



## Geschäfts- und Wohnhaus Rosenweg

Mobilitätskonzept

18. Juli 2023

# Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung.....	3
1 Ausgangslage .....	4
1.1 Auftrag.....	4
1.2 Projekt .....	4
1.3 Massgebende Grundlagen Mobilität .....	5
2 Analyse .....	7
2.1 Erschliessung .....	8
2.2 Synthese .....	10
3 Strategie.....	12
4 Massnahmen .....	15
4.1 M1 Mobilitätsbeiträge für autofreie Haushalte (Mietwohnungen) .....	17
4.2 M2 Optimale Veloinfrastruktur.....	17
4.3 M3 Mobilitätsräume und Mobilitätsparkplätze.....	18
4.4 M4 Möglichkeiten Reparatur und Reinigung Velo.....	18
4.5 M5 Mobilitätsinfos bei Vermarktung und Betrieb .....	18
4.6 M6 Reduziertes Parkplatzangebot.....	19
4.7 M7 Parkplatzbewirtschaftung und Integration städtisches Leitsystem .....	20
4.8 M8 Umschlagszonen für Anlieferung und Paketlogistik.....	20
4.9 M9 Paketboxen .....	20
4.10 M10 Kein Anrecht auf Anwohnerparkkarte .....	21
4.11 M11 Autofreie Haushalte können keinen Parkplatz mieten .....	21
4.12 M12 Mobilitätsstation mit Carsharing und Zweirad-Sharing inkl. App .....	22
4.13 M13 Integration öffentliches Bikesharing .....	23
4.14 M14 Garderoben und Duschen für Mitarbeitende Gewerbe (Velofahrer).....	24
4.15 M15 Unternehmen für Mobilitätsmanagement sensibilisieren .....	24
4.16 M16 Working-Space, Läden und Freizeiteinrichtungen .....	24
4.17 M17 Ladeinfrastruktur für E-Mobilität.....	25
5 Abschätzung (Betriebs-)kosten.....	26
6 Nachweis Abstellflächen und Verkehrserzeugung .....	27
6.1 Parkplätze Auto .....	27
6.2 Abstellplätze Motorräder .....	27
6.3 Abstellplätze Velo.....	28
7 Monitoring und Controlling.....	29
8 Organisation Betrieb .....	30
9 Quellenverzeichnis.....	31



# Zusammenfassung



**Auftrag:** Beim Bahnhof Effretikon wird das Gebiet rund um den Bahnhof mit einem Masterplan zu einem lebendigen Zentrum für Wohnen und Arbeiten transformiert. Im Teilgebiet C entsteht das Geschäfts- und Wohnhaus Rosenweg mit rund 94 Wohnungen und 3600m<sup>2</sup> Gewerbefläche. Im Sinne einer nachhaltigen und vielfältigen Entwicklung wird dabei ein ausgewogener Nutzungsmix aus Wohnen und Gewerbe angestrebt.



**Nutzung:** Die Mietenden sowie Arbeitnehmenden sind urban und schätzen die Nähe zur Stadt Zürich, die gute Verkehrserschliessung sowie die Naherholungsgebiete in unmittelbarer Nähe.



**Rahmenbedingungen:** Das Projekt Rosenweg wird nördlich durch die SBB-Unterführung, östlich durch die Gleise und südlich durch den geplanten Busbahnhof begrenzt. Der Platz ist somit sehr beschränkt.



**Zielbild:** Das Geschäfts- und Wohnhaus Rosenweg entwickelt sich zu einem lebhaften Quartier direkt am Bahnhof Effretikon. Die Mietenden, Arbeitnehmenden und Gäste profitieren von einem vielseitigen Mobilitätsangebot, ohne auf ein eigenes Auto angewiesen zu sein. Dies leistet einen wichtigen Beitrag zur Zielerreichung gemäss SIA2040.



**Massnahmen:** Neben einem Parkplatzangebot von rund 49 Parkfeldern (autoarm) steht eine Mobilitätsstation mit Sharing-Angeboten und eine attraktive Veloinfrastruktur zur Verfügung. Haushalte ohne eigenes Auto werden speziell gefördert. Das Gewerbe im Rosenweg wird unterstützt ein Mobilitätsmanagement für Mitarbeiter und Besucher zu machen. Weiter fördern Lademöglichkeiten die E-Mobilität.

## Auftraggeberin

Mettler2Invest AG  
Bellerivestrasse 17  
8008 Zürich

## Verfasserin

Trafiko AG  
Kastanienbaumstrasse 301  
6047 Kastanienbaum  
[www.trafiko.ch](http://www.trafiko.ch)  
Projektteam: Christoph Zurflüh und Noah Sidler



# 1 Ausgangslage

Das nachfolgende Kapitel beschreibt die Aufgabenstellung und das Projekt Rosenweg in Effretikon. Zudem werden wichtige Grundlagen benannt.

## 1.1 Auftrag

Beim Bahnhof Effretikon wird das Gebiet rund um den Bahnhof mit einem Masterplan zu einem lebendigen Zentrum für Wohnen und Arbeiten transformiert. Im Teilgebiet C des Masterplans entsteht das Geschäfts- und Wohnhaus Rosenweg. Im Sinne einer nachhaltigen und vielfältigen Entwicklung wird dabei ein ausgewogener Mix angestrebt.

### Projektziele

Das Projekt Rosenweg entsteht in der raumplanerischen Absicht, Zentren zu verdichten, den vorhandenen Raum besser zu nutzen und qualitativ hochwertigen Wohn- und Arbeitsraum an gut erschlossenen Orten zu realisieren. Das Projekt orientiert sich dabei an den Nachhaltigkeitszielen von SIA 2040.

### Projektorganisation

Das Areal wird von Mettler2Invest AG entwickelt. Sie übernimmt die Prozessführung bei der Arealentwicklung und ist Ansprechpartner beim Thema Mobilität.

Die Stadt Illnau-Effretikon als Verantwortliche für die Gemeindestrassen wurden in den Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzepts einbezogen.

## 1.2 Projekt

Das Projekt am Bahnhof Effretikon zeichnet sich durch rund 3600m<sup>2</sup> Gewerbeflächen und rund 94 Wohnungen an gut erschlossener Lage aus. Durch das hohe öffentliche Interesse und der Nähe zum Busbahnhof wird die Aussenraumgestaltung dementsprechend angepasst. Die Gewerbeflächen im Erdgeschoss sollen öffentliche Nutzungen (z.B. Retail) ausweisen.

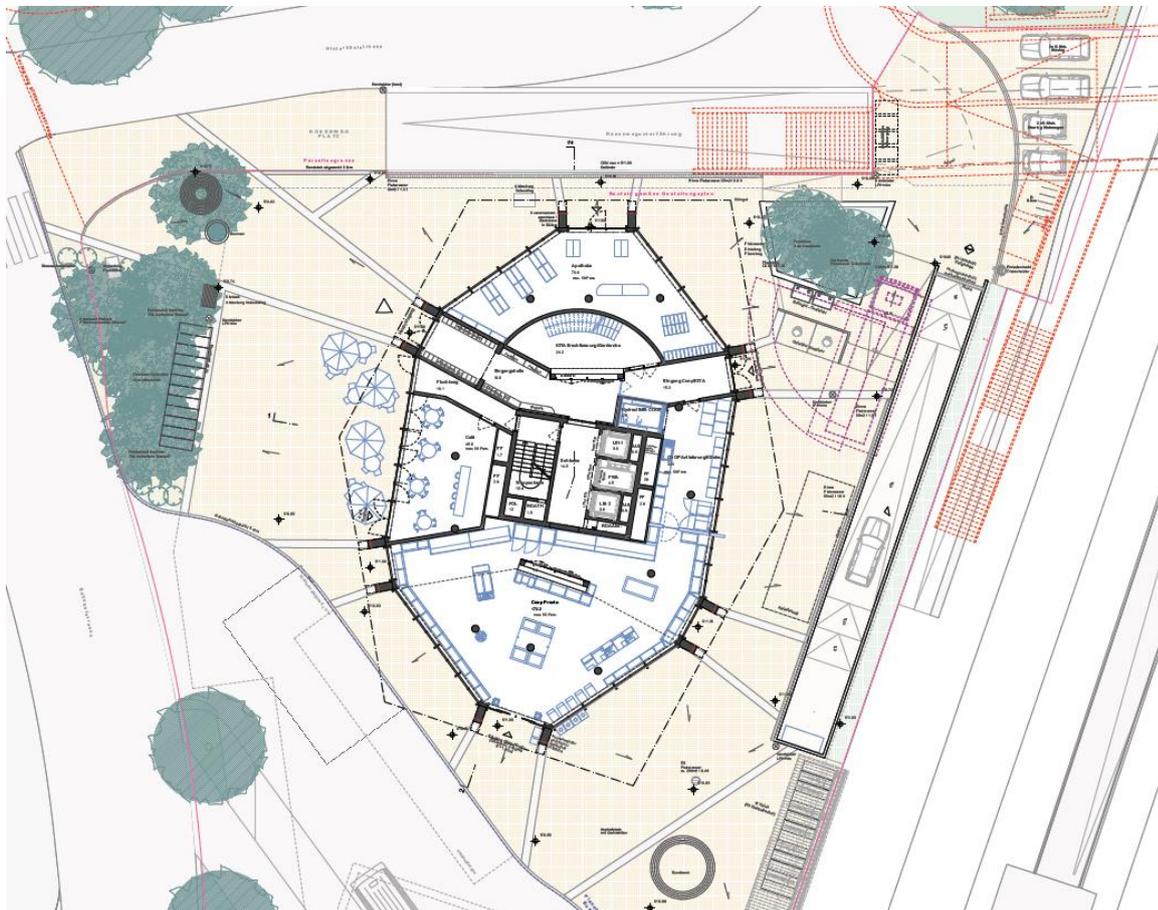


Abbildung 1: Übersichtsplan EG (pool Architekten, 2023)

## Nutzungen und Zielgruppen

Es wird eine durchmischte Zielgruppe angesprochen. Die Mietenden überzeugt die direkte Lage am Bahnhof sowie die Nähe zum Zentrum von Effretikon. Durch die sehr gute Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr (öV) und der Autobahn sind grössere Wirtschaftsräume wie Zürich oder Winterthur rasch erreichbar. Angesprochen fühlen sich berufstätige Singles, Paare und Familien, die die Vorzüge von Mietwohnungen schätzen. Eine mögliche Zielgruppe könnten auch Senioren sein. Die Mietenden überzeugen außerdem die kurzen Wege zu den Einkaufsmöglichkeiten.

## Lage

Der Rosenweg liegt im Zentrum von Effretikon beim Bahnhof Effretikon. Es liegt damit in einem der beiden Stadtzentren der Stadt Illnau-Effretikon im Kanton Zürich.

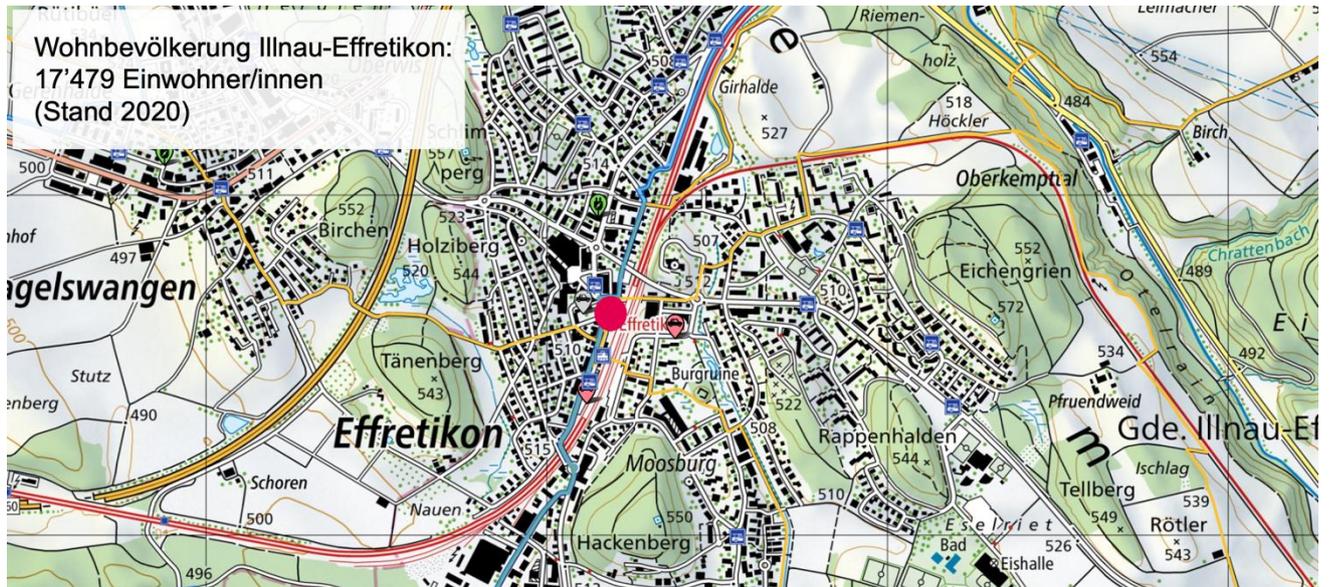
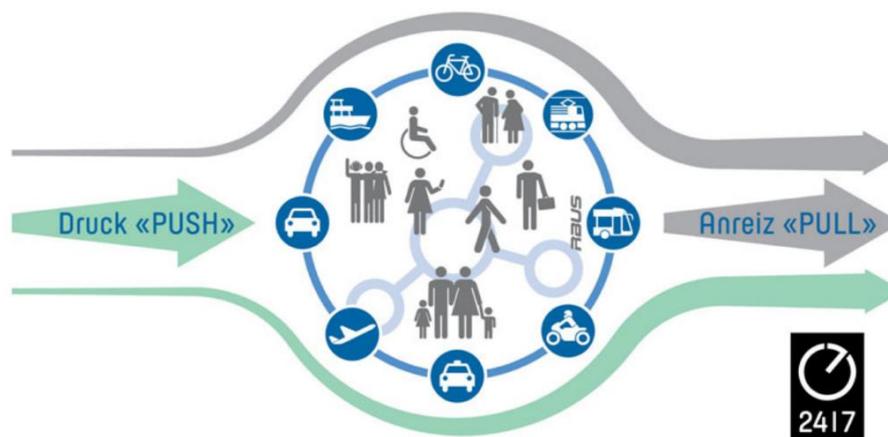


