

Gemeinde Rudolfstetten-Friedlisberg

Im Birkenhain

Mobilitätskonzept

25.007 / 10. April 2025, rev. 25. August 2025

Auftraggeber

Real North AG
Unternehmer-Park 3
6340 Baar

Verfasser

TEAMverkehr.zug ag
Verkehrsingenieure eth/fh/svi/reg a
Zugerstrasse 45, ch-6330 Cham
Blockweg 3, ch-6410 Goldau

Fon 041 783 80 60
Fon 041 859 10 20
box@teamverkehr.ch
www.teamverkehr.ch

Jennifer Rüegg, rueegg@teamverkehr.ch
BSc FHO in Raumplanung/SVI, Verkehrsingenieurin

Oscar Merlo, merlo@teamverkehr.ch
Dipl. Bauingenieur ETH/SVI/Reg A, Verkehrsingenieur

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Aufgabe	1
1.3	Lage / Perimeter	2
1.4	Grundlagen	2
2	Standortanalyse	3
2.1	Fuss- und Veloverkehr	3
2.2	Öffentlicher Verkehr	5
2.3	Motorisierter Individualverkehr	7
2.4	Nutzungsangebot	8
2.5	Fazit	8
3	Projektbeschrieb	9
3.1	Nutzung	9
3.2	Arealerschliessung	9
3.3	Zukünftige Nutzergruppen	10
4	Ziele	11
5	Nachweis Abstellplätze	12
5.1	Parkfeldbedarf	12
5.2	Bedarf Veloabstellplätze	13
5.3	Bedarf Motorradabstellplätze	13
6	Massnahmen	14
6.1	Übersicht	14
6.2	Massnahmen zum Management des MIV	15
6.3	Massnahmen zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs	19
6.4	Massnahmen zum Mobilitätsmanagement für das Areal	21
7	Monitoring und Controlling	23

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

In der Gemeinde Rudolfstetten-Friedlisberg plant die Real North AG die Entwicklung eines unbebauten Areals zwischen der Islerenstrasse und dem Islerewald. Für die Arealüberbauung besteht bereits ein bewilligungsfähiger Gestaltungsplan. Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen soll dieser nun aktualisiert und angepasst werden. Als Grundlage für den überarbeiteten Gestaltungsplan dient das Richtprojekt von SAOTA.

1.2 Aufgabe

Im Rahmen der Überarbeitung ist ein Mobilitätskonzept Stufe Gestaltungsplan zu erstellen.

Das Mobilitätskonzept hat zum Ziel, für das Gestaltungsplanareal ein Mobilitätsangebot zu schaffen, das den Bedürfnissen der Nutzenden, der Bauherrschaft und der Gemeinde. Die vorhandenen Parkfelder sollen gut ausgelastet, jedoch die umliegenden Parkfelder nicht zusätzlich belastet werden.

Im ersten Schritt werden die Rahmenbedingungen geklärt. Einen Teil davon ist die Analyse der heutigen Erschliessung mit allen Verkehrsmitteln, sowie das Ermitteln der Bedürfnisse der zukünftigen Nutzergruppen. Anhand des Richtprojekts wird der Bedarf an Abstellplätzen für Personenwagen und Velos berechnet und das geplante Angebot an Parkfeldern begründet. Zudem wird die Lage und das Angebot an Veloabstellplätzen beschrieben. Anschliessend werden die angestrebten Ziele des Gestaltungsplanperimeters definiert.

Daraufhin werden zweckmässige und stufengerechte Mobilitätsmassnahmen ausgearbeitet (baulicher und betrieblicher Art), die die Nutzenden sensibilisieren und deren Mobilitätsverhalten (Push-Pull-Strategie) lenken. Aktuelle Themen, wie Sharing-Angebote, sind im Massnahmenset aufzunehmen.. Ein zweiter Teil des Massnahmensets ist die Klärung der Zuständigkeiten und das Festlegen einer Strategie, um die Massnahmen schrittweise umzusetzen. Abschliessend wird ein stufengerechtes Monitoring / Controlling erarbeitet, mit dem das Erreichen der Ziele kontrolliert werden kann.

1.3 Lage / Perimeter

Der Perimeter liegt im südlichen Teil der Gemeinde Rudolfstetten-Friedlisberg an der Islerenstrasse und umfasst eine Fläche von ca. 37'500 Quadratmeter. Nördlich grenzt der Perimeter an den Islerewald; südlich verläuft die Obere Dorfstrasse, welche in die Bernstrasse mündet. Südlich der Bernstrasse ist die Gemeinde Berikon und westlich des Islerewaldes die Gemeinde Widen. Der Perimeter liegt zudem topografisch auf 550 m.ü.M auf dem Mutschellen-Pass.



Abbildung 1: Lage des Perimeters an der Islerenstrasse (Hintergrund: map.geo.admin)

1.4 Grundlagen

- (1) Bau- und Nutzungsordnung, Gemeinde Rudolfstetten – Friedlisberg, genehmigt 16.01.2001
- (2) Bau- und Nutzungsordnung Stand öffentliche Auflage, Gemeinde Rudolfstetten – Friedlisberg, Stand 24.10.2024
- (3) Richtprojekt Überbauung Im Birkenhain, Real North AG, Stand 13.08.2025
- (4) VSS-Norm 40 065, Parkieren, Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkieranlagen, März 2019
- (5) VSS-Norm 40 281, Parkieren, Angebot an Parkfelder für Personenwagen, März 2019

2 Standortanalyse

2.1 Fuss- und Veloverkehr

Zu Fuss und mit dem Velo sind der Bahnhof Berikon-Widen und diverse Einkaufsmöglichkeiten und Restaurants in wenigen Minuten erreichbar. Angebote in Rudolfstetten können zu Fuss in ca. 15 Minuten erreicht werden. Aufgrund des Standorts auf dem Mutschellen zwischen dem Reusstal und dem Limmattal gibt es topografische Differenzen. Vom Zentrum von Rudolfstetten und zur Schule müssen über die Obere Dorfstrasse ca. 70 Höhenmeter zum Perimeter überwunden werden, was besonders den Weg mit dem Velo erschwert.

In der Nähe des Perimeters verläuft ein Wanderweg Richtung Berikon Dorf und Richtung Hasenberg, Belikon oder Dietikon. Das Velowegnetz verläuft abseits der Hauptstrasse und schliesst nach Rudolfstetten sowie in Bremgarten ans Veloland SchweizMobil Netz an.

