das ein Gebäude verwendet wird. Z. B. Wohnen, Büro, Verkauf, Gastronomie

Öffentlicher Verkehr (ÖV): Sammelbegriff für den kollektiven Transport per Bahn, Tram, Bus und Postauto.

Verkehrsaufkommen, arealbezogen: Bezeichnet auf den Personenverkehr bezogen die Menge des Verkehrs (z. B. in Anzahl Fahrten ausgedrückt) in einem bestimmten Zeitraum, die durch die verschiedenen Nutzergruppen eines Areals ausgelöst wird.