Abbildung 2: Lage Projekt im Überblick (swisstopo, 2022)

## 1.3 Massgebende Grundlagen Mobilität

Das vorliegende Mobilitätskonzept baut unter anderem auf Push- und Pull-Massnahmen auf. Dabei wird einerseits mit Anreizen (Pull), aber andererseits auch mit Einschränkungen beziehungsweise Druck (Push) gearbeitet. Dieses Zusammenspiel erhöht die Wirksamkeit des Mobilitätskonzepts



- |   |   |
|---|---|
| ● Parkraumbewirtschaftung                     | ● Attraktive Fuss- und Velowege         |
| ● Kaum neue Parkplätze in Ballungsgebieten    | ● Ausbau öffentlicher Verkehr (öV)      |
| ● Massvolle Leistungssteigerungen der Strasse | ● Gute öV-Infrastrukturen (z.B. Bushub) |
| ● Aktive Verkehrssteuerung                    | ● Bevorzugung öV auf Strasse            |
| ● Mobility Pricing                            | ● Mobilitätsmanagement                  |
|   | ● Sharing-Konzepte                      |
|   | ● Gute Tarifprodukte                    |

Abbildung 3: Push-and-Pull-Ansatz (Kanton Luzern, 2017)



Die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Grundlagen werden für die Ausgestaltung des Mobilitätskonzepts beigezogen.

Name	Ersteller	Jahr	Relevante Inhalte
Merkblatt Veloparkierung für Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf	Kanton Zürich	2012	– Abstellplätze für Fahrräder und Spezialvelos
Merkblatt Veloparkierung für Wohnen	Kanton Zürich	2012	– Abstellplätze für Fahrräder und Spezialvelos
SN 640 281	VSS	2013	– Norm für Angebot an Parkplätzen für Personenwagen
Masterplan Zentrumsentwicklung Bahnhof West	Stauer + Hasler Architekten BSA   SIA	2019	– Übergeordnetes Erschliessungskonzept – Mobilitätskonzept – Langsamverkehr – Öffentlicher Verkehr (ÖV) – Motorisierter Individualverkehr (MIV)
Bau- und Zonenordnung Stadt Illnau-Effretikon	Stadt Illnau- Effretikon	2021	– Abstellplätze für Personenwagen – Abstellplätze für Motorrad – Abstellplätze für Fahrräder – Abstellplätze für Kinderwagen und Mobilitätshilfen
Analyse Entwicklungsprojekt Rosenweg	Wüest und Partner	2021	– Sinus-Geo-Milieus – Standort Lagequalität
Leitfaden für Mobilitätskonzepte	Stadt Illnau- Effretikon	2021	– Inhalt Mobilitätskonzepte – Massnahmenfächer – Controlling

Tabelle 1: Massgebende Grundlagen Mobilität



## 2 Analyse

Für die Aufarbeitung der heutigen Situation beim Rosenweg, wurde zu Beginn der Analyse die heutige Infrastruktur und die aktuellen Mobilitätsangebote erstellt. Als Abschluss fasst die Synthese die Ergebnisse zusammen.

### Ortsanalyse

Das Projekt Rosenweg liegt im städtischen Zentrum direkt angrenzend zum geplanten Busbahnhof und Bahnhof Effretikon. Das Umfeld der Liegenschaft ist von diversen Einkaufsmöglichkeiten, öffentlichen Einrichtungen sowie gastronomischen Angeboten geprägt. In der direkten Umgebung befinden sich nur wenige Grünflächen, die Aussenräume sind vorwiegend vom Bahn- und Autoverkehr oder öffentlichen Erdgeschossnutzungen geprägt.

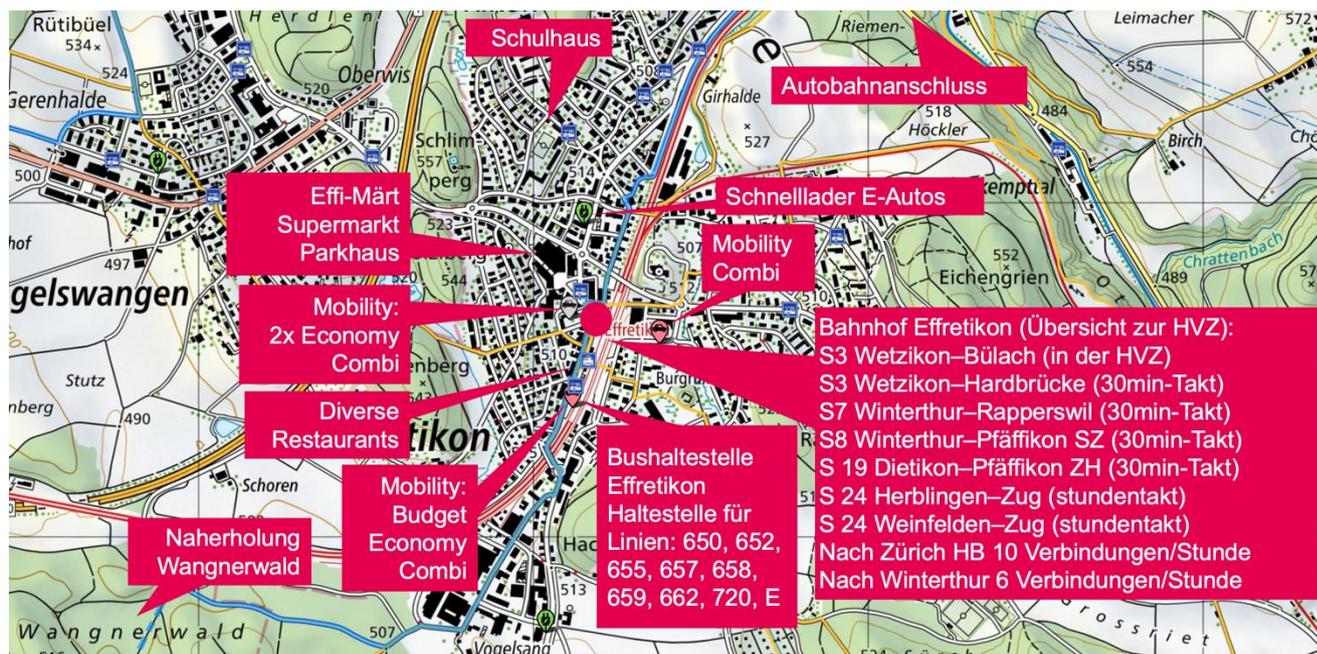


Abbildung 4: Lage Projekt im Überblick (swisstopo, 2022)

## 2.1 Erschliessung

Die heutige Erschliessung des Bauprojekts Rosenweg ist bereits ausgewogen. Alle Verkehrsmittel können das Rosenweg-Projekt gut erreichen.

### Fussverkehr

Das Projekt Rosenweg ist zu Fuss leicht erreichbar. Auf der Karte des Bundesamtes für Landestopografie swisstopo sind die offiziellen Wanderwege der Schweiz aufgeführt. Ein Wanderweg führt entlang dem Rosenweg durch das Zentrum Effretikon. Das Zentrum, Einkaufsmöglichkeiten und öV-Haltestellen sind innerhalb von wenigen Minuten erreichbar.

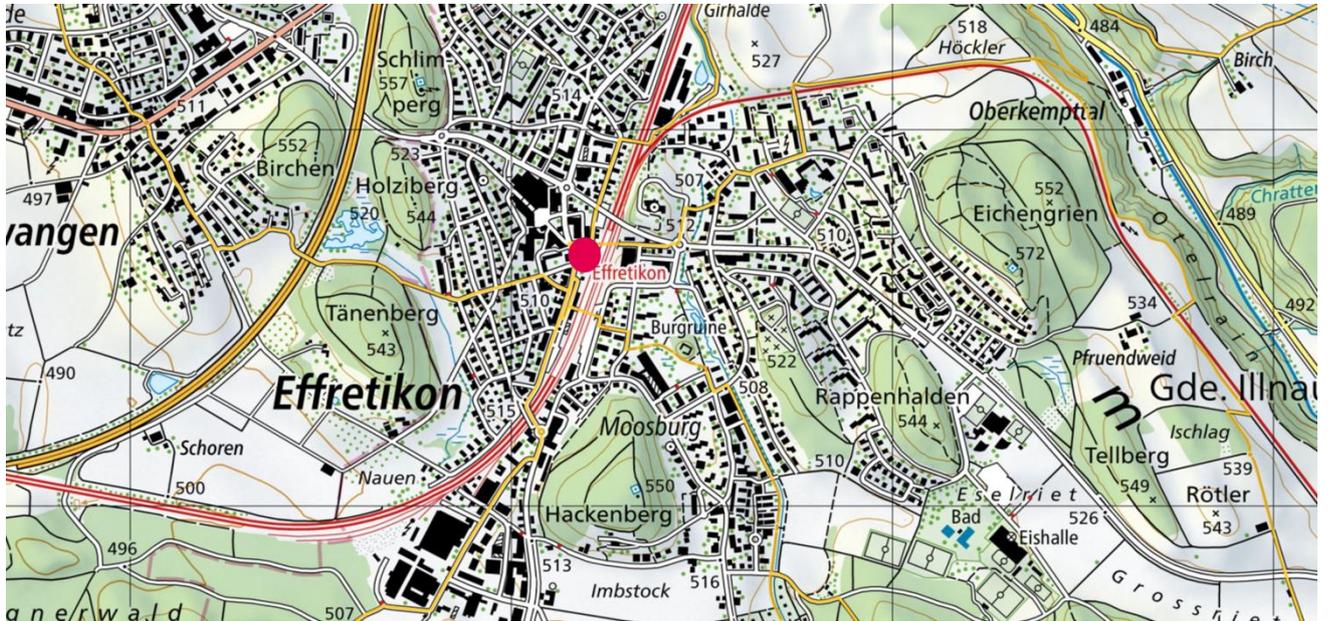


Abbildung 5: Wanderrouten in Effretikon (swisstopo, 2022)

### Veloverkehr

Das Bauprojekt Rosenweg liegt zentral und bietet damit die perfekte Ausgangslage für die Nutzung des Velos im Stadtgebiet oder die Fahrt ins Grüne. Zusätzlich führt die nationale Veloroute Nr. 45 direkt am Grundstück vorbei und verbindet Winterthur mit Zürich.