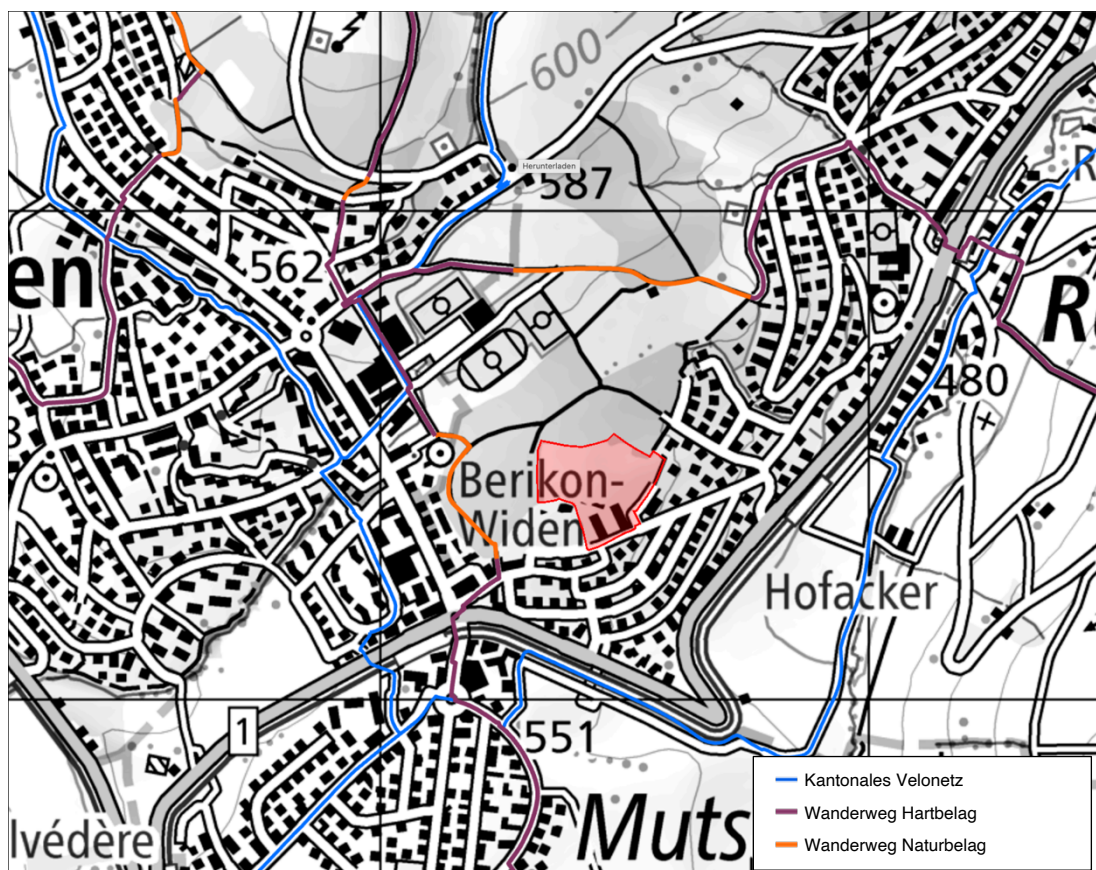


Abbildung 2: Wanderwege und kantonales Velonetz, Perimeter rot markiert (Geoportal Kanton AG, Zugriff 26.03.2025)

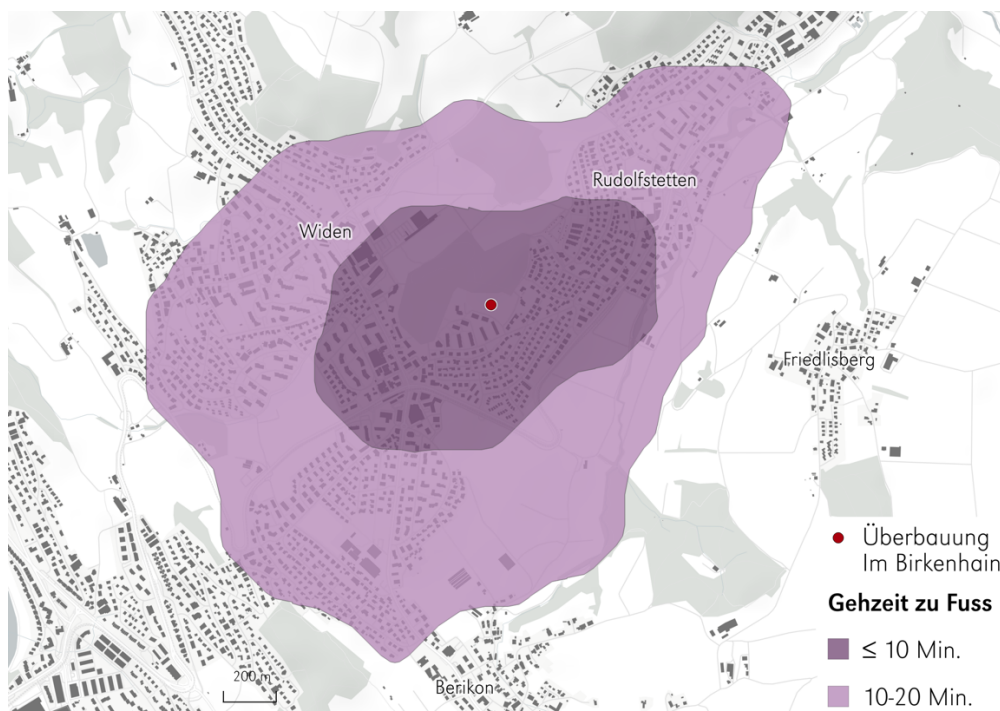


Abbildung 3: Erreichbarkeit des Perimeters innerhalb von 10 bis 20 Minuten (Basiskarte: OpenStreetMap)

Mit dem Velo ist das Zentrum von Rudolfstetten sowie Berikon und Widen innert 10 Minuten erreichbar. Bremgarten und Künten sind über das kantonale Velonetz erschlossen und ca. 20 Minuten Fahrt vom Perimeter entfernt (Abbildung 4). Weiter ist die Reuss, welche als Naherholungsgebiet von Bedeutung ist, ebenfalls in 20 Minuten zu erreichen. Aufgrund der Hanglage nimmt der Weg zum Perimeter hin nochmals ca. 5-10 Minuten mehr in Anspruch. Auch Dietikon oder Urdorf sind in etwas mehr als 20 Minuten zu erreichen, auch hier dauert die Fahrt zurück bergauf einige Minuten länger.

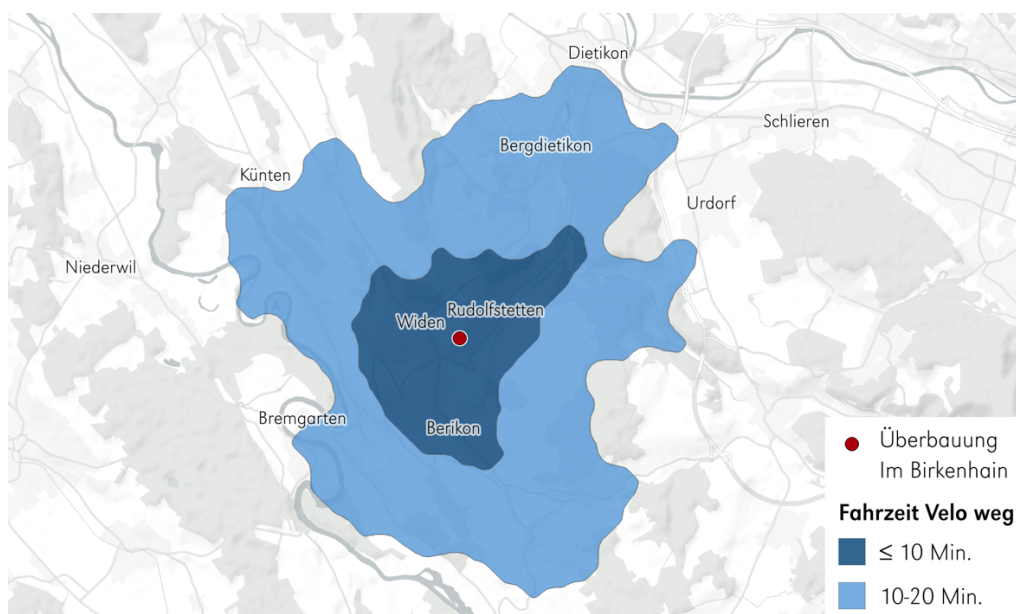


Abbildung 4: Erreichbarkeit mit dem Velo vom Perimeter weg innerhalb von 10 bis 20 Minuten (Basiskarte OpenStreetMap)

2.2 Öffentlicher Verkehr

Der Perimeter liegt gemäss dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) in der mittelmässigen ÖV-Güteklasse C. Die Bahnhöfe Berikon-Widen und Rudolfstetten Hofacker sind beide in ca. 10 Minuten erreichbar. Die nächstgelegenen Bushaltestellen sind Berikon Kesslernmatt (nur Richtung Berikon-Widen Bahnhof), Berikon Burkertsmatt (nur Richtung Remetschwil & Baden) oder ebenfalls am Bahnhof Berikon-Widen. Mit der AVA-Bahn sowie mehrere Buslinien bietet der Bahnhof Berikon-Widen gute ÖV-Anbindung an die umliegenden Gemeinden und an die Umsteigepunkte Dietikon und Wohlen.

Fahrplan ab Berikon-Widen Bahnhof während den Hauptverkehrszeiten:

S17	Bremgarten West - Dietikon	15 min Takt, verkehrt alle 30 min von Bremgarten weiter Richtung Wohlen.
Bus 320	Berikon-Widen Bahnhof - Remetschwil Garage	15 min Takt, verkehrt alle 30 min weiter Richtung Baden Postautostation.
Bus 350	Oberwil-Lieli im Moos - Zürich Wiedikon Bahnhof	30 min Takt, verkehrt teilweise nur bis Triemli.
Bus 445	Remetschwil Garage - Zürich Bahnhof Enge Bederstrasse	30 min Takt, nur während den Stosszeiten, verkehrt teilweise bis Oberrohrdorf Staretschwil.

In den Nebenverkehrszeiten sowie am Wochenende verkehren die Busse in einem reduzierten Takt. Am Wochenende verkehren zudem Nachtbusse.

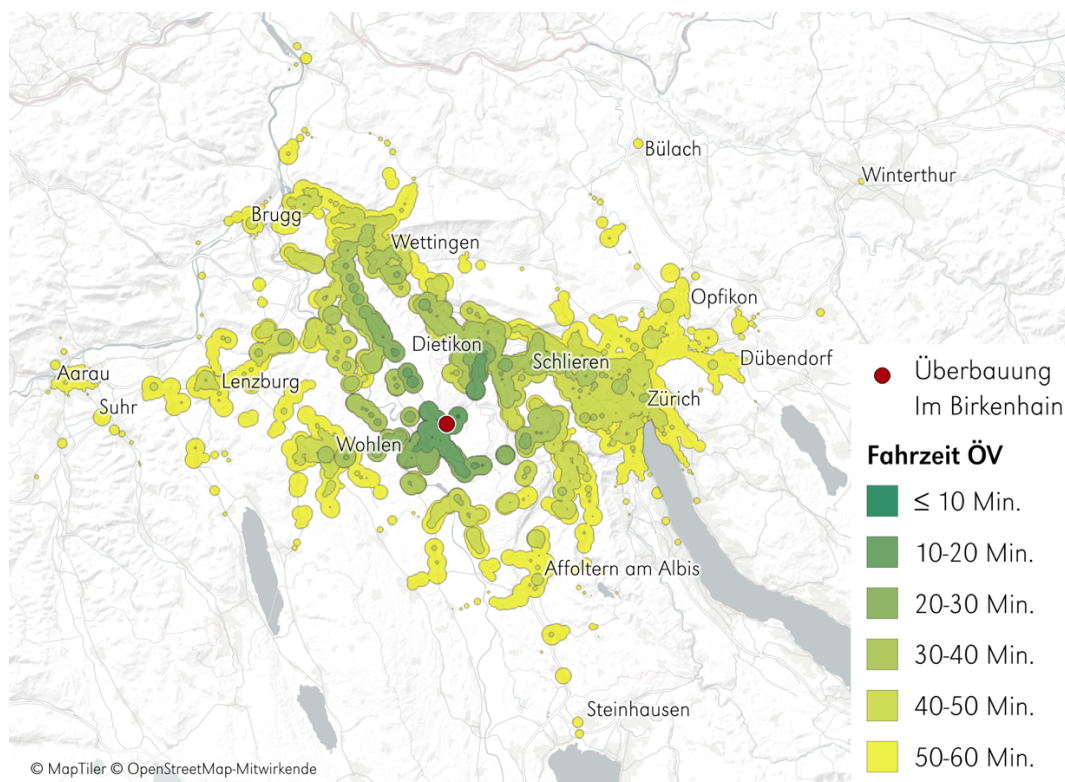


Abbildung 5: Erreichbarkeit des Perimeters mit dem öffentlichen Verkehr innerhalb von 60 Minuten (Basiskarte OpenStreetMap)

Die Erreichbarkeiten mit dem ÖV sind in Abbildung 5 dargestellt. Die Karte berücksichtigt den Fussweg von und zur Haltestelle. Die Fahrt von Bremgarten nach Berikon-Widen dauert nur 9 Minuten. Dietikon ist in ca. 20 Minuten und Wohlen in knapp 30 Minuten vom Perimeter aus erreichbar. Zürich HB ist vom Berikon-Widen Bahnhof aus mit dem Zug 31 Fahrminuten entfernt, wo auf den Fernverkehr umgestiegen werden kann. Nach Brugg und Lenzburg dauert die Fahrt mit dem Zug knapp 40 Minuten, nach Aarau knapp 50 Minuten. Weiter sind der Zürich Flughafen, Dübendorf sowie Winterthur in unter einer Stunde mit dem ÖV erreichbar.

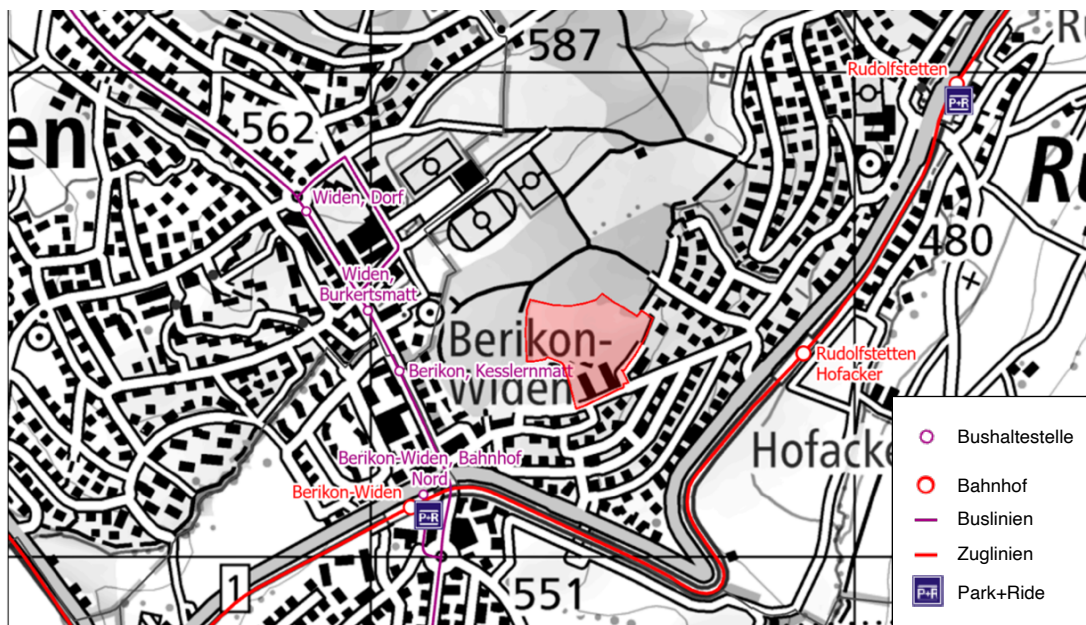


Abbildung 6: Linien und Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs, sowie Park+Ride (Geoportal Kanton AG, Zugriff 26.03.2025)