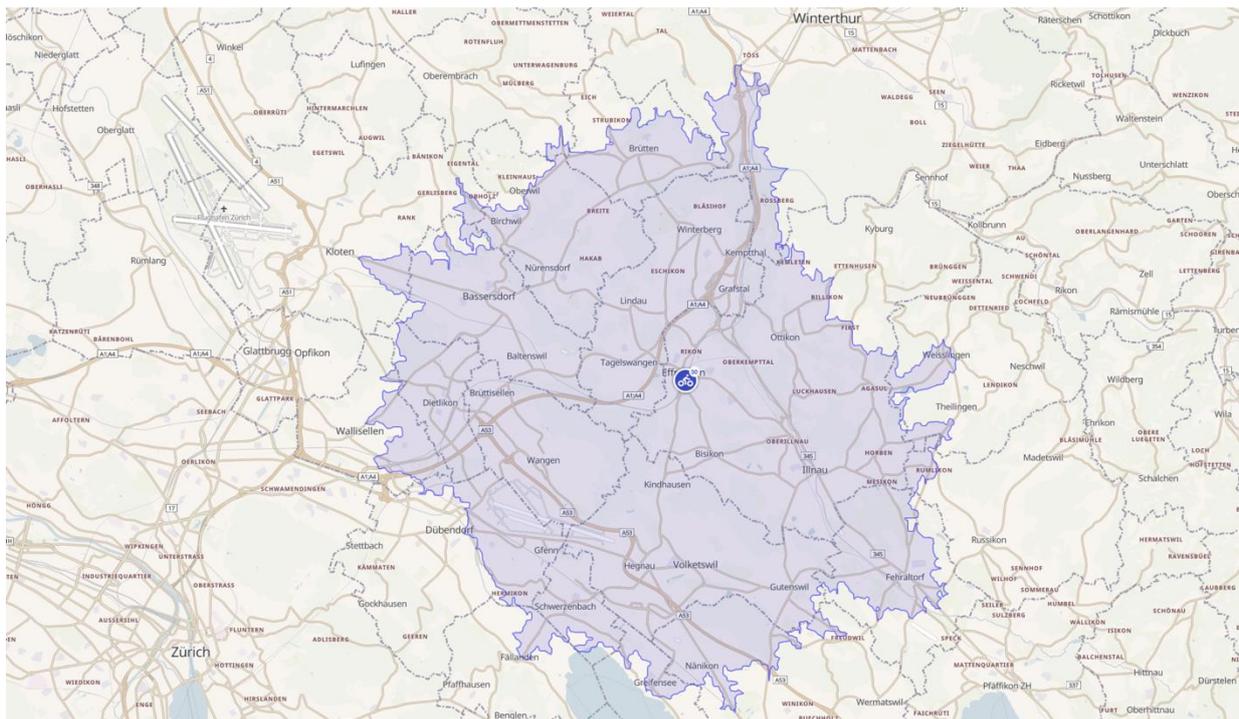


Abbildung 6: Erreichbarkeit Velo 30' ab Bahnhofstrasse 28, Effretikon (Geoapify, 2022)



## Öffentlicher Verkehr (öV)

Der Bahnhof Effretikon grenzt unmittelbar an das Projekt und bietet 16 Verbindungen in der Stunde. Der Busbahnhof befindet sich ebenfalls vor der Haustüre und wird von 9 verschiedenen Buslinien bedient. Dank dieser sehr guten öV-Anbindung sind die Zentren in der Umgebung leicht und direkt zu erreichen. Effektiv ist die Fahrzeit nach Zürich rund 15 Minuten und nach Winterthur 8 Minuten. Das ergibt eine hohe öV-Erschliessungsqualität, die gemäss Bund in der höchsten Erschliessungsklasse A angesiedelt wird. Nachfolgende Tabelle gib einen Überblick über das Angebot des öV:

Haltestelle	Linien-Nr.	Linie	Takt Hauptverkehrszeit
Effretikon	S3	Wetzikon ZH–Zürich Hardbrücke–Bülach	30-Min-Takt
Effretikon	S7	Rapperswil SG–Winterthur	30-Min-Takt
Effretikon	S8	Winterthur–Pfäffikon SZ	30-Min-Takt
Effretikon	S19	Pfäffikon ZH–Dietikon	30-Min-Takt
Effretikon	S24	Zug–Weinfelden–Thayngen	30-Min-Takt
Bahnhof Effretikon	650	Winterberg ZH Wältiwi–Lindau–Effretikon	30-Min-Takt
Bahnhof Effretikon	652	Illnau–Effretikon	30-Min-Takt
Bahnhof Effretikon	655	Kyburg–Grafstal–Effretikon	30-Min-Takt
Bahnhof Effretikon	656	Breite b. Nürensdorf Sternen–Effretikon	Stündlich
Bahnhof Effretikon	657	Winterberg ZH Wältiwis–Effretikon	30-Min-Takt
Bahnhof Effretikon	658	Breite b. Nürensdorf Sternen–Effretikon	Stündlich
Bahnhof Effretikon	662	Brütten Harossen–Effretikon	Stündlich
Bahnhof Effretikon	720	Schwerzenbach ZH, Bahnhof–Effretikon	15-Min-Takt
Bahnhof Effretikon	E	Effretikon, Oberkempttal–Effretikon	30-Min-Takt

Tabelle 2: öV-Angebot ab Bahnhof Effretikon (SBB, 2022)

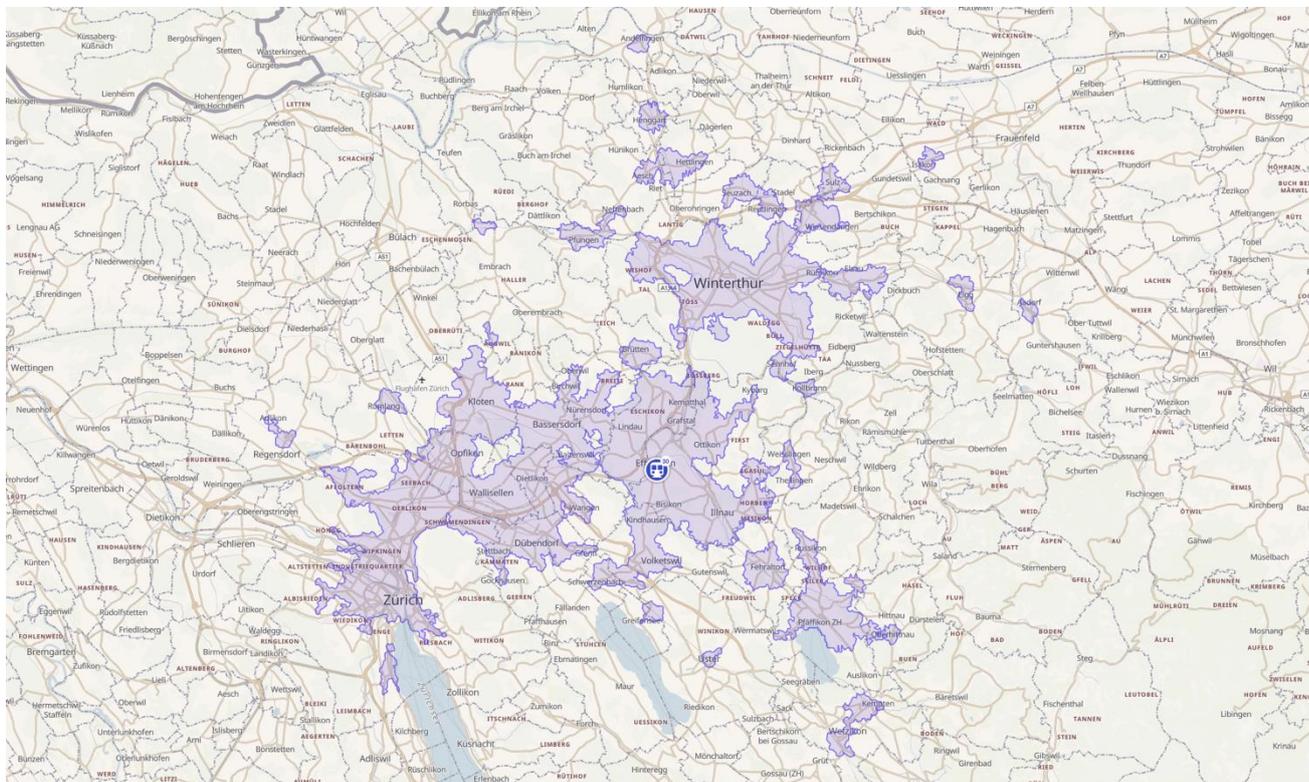


Abbildung 7: Erreichbarkeit mit dem öV innerhalb 30 Minuten ab Bahnhof Effretikon (Geoipify, 2022)

## Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Projekt Rosenweg ist auch bestens mit dem MIV erschlossen. Die zentrale Lage führt dazu, dass die umliegende Verkehrsinfrastruktur auf einem hohen Niveau ausgebaut ist. Die Situation zu Hauptverkehrszeiten ist auf dem übergeordneten Strassennetz teilweise angespannt, so etwa die Autobahn zwischen Winterthur und Zürich. Die Fahrt ab dem Projekt Rosenweg nach Winterthur ist rund 15 Minuten und nach Zürich rund 20 Minuten.

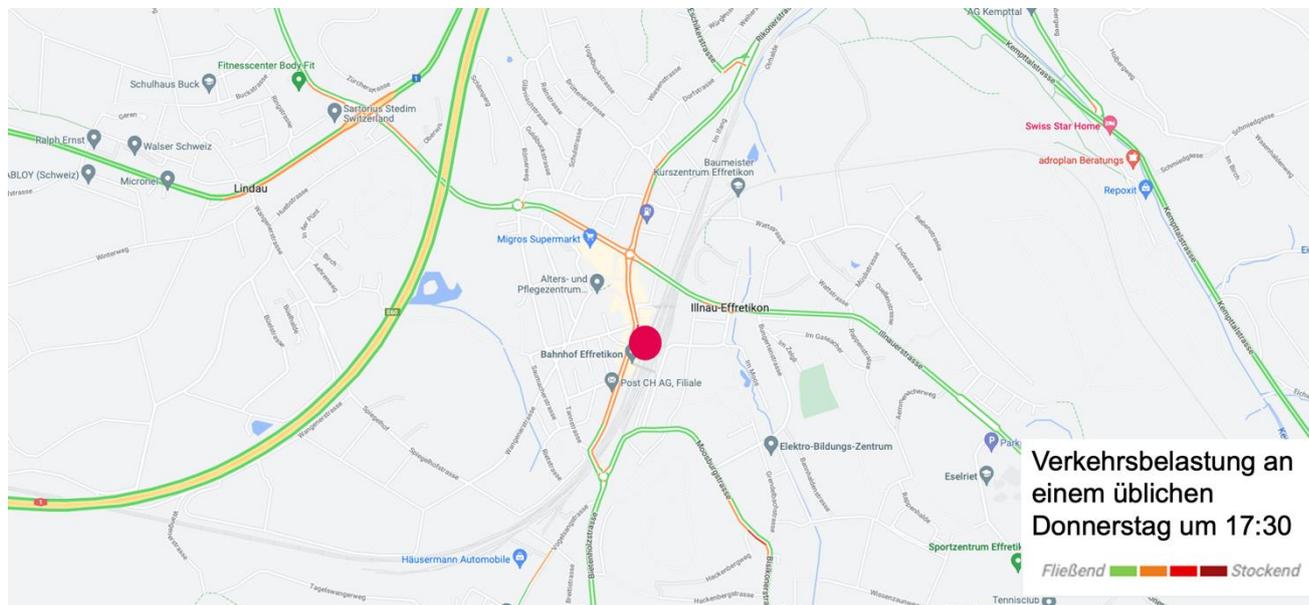


Abbildung 8: Normale Verkehrslage an einem Donnerstagabend um 17:30 Uhr (Google Maps, 2022)

## Sharing

Derzeit ist das Sharing-Angebot in der Stadt Effretikon-Illnau nicht stark ausgebaut. Bisher gibt es lediglich Angebot im Bereich Carsharing von Mobility und von 2EM. Alle drei Mobility-Standorte liegen in der Nähe vom Projekt Rosenweg und sind leicht zu Fuss zu erreichen. Das heisst bei Mobility haben die Bewohner:innen aus dem Rosenweg auf 7 Fahrzeuge aus verschiedenen Kategorien Zugriff. Etwas weiter entfernt gibt es noch einen Standort von 2EM. Dort wird ein Privatauto vermietet.

## 2.2 Synthese

Gestützt auf der beschriebenen Ausgangslage und der Analyse ergeben sich für das Rosenweg-Projekt im Rahmen der Synthese folgende Hauptthemen:

### öV, Fuss- und Veloverkehr sowie Sharing mit Anreizen aktiv fördern

Die Lage des Projekts Rosenweg direkt am Bahnhof ist zentral und gut vernetzt mit allen Verkehrsmitteln. Diese Chance kann genutzt werden, den öV, Fuss- und Veloverkehr als Hauptverkehrsmittel zu etablieren. Zusätzlich könnten Anreize gesetzt werden, die ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten fördern würden.

**Empfehlung:** Damit die Bewohnerinnen und Bewohner sowie Arbeitnehmenden nicht auf ein eigenes Auto angewiesen sind, sollen der öV sowie der Fuss- und Veloverkehr mit Anreizen und attraktiven Infrastrukturen gefördert werden.

### Passendes Angebot für motorisierten Individualverkehr bereitstellen und aktiv steuern

Im Rosenweg wird es Bewohnerinnen und Bewohner oder Arbeitnehmende geben, die auf ein eigenes Auto angewiesen sind. Hinzu kommen Besucherinnen und Besucher sowie Kundinnen und Kunden, die teilweise mit dem Auto anreisen möchten. Dies bedingt ein sinnvolles Parkplatzangebot, das zu den eingeschränkten baulichen Möglichkeiten und den Zielen gemäss SIA 2040 passt. Zudem müssen die Parkplätze mit lenkungswirksamen Gebühren bewirtschaftet werden.

**Empfehlung:** Es soll ein reduziertes Parkplatzangebot bereitgestellt werden, das mit lenkungswirksamen Gebühren und Regeln aktiv gesteuert wird.