2.3 Motorisierter Individualverkehr

Der Perimeter liegt in der Nähe der Bernstrasse, einer Hauptverkehrsstrasse (HVS). Diese führt Richtung Westen nach Bremgarten und weiter Richtung Wohlen sowie gegen Osten nach Dietikon, Schlieren und weiter nach Zürich. Die weitere Hauptverkehrsstrasse Bellikerstrasse führt Richtung Norden nach Bellikon, Remetschwil und Ober- / Niederrohrdorf. Die Lokalverbindungsstrassen (siehe Abbildung 7) führen südlich nach Berikon sowie östlich nach Bergdietikon.

Der Knoten Mutschellen (K127/K411) ist zu Hauptverkehrszeiten regelmässig überlastet. Dies führt morgens und abends zu längeren Reisezeiten mit dem MIV.

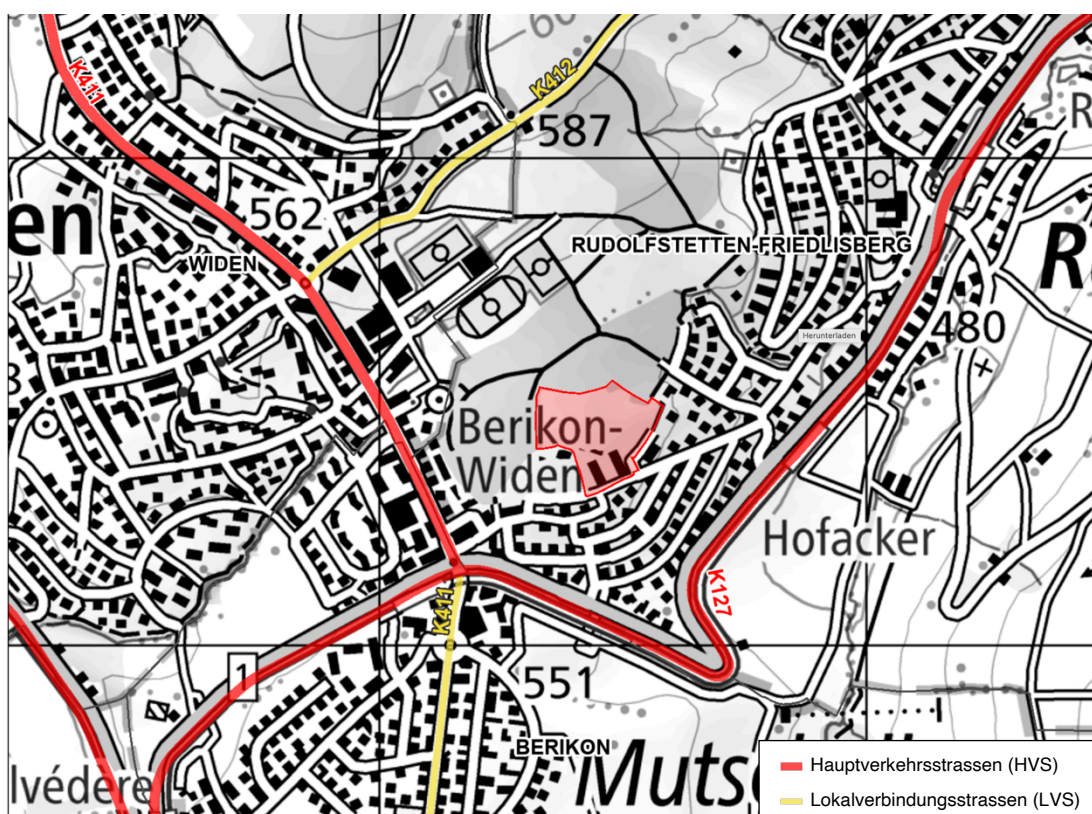


Abbildung 7: Umliegendes Strassennetz (Geoportal Kanton AG, Zugriff 26.03.2025)

2.4 Nutzungsangebot

Abbildung 8 zeigt das Nutzungsangebot in der Umgebung des Perimeters. Innerhalb 500 Meter Luftlinie liegt der Bahnhof Rudolfstetten Hofacker sowie der Bahnhof Berikon-Widen. Im Zentrum von Berikon befinden sich verschiedene Restaurants und Take-Aways, ein Coop Supermarkt sowie Bank- und Postfilialen. Mit der Landi in Widen liegt zudem ein weiterer Laden in nur 500 Meter Luftlinie entfernt.

Für die Naherholung kann der kleine Islerewald hinter dem Perimeter zum spazieren genutzt werden. Sportanlagen mit Turnhallen und Fussballplätzen stehen direkt hinter dem Wald beim Sportzentrum Burkertsmatt Widen. In nur 10 min Fahrt mit dem Zug nach Bremgarten kann in der Reuss gebadet werden.

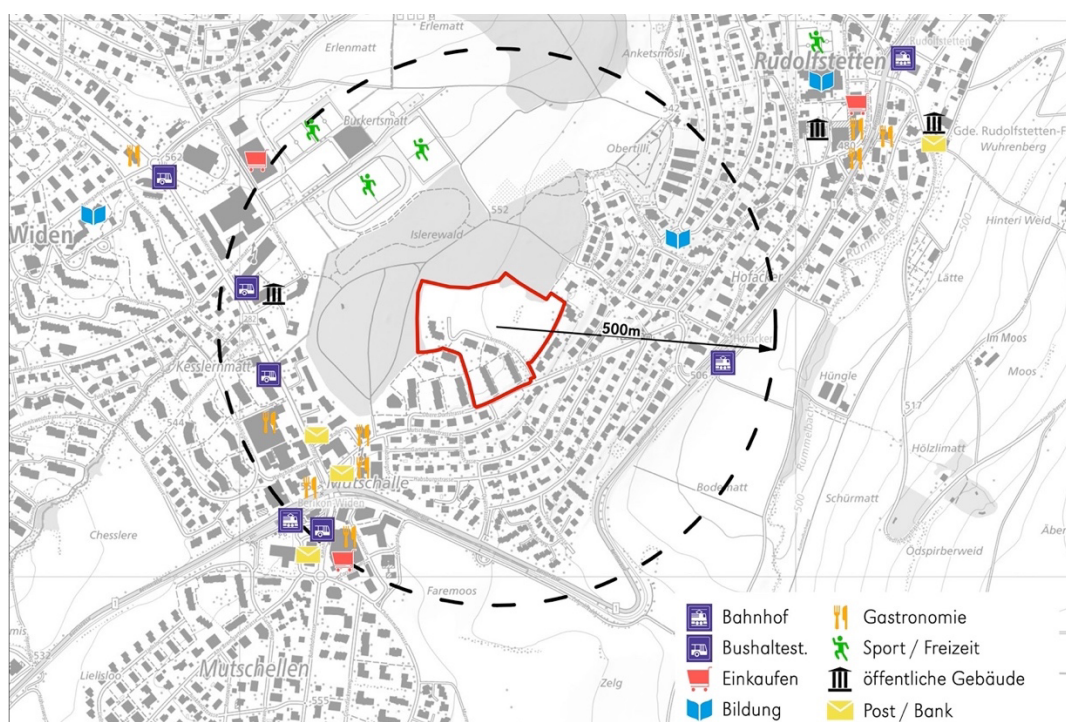


Abbildung 8: Nutzungsangebot mit Radius 500 m (Hintergrund Geoportal Kanton AG)