### Sharing-Angebote vor Ort zur Verfügung stellen

Damit autoarmes Wohnen und Arbeiten Realität werden können, braucht es alternative Angebote. Neben dem öV soll hier Sharing mit Autos, Rollern und Velos eine zentrale Rolle einnehmen. Da in der Umgebung das Sharing-Angebot noch nicht stark ausgebaut ist sollte ein eigenes, vielseitiges Sharing-Angebot erstellt werden. Dies hilft nicht nur die Anzahl Autoparkplätze zu minimieren, sondern auch den Platzbedarf für die Zweirad-Parkierung zu reduzieren.

**Empfehlung:** Den Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Arbeitnehmenden soll ein vielfältiges Sharing-Angebot bereitgestellt werden – digital zugänglich sowie zentral angeordnet. Die Eigentümerschaft sucht hierzu eine Partnerschaft mit einem spezialisierten Anbieter.

### Mobilitätsmanagement in Unternehmen umsetzen

Im Geschäfts- und Wohnhaus Rosenweg werden diverse Gewerbeflächen realisiert. Die zukünftigen Unternehmen werden die Mobilität beeinflussen. Daher sollten diese nicht vergessen werden. Es wird kaum möglich sein, alle Bedürfnisse mit dem Auto abzudecken. Das heisst, Mitarbeitende oder Kundinnen und Kunden werden grösstenteils ohne Auto anreisen. Um dies zu erreichen, müssen die Unternehmen frühzeitig zu einem Mobilitätsmanagement angeregt werden. Dies kann beispielsweise im Rahmen der Verhandlung des Miet- bzw. Kaufvertrages erfolgen.

**Empfehlung:** Die Eigentümerschaft soll potenzielle Gewerbemieterrinnen und -mieter frühzeitig für das Thema Mobilitätsmanagement sensibilisieren und klare Vorgaben bezüglich Mobilität machen.

### Möglichkeiten für E-Mobilität bieten

Jedes Jahr fahren mehr Fahrzeuge mit einem elektrischen Antrieb. Diesem Trend sollte durch die passende Ladeinfrastruktur am Wohnort Rechnung getragen werden. Die öffentlichen Ladestationen für E-Autos in Effretikon werden die Nachfrage nicht abdecken können. Auch muss an das Laden von privaten E-Bikes oder E-Roller gedacht werden.

**Empfehlung:** Basierend auf dem SIA-Merkblatt 2060 soll eine Ladeinfrastruktur für verschiedene Verkehrsmittel zur Verfügung gestellt werden, um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden.



### 3 Strategie

Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept wird angestrebt, dass die Mietenden, Arbeitnehmenden und Gäste nicht auf ein eigenes Auto angewiesen sind. Das schont Ressourcen (z.B. kein zusätzliches UG) und hilft mit, dass trotz der Gebietsentwicklung der Verkehrsablauf in der Stadt flüssig bleibt. Auch die Lage des Areals direkt beim Bahnhof und die angesprochene Zielgruppe spricht für dieses Zielbild. Erfahrungen von vergleichbaren Projekten zeigen zudem, dass gerade bei S-Bahnstationen autoarmes Wohnen und Arbeiten auch in ländlichen Zentren möglich sind. Der Entwurf der Bau- und Zonenordnung der Stadt stützt diese Reduktion. Das Projekt könnte eine Vorbildfunktion bezüglich Mobilität sowie Nachhaltigkeit übernehmen und passt zum Energiestadt Label «Gold».

Nachfolgende Grafik stellt die Strategie für die Mobilität für den Rosenweg dar. Das vorliegende Mobilitätskonzept richtet sich nach dieser Strategie.

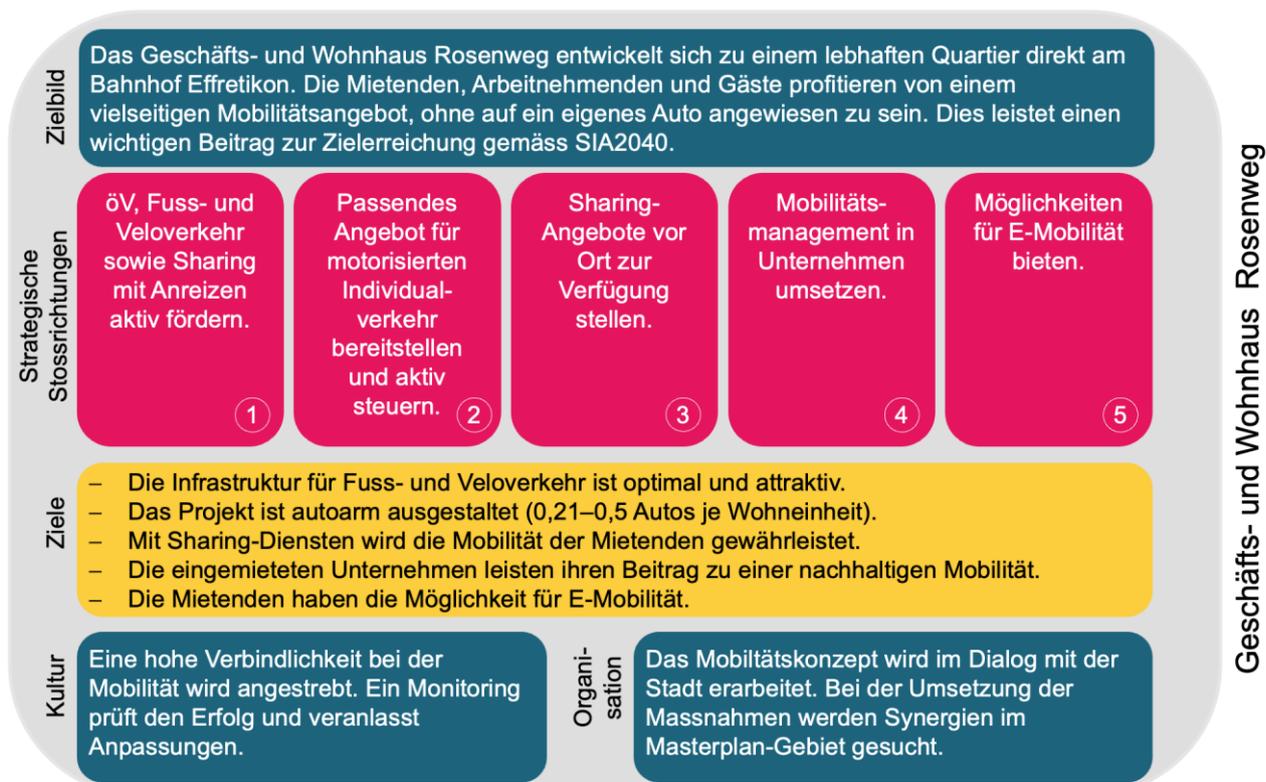


Abbildung 9: Strategie Mobilität Geschäfts- und Wohnhaus Rosenweg

#### Erläuterungen zur Strategie

- Zielbild: Zeigt, welche Art von Mobilität angestrebt wird. Sämtliche Aktivitäten im Bereich Mobilität sind auf dieses Zielbild ausgerichtet. Es wird mit der Inbetriebnahme angestrebt.
- Strategische Stossrichtungen: Diese zeigen Grundsätze, wie das Zielbild erreicht werden soll. Zu jeder strategischen Stossrichtung sind Massnahmen formuliert (siehe Kap. 4).
- Ziele: Beschreibt realistische und messbare Ziele für die Mobilität.
- Kultur: Definiert die Philosophie, wie die Mobilität ausgestaltet werden soll.
- Organisation: Zeigt die gewünschte Umsetzung im Bereich auf.



## Strategische Stossrichtungen

Die nachfolgenden Stossrichtungen zeigen den Weg zur Vision auf. Es handelt sich dabei noch nicht um die effektiven Massnahmen. Die Stossrichtungen beinhalten keine Zielwerte.

Stossrichtung	öV, Fuss- und Veloverkehr sowie Sharing mit Anreizen aktiv fördern.
Begründung	Damit die Bewohnerinnen und Bewohner sowie Arbeitnehmenden nicht auf ein eigenes Auto angewiesen sind, müssen der öV sowie der Fuss- und Veloverkehr mit Anreizen und optimalen Rahmenbedingungen gefördert werden.
Wirkung	Sehr hoch
Massnahmenbeispiel	Optimale Veloinfrastruktur

Stossrichtung	Passendes Angebot für motorisierten Individualverkehr bereitstellen und aktiv steuern.
Begründung	Die Dimensionierung und Ausgestaltung der Infrastruktur hat grossen Einfluss auf die Mobilität.
Wirkung	Sehr hoch
Massnahmenbeispiel	Reduziertes Parkplatzangebot

Stossrichtung	Sharing-Angebote vor Ort zur Verfügung stellen.
Begründung	Mit dem Bereitstellen von Sharing-Fahrzeugen kann das passende Verkehrsmittel für jeden Weg geliehen werden, ohne ein eigenes Auto besitzen zu müssen.
Wirkung	Hoch
Massnahmenbeispiel	Sharing-Mobilitätsstation

Stossrichtung	Mobilitätsmanagement in Unternehmen umsetzen.
Begründung	Die Arbeitnehmenden sowie Kundinnen und Kunden haben grossen Einfluss auf den Verkehr. Mit Mobilitätsmanagement kann Einfluss auf das Verhalten der Unternehmen genommen werden.
Wirkung	Mittel
Massnahmenbeispiel	Beitrag an das öV Abo

Stossrichtung	Möglichkeiten für E-Mobilität bieten.
Begründung	Die Elektromobilität gewinnt rasant an Bedeutung. Da mehrheitlich zuhause geladen wird, braucht es entsprechende Ladeinfrastrukturen.
Wirkung	Mittel
Massnahmenbeispiel	Ausbau Veloabstellplätze für Laden E-Bikes



## Ziele

Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept werden nachfolgenden Ziele angestrebt. Als Zeithorizont für die Zielerreichung wird zwei Jahre nach Inbetriebnahme des Bauprojekts angestrebt.

- Die Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr ist optimal und attraktiv.
- Das Projekt ist autoarm ausgestaltet (0,21–0,5 Autos je Wohneinheit)\*.
- Mit Sharing-Diensten wird die Mobilität der Mietenden gewährleistet.
- Die eingemieteten Unternehmen leisten ihren Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität.
- Die Mietenden haben die Möglichkeit für E-Mobilität.

\*Gemäss Definition der Plattform autofrei/autoarm Wohnen <https://wohnbau-mobilitaet.ch> (VCS, 2022) werden die Besucherparkplätze eingerechnet, sodass die Mobilitätskonzepte vergleichbar sind.

## Kultur und Organisation

Beim Thema Mobilität wird eine hohe Verbindlichkeit angestrebt. Ein Monitoring prüft den Erfolg und veranlasst Anpassungen. Weiter soll das Mobilitätskonzept im Dialog mit der Stadt erarbeitet werden. Bei der Umsetzung der Massnahmen werden Synergien im Masterplan-Gebiet gesucht.



# 4 Massnahmen

Basierend auf den Stossrichtungen aus der Strategie tragen verschiedene Massnahmen zur Erreichung der Ziele in Richtung Zielbild bei. Die nachfolgende Seite zeigt einen Überblick über sämtliche zu realisierende Massnahmen mit der Zuordnung zu den strategischen Stossrichtungen. Zudem sind jene Massnahmen speziell gekennzeichnet (Schlüsselmasnahme), welche die Basis des vorliegenden Mobilitätskonzept bilden.



1 Betrieb

M1 Mobilitätsbeiträge für autofreie Haushalte (Mietwohnungen)



1 Bau

M2 Optimale Veloinfrastruktur



1 Bau

M3 Mobilitätsräume und Mobilitätsparkplätze



1 Bau Betrieb

M4 Möglichkeiten Reparatur und Reinigung Velo



1 Betrieb

M5 Mobilitätsinfos bei Vermarktung und Betrieb



2 Bau

M6 Reduziertes Parkplatzangebot



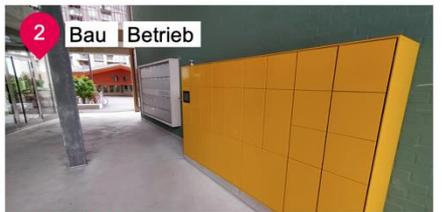
2 Bau Betrieb

M7 Parkplatzbewirtschaftung



2 Bau

M8 Umschlagzonen für Anlieferung und Paketlogistik



2 Bau Betrieb

M9 Paketboxen



2 Betrieb

M10 Kein Anrecht auf Anwohnerparkkarte



2 Betrieb

M11 Autofreie Haushalte können keinen Parkplatz mieten



3 Bau Betrieb

M12 Mobilitätsstation mit Carsharing und Zweirad-Sharing inkl. App



3 Betrieb

M13 Integration öffentliches Bikesharing



4 Bau

M14 Garderoben und Duschen für Mitarbeitende Gewerbe (Velofahrer)



4 Betrieb

M15 Unternehmen für Mobilitätsmanagement sensibilisieren



4 Bau Betrieb

M16 Working-Space, Läden und Freizeiteinrichtungen



5 Bau Betrieb

M17 Ladeinfrastruktur E-Mobilität



## Legende Massnahmen

- 1 öV, Fuss- und Veloverkehr sowie Sharing mit Anreizen aktiv fördern.
  - 2 Passendes Angebot für motorisierten Individualverkehr bereitstellen und aktiv steuern.
  - 3 Sharing-Angebote vor Ort zur Verfügung stellen.
  - 4 Mobilitätsmanagement in Unternehmen umsetzen.
  - 5 Möglichkeiten für E-Mobilität bieten.
- ★ Schlüsselmassnahme  
 Bau Relevant fürs Bauprojekt und Investitionskosten  
 Betrieb Relevant fürs Betriebskonzept und Betriebskosten

Abbildung 10: Übersicht Massnahmen mit Zuordnung zu den strategischen Stossrichtungen

## Verortung Massnahmen: Situationsplan Erdgeschoss

Der Situationsplan des Erdgeschosses zeigt alle oberflächlich geplanten Massnahmen auf einem Plan verortet.