2.5 Fazit

Der Perimeter an der Islerenstrasse in Rudolfstetten-Friedlisberg ist verkehrstechnisch mit dem ÖV, als auch für den MIV, gut erschlossen. In weniger als 10 Minuten sind die AVA-Bahn und verschiedene Buslinien zu Fuss erreichbar, welche besonders in den Hauptverkehrszeiten regelmässig verkehren und wichtige Knoten verbinden. Des Weiteren liegen verschiedene Einkaufsmöglichkeiten im Zentrum von Berikon für den Alltag in Gehdistanz. Mit dem Velo kommt man gut in 20-30 Minuten in die umliegenden Orte Dietikon, Bremgarten und Urdorf. Zudem stehen am Bahnhof Berikon-Widen und in Rudolfstetten Restaurants und Geschäfte zu Verfügung.

3 Projektbeschrieb

3.1 Nutzung

Auf dem Gestaltungsplanperimeter Im Birkenhain liegt der Schwerpunkt beim Wohnen. Das Richtprojekt sieht Wohnungen in unterschiedlichen Grössen vor und kleinere Gewerbeflächen im EG und im 1. OG. Mit dem Wohnungsmix von 2.5 – 5.5 Zimmer Wohnungen besteht ein Angebot für alle Haushaltsgrössen. Die Wohnungen sind grosszügig dimensioniert und sprechen eher gutverdienende Personen an. Für die Gewerbeflächen sieht das Richtprojekt unterschiedliche Nutzungen vor wie Kita, Fitness, Bistro und Büroräumlichkeiten/Co-Workingspace. Insgesamt sind 1'860 m² Gewerbefläche geplant. Die Betriebe sollen zur Belebung des Areals beitragen und die Bedürfnisse der Bewohnenden decken.

Wohnungsgrösse	Anzahl
2.5	56
3.5	93
4.5	111
5.5	40
Total	300

Nutzung	m ²
Gewerbe	1'860
Total	1'860

Abbildung 9: Übersicht Nutzung aus Richtprojekt

3.2 Arealerschliessung

Die Haupterschliessung des Areals erfolgt ab der Islerenstrasse. Ein grosszügiger Fussweg führt zum attraktiven Platz im Herzen des Areals. Weitere Fusswege führen zu den einzelnen Hauseingängen und verbinden die Gebäude auch miteinander. Zudem sind weitere untergeordnete Anbindungen an die obere Dorfstrasse, den Alpenweg und in den Wald geplant. Im Aussenraum des Areals gilt aus Sicherheitsaspekten ein allgemeines Fahrverbot. Deshalb befinden sich die Veloabstellplätze an den Arealzugängen. Die Tiefgarageneinfahrten liegen an der Perimtergrenze und führen den MIV von der Islerenstrasse und der oberen Dorfstrasse in den Untergrund. Durch die Anordnung der gesamten Parkierung in der Tiefgarage bleibt der Aussenraum des Areals verkehrsfrei. Die Zufahrt ins Areal ist nur der Anlieferung, den Notfahrzeugen, sowie beim Umzug den Züglfahrzeugen gestattet.



Abbildung 10: Umgebungsplan, deltavormgroep, Stand 03.07.2025

3.3 Zukünftige Nutzergruppen

Bewohnende

Die unterschiedlichen Wohnungsgrößen bieten Wohnfläche für Personen in allen Lebenslagen. Die Personen leben auf dem Areal, gehen von hier in der Regel zur Arbeit oder zur Schule/Uni (Pendlerverkehr), kehren zurück – teilweise mehrmals pro Tag. Weiter tätigen Bewohnende vom Areal aus Besorgungen des alltäglichen Bedarfs und starten hier ihre Freizeitaktivitäten. Sie sind somit in der Regel sieben Tage die Woche zu unterschiedlichen Zeiten unterwegs. Aufgrund der heterogenen Zielgruppen haben die zukünftigen Bewohnenden unterschiedliche Anforderungen an das Mobilitätsangebot.

Beschäftigte

Je nach eingemieteten Betrieben arbeiten die Beschäftigten zu unterschiedlichen Zeiten. Bei einer Kita oder einer Büronutzung, arbeiten die Mitarbeitenden hauptsächlich von Montag – Freitag tagsüber. Bei einem Gastrobetrieb oder Fitness ist es wahrscheinlich, dass diese abends und am Wochenende auch offen haben und ihre Angestellten dann auch arbeiten. Die künftigen Mitarbeitenden können aus der Nähe kommen oder einen weiten Arbeitsweg zurücklegen.

Besuchende/Kunden

Die Nutzergruppe «Besuchende der Anwohnenden» kann sowohl aus der unmittelbaren Umgebung kommen als auch von weiter entfernten Ortschaften anreisen. Es ist davon auszugehen, dass die Besuchenden am Abend und am Wochenende vor Ort sein werden und die Überbauung nach ihrem Besuch wieder verlassen.

Die Kunden der Betriebe halten sich während den Öffnungszeiten der Betriebe auf dem Areal auf. Dies

wird mehrheitlich tagsüber von Montag bis Freitag sein. Für die im Richtprojekt vorgesehene Nutzung wird angenommen, dass die Kundschaft mehrheitlich aus dem Areal oder den umliegenden Quartieren stammt.

4 Ziele

Mit dem Gestaltungsplan Im Birkenhain werden die folgenden Ziele für das Areal verfolgt:

- Erstellung ein auf den Standort abgestimmtes Parkfeldangebot, unter Berücksichtigung der Mobilitätsentwicklung. (Z1)
- Es werden attraktive Rahmenbedingungen für die Nutzung des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs geschaffen, um die Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse der zukünftigen Nutzergruppen mit nachhaltigen Verkehrsmitteln zu unterstützen. (Z2)
- Die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr ist optimal und gut an das umliegende Wegnetz angebunden. (Z3)
- Sharing-Angebote und umweltfreundliche Technologien unterstützen die Mobilität der Arealnutzenden. (Z4)
- Die Anlieferung und der Güterumschlag erfolgen geordnet und möglichst gut vom Fuss- und Veloverkehr getrennt. (Z5)

5 Nachweis Abstellplätze

5.1 Parkfeldbedarf

Bedarf gemäss Bauverordnung Kt. Aargau, bzw. VSS-Norm 40 281

Grundlage für die Berechnung bildet §43 der Bauverordnung des Kantons Aargau, wo auf die VSS-Norm 40 281 verwiesen wird. Für das Projekt wird gestützt auf die Richtwerte für Wohnnutzungen der Normbedarf an Parkfeldern ermittelt. Gemäss VSS-Norm liegt der Parkfeldbedarf für den Gestaltungsplanperimeter Im Birkenhain zwischen 363 und 372 Parkfeldern. Für Wohnnutzungen sieht die VSS-Norm keine Reduktion aufgrund des Standort-Typs unter Berücksichtigung der ÖV-Erschliessung, bzw. Fuss-/Veloverkehrerserschliessung vor. Somit ist der Grenzbedarf mit 100% massgebend.