Einfahrt Einstellhalle (Provisorisch)	Umschlagzone
Total Veloabstellplätze (Kurzzeit): 38	Entsorgung
Sharing: 4 E-Carsharing	Paketbox
Sharing: Private Mobilitätsstation mit E-Zweiräder	

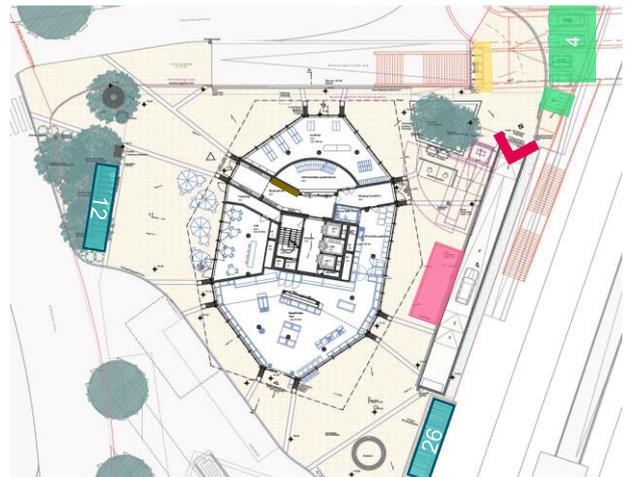


Abbildung 11: Verortung der Massnahmen im Erdgeschoss

## Situationsplan Untergeschoss

Der Situationsplan des Untergeschosses zeigt alle unterirdisch geplanten Massnahmen auf einem Plan verortet.

Total Parkfelder Auto: 45	Mobilitätsparkplätze Spezialfahrzeuge: 19 z.B. für E-Cargobikes oder Veloanhänger
Bewohner (ca.) 17	Total Abstellplätze Motorräder: 8
Besucher* (ca.) 10	Kinderwagen-/ Mobilitätsräume
Arbeitnehmer (ca.) 4	Velowerkstatt
Kunden* (ca.) 14	Garderoben und Duschen
*Pool-Parking: 24 PP Besucher und Kunden (ca.)	
Total Veloabstellplätze (Langzeit): 228	



Abbildung 12: Verortung der Massnahmen in der Tiefgarage



## 4.1 M1 Mobilitätsbeiträge für autofreie Haushalte (Mietwohnungen)

Stossrichtung	öV, Fuss- und Veloverkehr sowie Sharing mit Anreizen aktiv fördern
Kurzbeschrieb	Mit Mobilitätspaketen nachhaltige Verkehrsmittel und Sharing fördern.
Art	Betrieb
Wirkung	Hoch. Mit finanziellen Anreizen werden nachhaltige Verkehrsmittel attraktiver.
	Schlüsselmassnahme

Das Bauprojekt Rosenweg gilt als autoarmes Gebäude. Damit die Mietenden auch ohne eigenes Auto mobil sind, werden passend zur Wohnung noch zu definierende Mobilitätsbeiträge ausgestellt, um die Alternativen zu fördern. Die Mobilitätsbeiträge gelten nur für Mietende der Wohnungen. Gewerbemietler sollen mit Mobilitätsmanagement-Massnahmen, ein ähnliches Ziel verfolgen. Als Referenzbeispiele dienen die Überbauungen „Matteo“ in Kriens Mattenhof (vgl. [www.matteo-luzern.ch/mobilitaetskonzept](http://www.matteo-luzern.ch/mobilitaetskonzept)), 4VIERTEL in Emmenbrücke (vgl. <https://4viertel.com/mobilitaet/>) oder Ziegeleipark in Horw (<https://www.ziegeleipark.ch/wohnen/>). In diesen Projekten ist ein vergleichbares System mit Mobilitätsbeiträgen bereits in Betrieb oder kurz vor dem Start.

Die Mobilitätsbeiträge ermöglichen eine individuelle Mobilität. Haushalte ohne eigenes Auto können von Mobilitätsbeiträgen im Wert von mindestens 150.- Franken pro Jahr profitieren. Diese Beiträge könnten für öV-Abos, das eigene Sharing-Angebot oder einen Veloservice gelten. Die genaue Ausgestaltung wird rund 1 Jahr vor Bezug festgelegt.

## 4.2 M2 Optimale Veloinfrastruktur

Stossrichtung	öV, Fuss- und Veloverkehr sowie Sharing mit Anreizen aktiv fördern
Kurzbeschrieb	Mit der richtigen Infrastruktur das Velofahren fördern und attraktiver gestalten.
Art	Bau
Wirkung	Hoch. Mit der bevorzugten Behandlung wird das nachhaltige Verkehrsmittel gefördert
	Schlüsselmassnahme

Damit der Veloverkehr auf im Rosenweg optimal abgewickelt werden kann, sollen genügend Langzeit- und Kurzzeit-Veloabstellplätze realisiert werden. Die Kurzzeit-Veloabstellplätze werden um das Gebäude platziert. Die Langzeit-Veloabstellplätze sind gedeckt und werden mehrheitlich in der Tiefgarage angesiedelt. Die Veloabstellplätze sind einfach zugänglich und mit der Unterführung verbunden. Die Anzahl Parkplätze in Bezug zum Reglement sind im Kapitel „Nachweis Abstellplätze“ zu finden.

### Angebot

Bei der Veloparkierung wird zwischen Kurzzeit- und Langzeitabstellplätzen unterschieden. Die Kurzzeitabstellplätze sind tendenziell eher für Kunden und Besucher gedacht, während die Langzeitabstellplätze für die Beschäftigten und Bewohner gedacht sind. Hinzu kommen noch die Mobilitätsparkplätze für Spezialfahrzeuge (vgl. M3).

Art	Geplante Abstellplätze
Kurzzeit oberirdisch	38
Langzeit UG	228
<b>Total Veloabstellplätze</b>	<b>266</b>
Mobilitätsparkplätze für Spezialfahrzeuge (vgl. M3)	19
<b>Total Veloabstellplätze inkl. Mobilitätsparkplätze</b>	<b>285</b>

Tabelle 3: Angebot Veloabstellplätze



### 4.3 M3 Mobilitätsräume und Mobilitätsparkplätze

Stossrichtung	öV, Fuss- und Veloverkehr sowie Sharing mit Anreizen aktiv fördern
Kurzbeschrieb	An geeigneten Orten Flächen für Spezialfahrzeuge wie Kinderwagen, Veloanhänger, Spielgeräte oder Cargobikes anordnen.
Art	Bau
Wirkung	Mittel. Mit geeigneten Abstellflächen werden alternative Verkehrsmittel gefördert.

Zu optimalen Rahmenbedingungen für autoarmes Wohnen gehören auch genügend Flächen für Kinderwagen, Veloanhänger, Spielgeräte, Einkaufstrolleys, Cargobikes oder Elektro-Rollstühle. Damit können die Mietenden ihre spezifischen Fahrzeuge sicher und geordnet abstellen. Damit erhöht sich die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs. Angedacht sind Mobilitätsräume im Untergeschoss für kleinere Fahrzeuge sowie Kinderwagen und 19 Mobilitätsparkplätze in den Tiefgaragen beispielsweise für E-Cargobikes. Dies entspricht dem Leitfaden der Stadt Illnau-Effretikon vom 25. August 2022.

### 4.4 M4 Möglichkeiten Reparatur und Reinigung Velo

Stossrichtung	öV, Fuss- und Veloverkehr sowie Sharing mit Anreizen aktiv fördern
Kurzbeschrieb	Möglichkeit für Reparaturen am Velo und eine gelegentliche Reinigung schaffen.
Art	Bau
Wirkung	Mittel. Kleine Defekte am Velo können selbständig behoben werden.

Um das Velofahren im Rosenweg zu fördern, sollen Möglichkeiten für die Reinigung und Reparatur des eigenen Velos oder E-Bikes zur Verfügung gestellt werden. Ziel ist es eine kleine Velowerkstatt zur Verfügung zu stellen. Darin könnten die Bewohnerinnen und Bewohner selbständig Unterhaltsarbeiten und kleinere Reparaturen vornehmen. Die Velowerkstatt mit Reinigungsmöglichkeit könnte in einem Untergeschoss bei den Langzeitabstellplätze für Velos angesiedelt werden.

### 4.5 M5 Mobilitätsinfos bei Vermarktung und Betrieb

Stossrichtung	öV, Fuss- und Veloverkehr sowie Sharing mit Anreizen aktiv fördern
Kurzbeschrieb	Das Mobilitätsangebot aktiv kommunizieren und bewerben.
Art	Betrieb
Wirkung	Mittel. Das Mobilitätsangebot und die Vorteile aufzeigen und Fahrten auf alternative Verkehrsmittel umlenken

Bei der Vermarktung beim Einzug und danach im Betrieb sollen die Mietenden aber auch die Arbeitnehmenden umfassende Informationen zum Thema Mobilität erhalten. Es soll aufgezeigt werden, dass im Rosenweg Wohnen und Arbeiten auch ohne eigenes Auto möglich ist. Bei Bezug soll das Thema Mobilität auf der Projekt-Website und in Drucksachen integriert werden. Hierzu soll ein Merkblatt die Basis bilden. Denkbar sind auch Anlässe für das Areal, um das Mobilitätsangebot vorzustellen (z.B. Areal-Apéro). Im Betrieb soll das Thema Mobilität primär über die Mieter-App der Bewirtschaftung kommuniziert werden.



## 4.6 M6 Reduziertes Parkplatzangebot

Stossrichtung	Passendes Angebot für motorisierten Individualverkehr bereitstellen und aktiv steuern
Kurzbeschreibung	Nur notwendiges, reduziertes Parkplatzangebot anbieten.
Art	Bau
Wirkung	Hoch. Weniger Parkplätze erzeugen weniger Verkehr
	Schlüsselmassnahme

Im Wohn- und Geschäftshaus Rosenweg wird ein reduziertes Parkplatzangebot für jene Bewohnerinnen und Bewohner sowie Beschäftigten angeboten, die auf ein eigenes Auto angewiesen sind. Für ein reduziertes Parkplatzangebot sprechen die Ziele gemäss SIA 2040, der Bedarf an dieser zentralen Lage direkt am Bahnhof und die baulichen Beschränkungen.

Auf Wunsch der Stadt soll das Parkplatzangebot für Besucherinnen und Besucher sowie Kundinnen und Kunden jedoch nicht unter dem Minimum in Bezug auf die Bau- und Zonenordnung (Stadt Illnau-Effretikon, 2021) liegen. Die Anzahl Parkplätze in Bezug zur Norm und dem Bebauungsplan sind im Kapitel „Nachweis Parkplätze und Verkehrserzeugung“ zu finden.

### Anordnung

Die Parkierung wird in der Tiefgarage angesiedelt. Bei der Ausgestaltung wird die Anzahl Auto-Parkplätze höher gewichtet als Komfort. Die Zu- und Wegfahrt erfolgt in einer ersten Phase über eine Rampe bei den Gleisen. Werden die angrenzenden Parzellen entwickelt, wird die Tiefgarage mit den anderen Tiefgaragen im Untergrund verbunden. Oberirdische Parkplätze gibt es einzig für Carsharing.

### Angebot

Das effektive Parkplatzangebot kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden. Per Definition der Plattform autofrei/autoarm Wohnen (VCS, 2022) handelt es sich um eine **autoarme Überbauung (0,21–0,5 Autos je Wohneinheit)**. In dieser Definition werden die Parkplätze für Besucher eingerechnet.