Nutzung	Grenzbedarf					Reduzierter Parkfeldbedarf VSS-Norm				
	Anzahl	Einheit	VSS-Norm	1 PF / Einheit	PF	Standort-Typ*	Reduzierter Bedarf in %		Reduzierter Bedarf	
Wohnen										
Bewohnende	300	Wohnungen	1.0 PF / Wohnung	1	300	-	100%	100%	300.0	300.0
Besucher	300	Wohnungen	0.1PF / Wohnung	0.1	30	-	100%	100%	30.0	30.0
übrige DL										
Personal	1'860	m²	2.0 PF / 100m² BGF	0.02	37	D	70%	90%	26.0	33.5
Besucher, Kunden	1'860	m²	0.5 PF / 100m² BGF	0.005	9	D	70%	90%	6.5	8.4
Total					377				363	372

* Standort-Typ D: 1-4-mal pro Stunde mit ÖV erschlossen, Anteil Langsamverkehr <25%

Bedarf gemäss Gestaltungsplan Im Birkenhain

Auf dem Gestaltungsplanperimeter Im Birkenhain soll ein zeitgemässer Neubau entstehen, welcher auch die verkehrlichen Entwicklungen berücksichtigt. Aufgrund der vielen ÖV-Verbindungen ab dem nahegelegenen Bahnhof Berikon-Widen und den Einkaufsmöglichkeiten in Gehdistanz soll ein auf das Areal abgestimmtes Parkfeldangebot erstellt werden. Gemäss dem Gestaltungsplan ist für die Wohnnutzung zwischen 70 – 100% des Grenzbedarfs gemäss VSS-Norm zu erstellen und für das Gewerbe zwischen 60 – 90%. Unter Berücksichtigung dieser Reduktionsfaktoren ergibt sich für das Areal ein Bedarf von 259 – 372 Parkfelder.

Nutzung	Grenzbedarf					Reduzierter Parkfeldbedarf Sondernutzungsvorschriften				
	Anzahl	Einheit	VSS-Norm	1 PF / Einheit	PF	Standort-Typ*	Reduzierter Bedarf in %		Reduzierter Bedarf	
Wohnen										
Bewohnende	300	Wohnungen	1.0 PF / Wohnung	1	300	D	70%	100%	210.0	300.0
Besucher	300	Wohnungen	0.1PF / Wohnung	0.1	30	D	70%	100%	21.0	30.0
übrige DL										
Personal	1'860	m²	2.0 PF / 100m² BGF	0.02	37	D	60%	90%	22.3	33.5
Besucher, Kunden	1'860	m²	0.5 PF / 100m² BGF	0.005	9	D	60%	90%	5.6	8.4
Total					377				259	372

* Standort-Typ D: 1-4-mal pro Stunde mit ÖV erschlossen, Anteil Langsamverkehr <25%

Festgelegtes Angebot

Das Richtprojekt sieht insgesamt 354 Parkfelder vor, 320 für Bewohnende und Beschäftigte und 34 für Besuchende und Kunden. Damit liegt das geplante Angebot im zulässigen Bedarf gemäss Sondernutzungsvorschriften und ist zweckmässig.

5.2 Bedarf Veloabstellplätze

Für Wohnnutzungen berechnet die VSS-Norm die Veloabstellplätze anhand der Anzahl Zimmer, ein Veloabstellplatz pro Zimmer. Dabei sind die Abstellplätze für Besucher eingerechnet. Für das Gewerbe werden die Veloabstellplätze über die Geschossfläche berechnet. Nach der Bedarfsermittlung ist die Anzahl gemäss der VSS-Norm 40 065 zwischen Kurzzeitabstellplätzen und Langzeitabstellplätze zu differenzieren. Diese unterscheiden sich wie folgt:

Langzeitabstellplätze

Langzeitabstellplätze sind so zu konzipieren, dass Velos geschützt vor Diebstahl, Vandalismus und äusseren Witterungseinflüssen von den Bewohnenden und Beschäftigten auch für eine längere Zeit parkiert werden können. Zudem sind bei den Langzeitveloabstellplätzen an geeigneten Orten Steckdosen vorzusehen, an welchen bei Bedarf benutzergerecht und komfortabel das E-Bike aufgeladen werden kann.

Kurzzeitabstellplätze

Die Veloabstellplätze für Besuchende und Kunden werden ebenerdig und frei zugänglich angeordnet. Sie dienen dem kurzzeitigen Abstellen von Velos. Diese sind mit einer Vorrichtung auszustatten, an welcher das Velo abgeschlossen werden kann und nach Möglichkeit ebenfalls zu überdachen.

Gemäss der Berechnung sind min. 1'208 Veloabstellplätze zu erstellen, davon sind 366 als Kurzzeit- und 843 als Langzeitabstellplätze zu konzipieren.

	Bedarf					Aufteilung		Anzahl VAP	
	Anzahl	Einheit	VSS-Norm	VAP / E	VAP	Kurzzeit	Langzeit	Kurzzeit	Langzeit
Wohnen									
Bewohnende, Besucher	1'185	Zimmer	1.0 VAP / Zimmer	1.0	1185	30%	70%	356	830
übrige DL									
Personal	1'860	m ²	1.0 VAP / 100m ² GF	0.01	19	30%	70%	6	13
Besucher, Kundschaft	1'860	m ²	0.25 VAP / 100m ² GF	0.003	5	100%	0%	5	0
Total					1208			366	843

Festgelegtes Angebot

Das Richtprojekt sieht insgesamt 1'128 Abstellplätze auf dem Areal vor. Davon befinden sich 341 Kurzzeitabstellplätze im Aussenraum am Rand des Perimeter und 787 Langzeitabstellplätze in der Tiefgarage.

5.3 Bedarf Motorradabstellplätze

Für den Bedarf an Motorrad-Abstellplätzen fehlen schweizweite Normen / Vorgaben. Erfahrungsgemäss liegt die Anzahl an Abstellplätzen beim Zehntel der für Personenwagen im Minimum erforderlichen Parkplätze. Bei einem Mindestbedarf von 259 PW-Abstellplätzen sind somit 26 Motorradabstellplätze anzubieten.

Festgelegtes Angebot

Gemäss dem Richtprojekt sind in der Tiefgarage verteilt 39 Motorradabstellplätze vorgesehen.

6 Massnahmen

Das Mobilitätskonzept gilt als Grundlage für die Einführung und Umsetzung der Mobilitätsmanagementmassnahmen. Das nachfolgende Set an Massnahmen ist im Rahmen des Bauprojektes detaillierter auszuarbeiten und während dem Betrieb einzuführen. Die Massnahmen können im Rahmen des Monitorings auch angepasst und weiterentwickelt werden, sofern dies im Sinne der Zielsetzungen erfolgt.