Nutzung	Geplante Parkplätze	PP / Whg
Wohnen	17	0.29 (inkl. Besucher) 0.18 (exkl. Besucher)
Besucher	10	
Beschäftigte	4	
Kunden	14	
Carsharing	4	
<b>Total</b>	<b>49</b>	

Tabelle 4: Geplantes Parkplatzangebot nach Nutzung

### Vergleichbare Objekte

Bezüglich der Lage und dem reduzierten Parkplatzangebot können folgende Überbauung als Referenzen dienen:

- Biel, Wasenstrasse, 56 Wohnungen, 0.11 PP/Whg, autofrei  
<https://wohnbau-mobilitaet.ch/beispiele/grossstadt-periphere-lage/biel-wasenstrasse/>
- Kriens, Ziegeleipark Baufeld N1, 104 Wohnungen, 0.17 PP/Whg, autofrei  
<https://www.ziegeleipark.ch/>
- Bern-Bümplitz, Burgunder, 80 Wohnungen, 0.175 PP/Whg, autofrei  
<https://wohnbau-mobilitaet.ch/beispiele/grossstadt-periphere-lage/bern-buempliz-burgunder/>
- Zürich-Leimbach, Sihlbogen, 220 Wohnungen, 0.29 PP/Whg, autoarm  
<https://wohnbau-mobilitaet.ch/beispiele/grossstadt-periphere-lage/zuerich-leimbach-sihlbogen/>
- Winterthur, Giesserei, 155 Wohnungen, 0.32 PP/Whg, autoarm  
<https://wohnbau-mobilitaet.ch/beispiele/grossstadt-periphere-lage/winterthur-giesserei/>



## 4.7 M7 Parkplatzbewirtschaftung und Integration städtisches Leitsystem

Stossrichtung	Passendes Angebot für motorisierten Individualverkehr bereitstellen und aktiv steuern
Kurzbeschrieb	Parkplätze mit lenkungswirksamen Gebühren bewirtschaften.
Art	Bau und Betrieb
Wirkung	Hoch. Mit lenkungswirksamen Gebühren kann die Nachfrage gesteuert werden.
	 Schlüsselmassnahme

Das gesamte Parkplatzangebot (ausgenommen Carsharing) wird in der Tiefgarage angesiedelt. Mit gezielten Gebühren kann lenkungswirksam die Nachfrage gesteuert werden. So soll mit der Parkplatzbewirtschaftung verhindert werden, dass einerseits die Bewohnerinnen und Bewohner die öffentlichen Parkfelder als kostenlose Parkmöglichkeit und andererseits auswärtige Personen kostenlos für Park and Ride oder die Freizeit nutzen. Denn das Angebot ist für den Kunden- sowie Besucherverkehr vorgesehen.

Weiter sollen die öffentlich zugänglichen Besucher- und Kundenparkplätze in das Parkleitsystem der Stadt integriert werden. Das minimiert den Suchverkehr und zeigt bei Vollbelegung mögliche Alternativen. Das Parkleitsystem wird von der Stadt bereitgestellt und befindet sich aktuell in Planung.

## 4.8 M8 Umschlagszonen für Anlieferung und Paketlogistik

Stossrichtung	Passendes Angebot für motorisierten Individualverkehr bereitstellen und aktiv steuern
Kurzbeschrieb	Mit Umschlagszonen können Anlieferungen nahe den Eingängen sicher und organisiert durchgeführt werden.
Art	Bau
Wirkung	Mittel. Der Verkehr durch Paketdienste und Anlieferungen sowie Umzüge werden auf den vorgesehenen Flächen durchgeführt.

Umschlagszonen sind Mehrzweckflächen, die mit Fahrzeugen gut erreichbar sind und über kurze Zeiträume genutzt werden. Sie eignen sich für Paket- und Lieferdienste sowie für Anlieferungen und Umzüge. Durch das Bereitstellen von ausgeschiedenen Umschlagszonen wird die Sicherheit im Areal erhöht und der Verkehr gelenkt. Die Umschlagszone wird im Aussenraum platziert.

## 4.9 M9 Paketboxen

Stossrichtung	Passendes Angebot für motorisierten Individualverkehr bereitstellen und aktiv steuern
Kurzbeschrieb	Zustellung von Paketen mittels Hardware vereinfachen.
Art	Bau, Betrieb
Wirkung	Mittel. Mit Paketboxen können Mehrfachzulieferungen vermieden und der Komfort erhöht werden.

Damit die Pakete auch zugestellt werden können, wenn niemand zuhause ist, braucht es einen Service. Die Paketpost wird in diesem Fall an einem oder mehreren Punkten in einer Paketbox gesammelt. Die Bewohnerinnen und Bewohner werden über eine SMS benachrichtigt und können mit einem Code das Paket aus der Box nehmen. Der ganze Service ist mit allen Paketdiensten kompatibel.

Die Paketboxen werden in der Eingangshalle platziert. Sie sind dadurch für die Lieferdienste als auch die Empfänger ideal erreichbar.



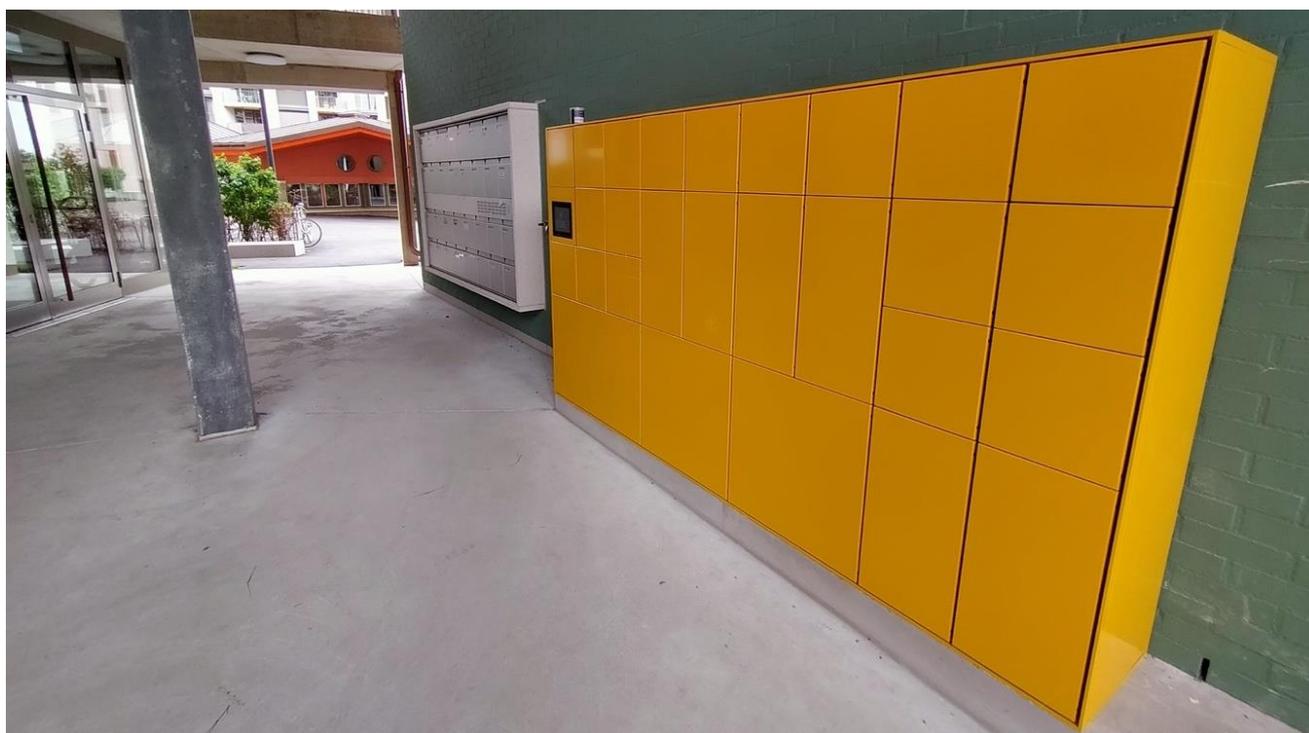


Abbildung 13: Beispiel Paketbox mit digitalem Zugang im Guggachpark

#### 4.10 M10 Kein Anrecht auf Anwohnerparkkarte

<b>Stossrichtung</b>	Passendes Angebot für motorisierten Individualverkehr bereitstellen und aktiv steuern
<b>Kurzbeschrieb</b>	Bewohnende und Beschäftigte erhalten keine öffentliche Parkkarte.
<b>Art</b>	Betrieb
<b>Wirkung</b>	Hoch. Damit verschiebt sich die Parkierungsnachfrage nicht auf den öffentlichen Grund.
	★ Schlüsselmassnahme

Auf Seiten der Stadt soll geprüft werden, ob die Abgabe von Anwohnerparkkarten für die Parkplätze auf öffentlichem Grund eingeschränkt werden kann. Es ist zu verhindern, dass Mietende vermeintlich ohne Auto in den Rosenweg einziehen, dann aber eine Anwohnerparkkarte bei Stadt beziehen und schlussendlich die öffentlichen Parkplätze blockieren. Deshalb sollen die Mietenden nach Möglichkeit kein Anrecht auf eine Parkkarte haben. Diese Massnahme liegt in der Verantwortung der Stadt.

#### 4.11 M11 Autofreie Haushalte können keinen Parkplatz mieten

<b>Stossrichtung</b>	Passendes Angebot für motorisierten Individualverkehr bereitstellen und aktiv steuern
<b>Kurzbeschrieb</b>	Autofreie Haushalte mit Mobilitätsbeiträge dürfen keinen Parkplatz mieten
<b>Art</b>	Betrieb
<b>Wirkung</b>	Hoch. Es werden autofreie Haushalte gefördert, ohne dass sich die Parkplatznachfrage verlagert.

Haushalte, die offiziell autofrei sind und Mobilitätsbeiträge erhalten, bekennen sich bei Abschluss des Mietvertrages dazu, keinen Parkplatz anzumieten, auch nicht in benachbarten Liegenschaften. So wird die Parkplatznachfrage nicht vom Areal weg verlagert und das Ziel vom autofreien Wohnen wird gesichert. Verändert sich die Lebenssituation eines autofreien Haushaltes und einhergehen das Bedürfnis nach einem eigenen Auto, kann der Mietvertrag angepasst werden – sofern Parkplätze am Rosenweg verfügbar sind.

## 4.12 M12 Mobilitätsstation mit Carsharing und Zweirad-Sharing inkl. App

Stossrichtung	Sharing-Angebote vor Ort zur Verfügung stellen
Kurzbeschreibung	Mobilitätsstation mit verschiedenen Sharing-Fahrzeugen zentral und digital anbieten.
Art	Bau und Betrieb
Wirkung	Hoch. Die Anwohnenden und Arbeitnehmenden können das passende Fahrzeug für jeden Weg buchen.
	Schlüsselmassnahme

Um den Zugang zu den Mobilitätsangeboten einfach zu gestalten, sollen möglichst viele Sharingangebote zusammengefasst an einer zentralen Mobilitätsstation platziert werden. Dieser Ort soll sowohl für die Bewohnerinnen und Bewohner als auch für das Gewerbe einfach zugänglich und gut sichtbar sein. Als Standort wird der Platz neben den vier oberirdischen Parkplätzen bei der Rampeneinfahrt vorgeschlagen. Geprüft werden soll, ob das Angebot vollständig öffentlich sein soll. Das Angebot umfasst verschiedene rein elektrische Fahrzeuge. Die Nutzerinnen und Nutzer können über eine digitale Mobilitätsplattform (App) aus einer Hand die Fahrzeuge buchen, öffnen und bezahlen. Die Mobilitätsstation wird von einem spezialisierten Anbieter betrieben. Dieser sorgt für die Fahrzeuge, den Unterhalt, die App und den Support.

### E-Bikesharing

E-Bikesharing kann eine ideale Ergänzung zum eigenen Velo und eine Alternative zum eigenen Auto darstellen, sei es für die Bewohnerinnen und Bewohner oder die Arbeitnehmenden. Die E-Bikes sind vielseitiger einsetzbar als herkömmliche Velos ohne Antrieb. Sie können für Einkäufe, den Geschäfts- und Freizeitverkehr genutzt werden. Das Laden der Akkus erfolgt gleich an der Mobilitätsstation.

### E-Cargobikesharing

Ergänzend zu den E-Bikes könnten den Mietenden und Arbeitnehmenden E-Cargobikes zu Verfügung stehen, welche flexibel gemietet werden können. Die E-Cargobikes können beispielsweise zum Entsorgen, für einen Ausflug mit Kindern ins Grüne oder den Transport von grösseren Objekten genutzt werden.

### E-Rollersharing

Eine weitere Alternative zum Auto stellt das E-Rollersharing (leichtes Motorrad) dar. Gerade für längere Distanzen, bei welchen der öV beispielsweise zeitlich nicht mithalten kann oder das Velo nicht geeignet ist, könnte ein E-Roller eine Möglichkeit bieten.

### E-Carsharing

Mit dem Carsharing kann ein Auto von mehreren Personen benutzt werden. Der Vorteil liegt darin, dass weniger Haushalte einen Zweitwagen oder überhaupt ein Auto benötigen, aber dennoch auf den motorisierten Individualverkehr zugreifen können.