6.1 Übersicht

Nr.	Massnahmen	Nutzergruppe	Art der Massnahme	Ziele
M1 Massnahmen zum Management des MIV				
M1.1	Reduziertes Parkfeldangebot	W, A, B	baulich	Z1, Z2
M1.2	Parkraummanagement, Parkplatzbewirtschaftung	W, A, B	betriebllich	Z1, Z2
M1.3	Ausstattung der Parkfelder mit Ladestationen für E-Fahrzeuge	W, A	baulich	Z4
M1.4	Carsharing	W, A	baulich, betriebllich	Z2, Z4
M2 Massnahmen zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs				
M2.1	Ausreichende Anzahl und attraktive Lage der Veloabstellplätze	W, A, B	baulich	Z2, Z3
M2.2	Weitere nützliche Veloinfrastruktur	W, A, B	baulich	Z2, Z3
M3 Mobilitätsmanagement für das Areal				
M3.1	Mobilitätsverantwortliche Person, Information und Kommunikation	W, A, B	betriebllich	Z2
M3.2	Paket-/Konsumdepot	W	baulich	Z2

W = Bewohnende, A = Arbeitende/Beschäftigte, B = Besucher/Kunden

6.2 Massnahmen zum Management des MIV

M1.1 Reduziertes Parkfeldangebot

Zielsetzung

Um die nachhaltigen Verkehrsmittel zu fördern und Leerstände zu vermeiden wird ein auf den Standort abgestimmtes Parkfeldangebot erstellt.

Beschreibung

Der Parkfeldbedarf für das geplante Richtprojekt beträgt gemäss dem Gestaltungsplan zwischen 259 und 372 Parkfeldern. Die Bauherrschaft strebt aufgrund der guten Lage die Erstellung eines reduzierten Parkfeldangebots an. Im Richtprojekt sind 354 Parkfelder vorgesehen. Diese Anzahl soll jedoch während der etapierten Erstellung des Areals der Nachfrage angepasst werden. Nach Bezug der ersten Etappe wird die Auslastung der Parkfelder regelmässig erhoben. Liegt die Nachfrage unter dem erstellten Angebot, wird das Projekt für die folgenden Etappen entsprechend angepasst.

Den verschiedenen Nutzergruppen steht gemäss Richtprojekt das folgende Parkplatzangebot zur Verfügung:

Bewohnende 297PF

Beschäftigte 23 PF

Kunden 8 PF

Besuchende 26 PF

Wirkung der Massnahme

Hoch: Eine tiefe Anzahl Parkfelder erzeugt weniger Verkehr.

Nutzergruppe

- Alle Nutzergruppen

Zuständigkeit / Finanzierung

- Bauherrschaft

M1.2 Parkraummanagement / Parkfeldbewirtschaftung

Zielsetzung

Effiziente und kostendeckende Parkfeld Nutzung und Vermietung.

Beschreibung

Das Parkraummanagement hilft, den Parkfeldbedarf für alle Nutzergruppen mit dem vorgesehenen Angebot an Parkfeldern abzudecken. Mit einer effizienten und zweckmässigen Nutzung der Parkfelder soll der Druck auf das vorhandene Parkierungsangebot gesenkt werden.

Parkfelder für Bewohnende

- Kein Miet-/Kaufzwang
- Parkfeldmiete/-kauf mindestens gemäss orts- oder marktüblichen Preisen
- Keine Subvention der Parkfelder über die Wohnungsmieten
- Die Vergabe der Parkfelder an Bewohnende erfolgt nach einheitlichen Vergabekriterien (z.B. in Abhängigkeit von Wohnungsgrössen)

Parkfeld für Beschäftigte

- Keine fixe Zuteilung der Parkfelder

Parkfelder für Kunden und Besuchende

- Keine fixe Zuteilung der Parkfelder
- Mehrfachnutzung der Parkfelder für beide Nutzergruppen

Wirkung der Massnahme

Hoch: Die Parkfelder werden effizient genutzt und es wird nicht auf den öffentlichen Grund ausgewichen.

Nutzergruppen

- Alle Nutzergruppen

Zuständigkeit / Finanzierung

- Bauherrschaft

M1.3 Ausstattung der Parkfelder mit Ladestationen für E-Fahrzeuge

Zielsetzung

Mit der Anordnung von Parkfeldern für Elektrofahrzeuge bzw. der Bereitstellung der entsprechenden Ladeinfrastruktur wird die Elektromobilität gefördert.

Beschreibung

Beim Bau werden die Voraussetzungen geschaffen, die Parkfelder bei Bedarf einfach mit entsprechenden Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge auszustatten (siehe SIA 2060, Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden).

Für eine einfache Installation von Ladestationen empfiehlt sich:

- Leerrohre und entsprechende Vorrichtungen bereits beim Bau berücksichtigen
- Energieversorgung des Areals auf Elektromobilität auslegen (gleichzeitiger Strombezug)

Mögliches System: ZapCharger Pro: Mit diesem System gibt es die Möglichkeit, die Hauptverteilung (Grundinstallation für die Elektrifizierung von mehreren Parkfeldern) 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.

Wirkung der Massnahme

Tief: Ladestationen fördern zwar die Elektrifizierung des MIV, verändern aber nicht dessen Grundprobleme wie Platzverbrauch und Verkehrsaufkommen, wodurch ihre Wirkung auf die Verkehrswende tief bleibt.

Nutzergruppen

- Bewohnende, Beschäftigte

Zuständigkeit / Finanzierung

- Bauherrschaft

M1.4 Carsharing

Zielsetzung

Auch Personen ohne eigenes Fahrzeug, sollen bei Bedarf ein Auto nutzen können.

Beschreibung

Der nächstgelegene Mobility-Standort befindet sich rund 10 Gehminuten entfernt am Bahnhof Berikon-Widen mit zwei Fahrzeugen.

An einem zentralen, gut zugänglichen Ort in der Tiefgarage werden Parkfelder für ein Carsharing reserviert. Dieses soll in erster Linie den Bewohnenden und Mitarbeitenden des Areals zur Verfügung stehen. Bei Bedarf kann es auch für das umliegende Quartier geöffnet werden.

Um eine Vorbildfunktion zu erfüllen, sind e-Fahrzeuge für das Angebot zu wählen. Mit der Inbetriebnahme des Areals werden die Sharing-Fahrzeuge bereitgestellt.

Das Sharing-Angebot soll im Rahmen einer Versuchsphase 2 bis 3 Jahren getestet werden. In Abhängigkeit der Nachfrage wird anschliessend festgelegt, ob am Angebot festgehalten wird.

Folgende Optionen stehen zur Verfügung:

- Mobility-Flex Standort für Wohnüberbauung mit spezifischen Vorteilen für die Bewohnenden
- Privat oder arealintern organisiertes Carsharing

Wirkung der Massnahme

Hoch: Mit dem Bereitstellen von Sharing-Fahrzeugen kann das passende Verkehrsmittel für jeden Weg geliehen werden, ohne ein eigenes Fahrzeug zu besitzen.

Nutzergruppen

- Bewohnende, Beschäftigte, evt. Öffentlichkeit

Zuständigkeit / Finanzierung

- Bauherrschaft

6.3 Massnahmen zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs

M2.1 Ausreichende Anzahl und attraktive Lage der Veloabstellplätze

Zielsetzung

Um die Velonutzung für alle Nutzergruppen attraktiv auszugestalten, ist eine ausreichende Anzahl an sicheren und attraktiven Abstellanlagen für den Veloverkehr anzubieten.

Beschreibung

Für das Areal sind gemäss VSS-Norm 40 065 1'202 Veloabstellplätze zu erstellen. Diese sind in Kurz- und Langzeitabstellplätze zu unterscheiden.

Die Langzeitveloabstellplätze werden in Veloräumen im Untergeschoss angeordnet. Sie weisen eine hohe Qualität auf.

Kurzzeitveloabstellplätze sind an mehreren Standorten im Aussenraum am Rand des Perimeter verteilt. Die Überbauung soll aus sicherheitstechnischen Aspekten verkehrsfrei bleiben.

Gemäss dem Richtprojekt sind 1128 Veloabstellplätze geplant. Davon befinden sich 787 Langzeitabstellplätze in Veloräumen im Untergeschoss. Im Aussenraum sind verteilt über das Areal 341 Kurzzeitveloabstellplätze angeordnet.

Weitere Abstellplätze für Spezialvelos

Zusätzlich zu den normalen Veloabstellplätzen werden Abstellflächen für Spezialvelos, Cargobikes, Velohänger etc. eingeplant.

Wirkung der Massnahme

Hoch: Mit einem attraktiven Angebot an Veloabstellplätzen wird der Veloverkehr und damit ein nachhaltiges Verkehrsmittel gefördert.

Nutzergruppe

- alle

Zuständigkeit / Finanzierung

- Bauherrschaft

M2.2 Weitere nützliche Veloinfrastruktur

Zielsetzung

Für Mitarbeitende und Bewohnenden, welche oft ein Velo benutzen, werden optimale und attraktive Rahmenbedingungen geschaffen.

Beschreibung

Nebst dem attraktiven Angebot an Veloabstellplätzen sind für Velofahrende die folgenden weiteren Infrastrukturmassnahmen auf dem Areal zu prüfen:

- Lademöglichkeit für e-Bikes, zum Beispiel die Produkte von Elmoove
- Bereitstellung eines Handwagens, welcher von allen Bewohnern und Beschäftigten bei einem grösseren Transport mit schweren Lasten genutzt wird
- Bereitstellung einer Veloreparaturstation mit Luftpumpe für selbständige kleinere Reparaturen, zum Beispiel Produkte von Ibombo (<https://www.ibombo.de/produktkategorie/fahrrad-reparaturstationen/>)
- Garderobe und Duschmöglichkeiten für die Mitarbeitenden

Wirkung der Massnahme

Mittel: Mit den zusätzlichen Angeboten werden Anreize für die vermehrte Benutzung des Veloverkehrs geschaffen.

Nutzergruppen

- Bewohnende / Mitarbeitende

Zuständigkeiten / Finanzierung

- Bauherrschaft

6.4 Massnahmen zum Mobilitätsmanagement für das Areal

M3.1 Mobilitätsverantwortliche Person, Information und Kommunikation

Zielsetzung

Die Umsetzung und Wirkung der Massnahmen werden überprüft und allenfalls angepasst.

Beschreibung

Zur Koordination und Umsetzung der Massnahmen wird von der Bauherrschaft/ der Liegenschaftsverwaltung ein Mobilitätsmanager/in für das Areal bestimmt. Diese Person ist verantwortlich für die Umsetzung und den Betrieb der Massnahmen. Weiter dient sie als Ansprechperson für die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohnenden und Mitarbeitenden.

Die zum MobilitätsmanagerIn ernannte Person hat folgende Aufgaben:

- Sie ist für die Entwicklung und Umsetzung der vorliegenden Massnahmen des Mobilitätsmanagements verantwortlich.
- Sie ist Ansprechperson für die Bewohnenden, Mitarbeitenden und die Gemeinde Rudolfstetten-Friedlisberg
- Sie verfolgt das Mobilitätsmanagements und informiert die Bewohnenden und Mitarbeitenden (z.B. via Homepage, E-Mail, Aushang etc.)
- Sie prüft, ob und wie die Ziele erreicht werden und informiert den Gemeinde Rudolfstetten-Friedlisberg regelmässig über die Wirkung der einzelnen Massnahmen (siehe Monitoring und Controlling)

Wirkung der Massnahme

Hoch: Betreut und überprüft laufend die Wirksamkeit der Mobilitätsmassnahmen.

Nutzergruppen

- Alle Nutzergruppen

Zuständigkeit / Finanzierung

- Bauherrschaft

M3.2 Paket-/Konsumdepot

Zielsetzung

Es wird ein sicherer Abstellort für Pakete und Lieferungen erstellt, um Diebstahl und zusätzliche Zustellversuche zu verhindern.

Beschreibung

An einem zentralen Ort oder bei den Briefkästen wird ein Paket-/Konsumdepot eingerichtet. Dort können angelieferte Pakete zwischengelagert oder Käufe hinbestellt werden. Es kann entweder in Form einer Paketbox realisiert werden, welche nur durch die Bewohnenden des Areals bedienbar ist oder als bedienten Empfang. Der Empfang kann in ein Bistro, Fitness oder die Liegenschaftenverwaltung integriert werden.

Das Depot kann von diversen Lieferanten (z.B. Post, Migros Online etc.) genutzt werden. Ein Beispiel für solche intelligenten Paketboxen findet sich unter www.paketbox.ch.

Wirkung der Massnahme

Tief: Mit einem Paket- / Konsumdepot können Zulieferungen effizient und gebündelt an einem Ort zugestellt werden, egal ob jemand zu Hause ist.

Nutzergruppe

- Bewohnende

Zuständigkeit / Finanzierung

- Bauherrschaft

7 Monitoring und Controlling

Die Umsetzung der Massnahmen und deren Wirksamkeit und allfälliger Ausbau der Massnahmen wird im Rahmen des Monitorings, welches durch den Mobilitätsmanager koordiniert wird, evaluiert. Das Massnahmenset kann bei Bedarf ergänzt oder angepasst werden, damit auf die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohnenden und Mietendenden eingegangen und auch auf veränderte Umstände reagiert werden kann.

Mögliche Indikatoren für die Wirkungskontrolle und das Monitoring sind folgende:

- Umsetzungsgrad Massnahmen, Erkenntnisse zur Wirkung
- Befragung der Bewohnenden / Beschäftigten: Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelwahl, Zufriedenheit zu den Massnahmen, Benutzung der Massnahmen, Ideen und Inputs mit Verbesserungsvorschlägen
- Belegung / Auslastung der Veloabstellplätze
- Auslastung des Carsharing-Angebote
- Wirtschaftlichkeit

Das Monitoring wird in regelmässigen Abständen durchgeführt. Aus dem Monitoring können Anhaltspunkte oder Potenziale für Angebotsverbesserungen aufgedeckt und geprüft werden.

Rückfallebene / mögliche Massnahmen 2. Stufe

Werden die Ziele nicht erreicht oder treten unerwünschte Missstände auf, werden die folgenden weiteren Massnahmen geprüft und umgesetzt:

- Einführung von Besucherparkkarten mit Option für längere Parkdauer bei Bedarf
- Erweiterung (Cargo-)Bikesharing-Angebote
- Vergünstigungen Carsharing
- Intensivierung Kommunikation und Information