Die Mobilitätsstation könnte folgendes Angebot umfassen (schrittweise Ausbau denkbar):

Sharing-Fahrzeug	Mögliche Anzahl
E-Bikesharing	2
E-Cargobikesharing	2
E-Rollersharing	1
E-Carsharing	4

Tabelle 5: Mögliches Angebot Mobilitätsstation Rosenweg

Für eine optimale Mobilitätsstation sind zudem folgende Infrastruktur-Elemente notwendig:

- Steckdose (230V) für Laden Zweiräder
- Ladestation für E-Auto (22KW)
- Nach Möglichkeiten gedeckter Unterstand oder Vordach für Schutz Fahrzeuge
- Tafel oder Stele als Erkennungsmerkmal





Abbildung 14: Darstellung einer Mobilitätsstation am Beispiel Weinbergli in Luzern

#### 4.13 M13 Integration öffentliches Bikesharing

Stossrichtung	Sharing-Angebote vor Ort zur Verfügung stellen
Kurzbeschrieb	Öffentliches Bikesharing-Netz nutzen, um das Mobilitätsangebot zu erweitern.
Art	Betrieb
Wirkung	Hoch. Die regionale Anbindung wird erhöht in dem auf ein flexibles Bikesharingangebot gesetzt wird.
	 Schlüsselmassnahme

Idealerweise kombinieren Areale das Bikesharing mit dem bereits vor Ort bestehenden Angebot. In Illnau-Effretikon gibt es derzeit im öffentlichen Bikesharing kein Angebot. Bei Markteintritt eines Bikesharing-Betreibers soll ein Standort im Bahnhofgebiet eröffnet werden – zum Beispiel beim Bike-Hub auf dem Baufeld F. Dies würde es den Nutzerinnen und Nutzern erlauben, die Velos auf dem Areal auszuleihen und die in der Region zu verwenden.

#### 4.14 M14 Garderoben und Duschen für Mitarbeitende Gewerbe (Velofahrer)

Stossrichtung	Mobilitätsmanagement in Unternehmen umsetzen
Kurzbeschreibung	Bereitstellung von Garderoben und Duschen für Velopendler mit langen Distanzen.
Art	Bau
Wirkung	Mittel. Arbeitnehmende können das Velo für anstrengende Wege nutzen und sich danach wieder frisch machen.

Ein wichtiges Element einer guten Veloinfrastruktur für Arbeitnehmende sind Garderoben und Duschen fürs Umziehen vor und nach der Anreise mit dem Velo. Damit wird Anreise mit dem Velo auch über längere Distanzen und bei schlechter Witterung gefördert. Weiter ermöglicht es den Mitarbeitenden Sport zu treiben wie zum Beispiel Joggen über den Mittag.

#### 4.15 M15 Unternehmen für Mobilitätsmanagement sensibilisieren

Stossrichtung	Unternehmen für Mobilitätsmanagement sensibilisieren
Kurzbeschreibung	Mit einem Mobilitätsmanagement die Mitarbeitermobilität optimieren.
Art	Betrieb
Wirkung	Hoch. Mithilfe eines Mobilitätsmanagement kann die Verkehrsmittelwahl im Unternehmen gezielt beeinflusst werden.

Mobilitätsmanagement in Unternehmen zielt darauf ab, die Mobilität im Betrieb effizienter zu organisieren. Beispielsweise werden die Mitarbeitenden motiviert und unterstützt, ihr Mobilitätsverhalten zu überdenken und allenfalls zu verändern. Es ist möglich eine hohe Mobilität sicherzustellen und gleichzeitig die Verkehrsbelastung senken zu können.

Im Vermietungs- bzw. Verkaufsprozess spricht die Bauherrin das Thema Mobilität proaktiv an und motiviert den Gewerbemieter zum Aufstarten eines Mobilitätsmanagementprozesses. Idealerweise definiert der Gewerbemieter eine verantwortliche Person für das Mobilitätsmanagement, die das Thema Mobilität innerhalb des Unternehmens führt.

#### 4.16 M16 Working-Space, Läden und Freizeiteinrichtungen

Stossrichtung	Unternehmen für Mobilitätsmanagement sensibilisieren
Kurzbeschreibung	Wege reduzieren in dem man Angebote vor Ort zur Verfügung stellt.
Art	Betrieb
Wirkung	Hoch. Wege werden vermieden, indem der tägliche Bedarf vor der Haustüre bereit steht

Mit einem möglichst breiten Dienstleistungsangebot im Geschäfts- und Wohnhaus Rosenweg sollen Fahrten vermieden werden. In den EGs sollen publikumsorientierte Nutzungen realisiert werden. Hier sollen sich Arbeitnehmende, Bewohnerinnen und Bewohner, Besucherinnen und Besucher sowie Passanten treffen, einkaufen und verpflegen können. Dies reduziert die Anzahl Wege der Bewohnerinnen und Bewohner sowie der Arbeitnehmenden.



## 4.17 M17 Ladeinfrastruktur für E-Mobilität

<b>Stossrichtung</b>	E-Mobilität ermöglichen (Privat und Sharing)
<b>Kurzbeschrieb</b>	Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge bereitstellen.
<b>Art</b>	Bau
<b>Wirkung</b>	Hoch. Die Bewohnerinnen und Bewohner erhalten die Möglichkeit auf E-Fahrzeuge umzusteigen.
	Schlüsselmassnahme

Um die Elektromobilität aktiv zu fördern, sollen im Rosenweg Lademöglichkeiten für E-Autos, E-Roller und E-Bikes zur Verfügung stehen. Es wird empfohlen, das SIA-Merkblatt 2060 als Grundlage zu nehmen.

Art	Ausbaustufe			Anwenderklassen	Minium gemäss SIA Merkblatt	Zielwert gemäss SIA Merkblatt
Auto	A	Pipe to Power	Einrichtung von Ausbaureserven	Parkfelder Bewohner/Beschäftigte/Besucher/Kunden	100%	100%
Auto	B	power to building	Einrichtung der Anschlussleitung (Gebäudezuleitung)	Parkfelder Bewohner/Beschäftigte/Besucher/Kunden	60%	80%
Auto	C1	power to garage	Horizontale Stromzuleitung zur Ladestation (3m Umkreis)	Parkfelder Bewohner/Beschäftigte/Besucher/Kunden	60%	100%
Auto	C2	power to parking	Zuleitung bis zur Position der zukünftigen Ladestation	Parkfelder Bewohner/Beschäftigte/Besucher/Kunden	individuell	individuell
Auto	D	ready to charge	Installation von betriebsbereiten Ladestationen	Parkfelder Bewohner/Beschäftigte/Besucher/Kunden	2 Plätze	20%
Motorrad/Roller	A	Pipe to Power	Einrichtung von Ausbaureserven	Parkfelder Motorräder, Leichtfahrzeuge	100%	100%
Motorrad/Roller	B	power to building	Einrichtung der Anschlussleitung (Gebäudezuleitung)	Parkfelder Motorräder, Leichtfahrzeuge	60%	80%
Motorrad/Roller	C1	power to garage	Horizontale Stromzuleitung zur Ladestation (3m Umkreis)	Parkfelder Motorräder, Leichtfahrzeuge	60%	100%
Motorrad/Roller	C2	power to parking	Zuleitung bis zur Position der zukünftigen Ladestation	Parkfelder Motorräder, Leichtfahrzeuge	individuell	individuell
Motorrad/Roller	D	ready to charge	Installation von betriebsbereiten Ladestationen	Parkfelder Motorräder, Leichtfahrzeuge		100%
Velo	A	Pipe to Power	Einrichtung von Ausbaureserven	Veloabstellplätze im Gebäude/UG	100%	100%
Velo	B	power to building	Einrichtung der Anschlussleitung (Gebäudezuleitung)	Veloabstellplätze im Gebäude/UG	50%	100%
Velo	C1	power to garage	Horizontale Stromzuleitung zur Ladestation (3m Umkreis)	Veloabstellplätze im Gebäude/UG	50%	100%
Velo	C2	power to parking	Zuleitung bis zur Position der zukünftigen Ladestation	Veloabstellplätze im Gebäude/UG	individuell	individuell
Velo	D	ready to charge	Installation von betriebsbereiten Ladestationen	Veloabstellplätze im Gebäude/UG		80%
	Kapitel 2.4	Kapitel 2.4	Kapitel 2.4	Kapitel 2.4	2.4.2.3ff	2.4.2.3ff

Abbildung 15: Ausbaustandard gemäss SIA-Merkblatt 2060 (SIA, 2020)

Nachfolgend aufgeführt sind daraus der minimale Ausbaustandard und der Zielwert. Angestrebt wird, mehr als das Minimum zu realisieren, da von einem Wachstum der E-Mobilität ausgegangen werden muss.



## 5 Abschätzung (Betriebs-)kosten

Nachfolgend dargestellt ist eine erste Abschätzung der Betriebskosten pro Jahr für die Massnahmen im Bereich Mobilität. Diese laufenden Kosten für die Mobilität müssen von der Eigentümerschaft in die Betriebskosten des Gebäudes frühzeitig eingerechnet werden. Nicht berücksichtigt sind einmalige Investitionskosten wie beispielsweise zur Erstellung von Parkplätzen oder Veloabstellplätzen. Für die Abschätzung der Betriebskosten wurden folgende Annahmen getroffen:

- Die Kosten basieren auf den Mengenangaben gemäss Kapitel „Massnahmen“.
- Die Preise basieren auf Erfahrungswerten und aktuellen Angaben der Anbieter. Zum Einführungszeitpunkt muss dies mit verbindlichen Offerten geprüft werden.

Nr.	Massnahme	Schätzung Initialkosten	Schätzung Jährliche Kosten	Bemerkungen / Annahmen
<b>öV, Fuss- und Veloverkehr mit optimalen Bedingungen und Anreizen fördern.</b>				
M1	Mobilitätsbeiträge für autofreie Haushalte (Mietwohnungen)		11'550 CHF	Siehe Detailrechnung
M2	Optimale Veloinfrastruktur			Budget Bau
M3	Mobilitätsräume und Mobilitätsparkplätze			Budget Bau
M4	Möglichkeiten Reparatur und Reinigung Velo	10'000 CHF	2'000 CHF	Jährlicher Beitrag Velo-Werkstatt
M5	Mobilitätsinfos bei Vermarktung und Betrieb	5'000 CHF	2'000 CHF	Aufbereitung Infos und Drucksachen
<b>Passendes Angebot für motorisierten Individualverkehr bereitstellen und aktiv steuern.</b>				
M6	Reduziertes Parkplatzangebot			Budget Bau
M7	Parkplatzbewirtschaftung und Integration städtisches Leitsystem			Budget Bau
M8	Umschlagszonen für Anlieferung und Paketlogistik			Budget Bau
M9	Paketboxen			Budget Bau
M10	Kein Anrecht auf Anwohnerparkkarten			Keine Kosten
M11	Autofreie Haushalte können keinen Parkplatz mieten			Keine Kosten
<b>Sharing-Angebote vor Ort zur Verfügung stellen.</b>				
M12	Mobilitätsstation mit Carsharing und Zweirad-Sharing inkl. App	15'000 CHF		Budget Bau, Setup App und tech. Integration
	Carsharing		32'112 CHF	Finanziertes Defizit erste 3 Jahre
	Bikesharing		3'576 CHF	Finanziertes Defizit erste 3 Jahre
	Cargobikesharing		4'296 CHF	Finanziertes Defizit erste 3 Jahre
	E-Rollerssharing		2'628 CHF	Finanziertes Defizit erste 3 Jahre
M13	Integration öffentliches Bikesharing		2'000 CHF	Standort mit 5 Velos
<b>Mobilitätsmanagement in Unternehmen umsetzen</b>				
M14	Garderoben und Duschen für Mitarbeitende Gewerbe (Velofahrer)			Budget Bau
M15	Mobilitätsmanagement im Unternehmen	4'800 CHF		4 Inputberatungen
M16	Working-Space, Läden und Freizeiteinrichtungen			Budget Bau
<b>E-Mobilität ermöglichen (Privat und Sharing)</b>				
M17	Ladeinfrastruktur E-Mobilität			Budget Bau
	<b>Total</b>	<b>34'800 CHF</b>	<b>60'162 CHF</b>	

Abbildung 17: Abschätzung der Betriebskosten Mobilität

Massnahme M1	Anzahl	Betrag	Kosten	Annahmen
autofreie Haushalte	77	150 CHF	11'550 CHF	50.- Sharing-Guthaben und 100.- Beitrag an den öV
Haushalte mit Auto	21	0 CHF	0 CHF	
	<b>98</b>		<b>11'550 CHF</b>	

Massnahme M12	Anzahl	Betrag	Kosten	Annahmen
E-Auto	4	669 CHF	32'112 CHF	669.- pro Monat
E-Roller	1	219 CHF	2'628 CHF	219.- pro Monat
E-Cargobike	2	179 CHF	4'296 CHF	179.- pro Monat
E-Bike	2	149 CHF	3'576 CHF	149.- pro Monat
<b>Total</b>	<b>9</b>		<b>42'612 CHF</b>	

Abbildung 16: Herleitung Kostenschätzung für Mobilitätsbeiträge und Mobilitätsstation



## 6 Nachweis Abstellflächen und Verkehrserzeugung

Im nachfolgenden Kapitel wird der Bedarf an Parkplätzen, Veloabstellplätzen und Abstellplätze für Motorräder gemäss den geltenden Vorgaben hergeleitet und mit dem geplanten Angebot abgeglichen. Zudem werden die Anzahl Fahrten des motorisierten Individualverkehrs berechnet.

### 6.1 Parkplätze Auto

Die Anzahl Parkplätze für Autos wurden anhand der neuen Bau- und Zonenordnung der Stadt Illnau-Effretikon (Stadt Illnau-Effretikon, 2021) hergeleitet. Aufgrund des zentralen Standorts wird die Ausnahmeregelung „Autoarme Nutzung“ angestrebt.

#### Herleitung gemäss Parkplatzreglement Illnau-Effretikon

Art Nutzung	Gebäude	Anzahl I/Whg	[m2] BGF	VSS-Norm	Norm- Standort bedarf Typ	Zulässiger Parkplatzbedarf		Zulässiger Parkplatzbedarf		Geplant					
						min.	Norm- bedarf	min.	Norm- bedarf	Anz	PP/WHG inkl. Bes.	PP/WHG exkl. Bes.			
C Wohnen	Miete	Bewohner	94	6823	1.00	Pro Wohnung	94	A	60%	100%	56	94	17	0.29	0.18
		Besucher			0.25	Pro Wohnung	24	A	40%	100%	9	24	10		
<b>Total Wohnen</b>			<b>94</b>	<b>6823</b>			<b>118</b>				<b>66</b>	<b>118</b>	<b>27</b>		
C Gewerbe	Büro	Beschäftigt		3683	1.00	pro 60m2	61	A	30%	100%	18	61	4		
		Kunden			1.00	pro 100m2	37	A	40%	100%	15	37	14		
<b>Total Gewerbe</b>				<b>3683</b>			<b>98</b>				<b>33</b>	<b>98</b>	<b>18</b>		
<b>Total Bewohner</b>							<b>94</b>				<b>57</b>	<b>94</b>	<b>17</b>		
<b>Total Beschäftigte</b>							<b>61</b>				<b>18</b>	<b>61</b>	<b>4</b>		
<b>Total Besucher und Kunden</b>							<b>61</b>				<b>25</b>	<b>61</b>	<b>24</b>		
<b>Total Sharing</b>							<b>0</b>				<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>		
<b>Total</b>			<b>94</b>	<b>10506</b>			<b>216</b>				<b>99</b>	<b>216</b>	<b>49</b>		

Abbildung 18: Herleitung Parkplatzbedarf gemäss Bau- und Zonenordnung Illnau-Effretikon

#### Behindertenparkplätze

Der Bedarf an rollstuhlgerechten Parkplätzen wird anhand des Merkblatts von Procap hergeleitet (Procap, 2009). In diesem Merkblatt wird festgehalten, dass mindestens 1 Behindertenparkplatz auf 25 Normalparkplätze zu erstellen ist. Zudem müssen mindestens 1 Besucherparkplätze rollstuhlgerecht sein. Dies ergibt einen Bedarf von mindestens 2 rollstuhlgerechten Parkplätzen.

#### Fazit

- Die geplanten 49 Parkfelder liegen unter dem minimalen Parkplatzbedarf der Bau- und Zonenordnung von 99 Parkplätzen.
- Gemäss gängiger Definition handelt es sich um eine autoarme Überbauung (0,21–0,5 Autos je Wohneinheit). Der Faktor Parkplatz pro Wohnung liegt bei 0.29 (inkl. Besucher) bzw. 0.18 (exkl. Besucher).
- Mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept wird nachgewiesen, dass die Mobilität der Mietenden trotz Unterschreitung des minimalen Parkplatzbedarfs gewährleistet ist. Dies entspricht der Bestimmung „Autoarme Nutzungen“ in der Bau- und Zonenordnung.
- Der Bedarf an rollstuhlgerechten Parkplätzen wird eingehalten.

### 6.2 Abstellplätze Motorräder

Für den Bedarf an Abstellplätzen für Motorräder besteht in der Bau- und Zonenordnung (Stadt Illnau-Effretikon, 2021) eine Vorgabe. Die Anzahl Abstellplätze für Motorräder muss im Minimum 10 Prozent des Angebots an Parkfelder für Autos ausmachen. Bei einem Angebot von 49 Parkfeldern für Autos entspricht dies im Minimum 5 Abstellplätze für Motorräder.

#### Fazit

- Mit rund 8 geplanten Abstellplätzen in den Tiefgaragen wird dieser Zielwert erreicht.



### 6.3 Abstellplätze Velo

Der Bedarf an Veloabstellplätzen wird ebenfalls in der Bau- und Zonenordnung (Stadt Illnau-Effretikon, 2021) geregelt. Nachfolgende Tabelle zeigt den Standardbedarf von 224 Veloabstellplätzen. Davon sind gemäss gängiger VSS-Norm 67 Veloabstellplätze als Kurzzeit- und 157 als Langzeitabstellplätze zu erstellen.

BF	Nutzung	Art	Anzahl Whg	[m2]	Anzahl Zimmer	Anzahl MA	Standardbedarf Bewohner inkl. Besucher	Standardbedarf für Mitarbeitende inkl. Kunden	Total Abstellplätze	Anteil Veloabstellplätze	Veloabstellplätze Aufteilung nach VSS-Norm		Abstellplätze Spezialfahrzeuge	
							1/40m2 BGF	1/70m2 BGF		Wohnen 80%	Kurzzeit	Langzeit		
							40	70		Gewerbe 100%	0.8	0.3	0.7	
C	Wohnen	Miete	94	6'823	238		171		171	136	51	119		
Wohnen Total			94	6'823	238		171		171	136	51	119		
C	Gewerbe	Büro		3'683		80.0	0		53	53	16	37		
Gewerbe Total			0	3'683	0		0		53	53	16	37		
Total			94	10'506	238		171		224	189	67	157		
Geplant									285		38	228	19	

Abbildung 19: Herleitung Bedarf Veloabstellplätze gemäss Bau- und Zonenordnung

#### Fazit

- Die geplanten total 285 Veloabstellplätze übertreffen den Bedarf gemäss Bau- und Zonenordnung.



# 7 Monitoring und Controlling

Das Mobilitätskonzept soll mit einem Monitoring geprüft und falls notwendig die Massnahmen justiert werden. Es soll auf Verlangen der Stadt Illnau-Effretikon ein kurzer Bericht erstellt werden. Das erste Monitoring soll nach einem Jahr Vollbetrieb erstellt werden.

Nachfolgend sind Indikatoren aufgelistet, die im Monitoring gemessen werden sollen. Die Zielwerte richten sich nach der Strategie.

## Indikatoren

- Auto
  - › Anzahl vermietete Parkplätze (Bewirtschafterin)
  - › Anzahl autofreie Haushalte (Bewirtschafterin)
  - › Auslastung öffentliche Parkplätze (Bewirtschafterin)
- Öffentlicher Verkehr
  - › Einsteiger Bushaltestelle (Busbetreiber)
  - › Einsteiger Bahnhof (SBB)
- Sharing Mobilitätsstation
  - › Carsharing: Anzahl Ausleihen (Anbieter)
  - › E-Bikesharing: Anzahl Ausleihen (Anbieter)
  - › E-Cargobikesharing: Anzahl Ausleihen (Anbieter)
  - › E-Rollerssharing: Anzahl Ausleihen (Anbieter)
  - › Einnahmen und Defizit (Anbieter)
- Velo
  - › Situation Veloparkierung bei bereitgestellter Anzahl Veloparkplätze
- Mobilitätsbeiträge
  - › Ausgestellte Mobilitätsbeiträge pro Kategorie (Bewirtschafterin)

## Justierung

Zeigt das Monitoring und Controlling, dass die Massnahmen aus dem Konzept nicht wie geplant greifen und wider Erwarten die Anzahl Parkplätze nicht ausreichen, sollen Anpassungen vorgenommen werden. In einem ersten Schritt werden die bestehenden Massnahmen intensiviert, indem beispielsweise die Mobilitätsbeiträge erhöht werden oder die Mobilitätsstation ausgebaut wird. Reicht dies immer noch nicht aus, sollen Parkplätze in der Umgebung zugemietet und kostenpflichtig weitervermietet werden.

## Umnutzung Besucher- und Kundenparkplätze

Aktuell ist bei den Besucher- und Kundenparkplätze der Minimalbedarf gemäss Bau- und Zonenordnung vorgesehen (Total 24 Parkplätze). Mit dem Monitoring, während dem Zeitraum von mindesten einem Jahr Vollbetrieb, soll geprüft werden, ob dieser Bedarf tatsächlich notwendig ist. Zeigt sich, dass die Besucher- und Kundenparkplätze nicht vollständig genutzt werden, kann die Eigentümerin ein Gesuch zur Umnutzung bei der Stadt einreichen.



# 8 Organisation Betrieb

Für die Umsetzung der Massnahmen aus dem vorliegenden Mobilitätskonzept, im Speziellen für die Bereitstellung der Mobilitätsstation, der Mobilitätsbeiträge oder die Kommunikation, empfiehlt sich nachfolgend dargestellte Organisation. Ziel ist es, dass eine Stelle die Funktion eines Mobilitätsproviders im Sinne eines Generalunternehmers für die Mobilität übernimmt. Dieser Provider stellt die Mobilitätsangebote vor Ort bereit und bestellt die entsprechenden Leistungen bei den Produzenten. Zudem sorgt der Provider für das Handling der Mobilitätspakete in den Mobilitätskonzepten und ist Ansprechpartner für Mobilitätsfragen. Auch betreut der Provider den digitalen Zugang zu den Sharing-Angeboten an der Mobilitätsstation. Die Rolle des Providers kann die Eigentümerin selbst, die Immobilienverwalterin oder Dritte (z.B. Trafiko) übernehmen.

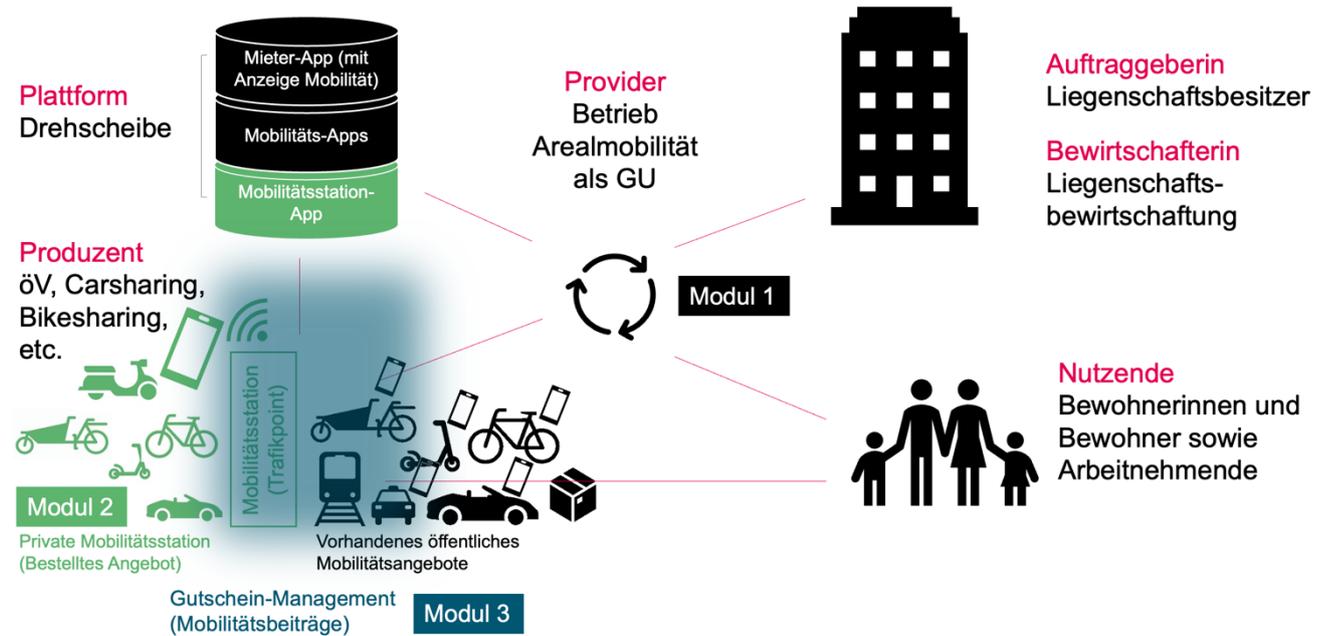


Abbildung 20: Mögliches Betriebsmodell für die Mobilität



## 9 Quellenverzeichnis

- Geoapify. (14. 06 2022). *Commuter Time Map*. Von <https://commutetimemap.com/map> abgerufen
- Google Maps. (14. 06 2022). *Google Maps*. Von Verkehr: <https://www.google.ch/maps/> abgerufen
- Kanton Luzern. (2017). *öV-Bericht 2018 bis 2021*. Luzern.
- Pensimo Management AG. (01. 11 2022). *Ziegeleipark*. Von Wohnen: <https://www.ziegeleipark.ch/wohnen/> abgerufen
- pool Architekten. (2023). *Geschäfts- und Wohnhaus Rosenweg Effretikon*. Zürich.
- Procap. (2009). *Merkblatt 203, Wohnbauten: Zugang Einstellhalle - Kellergeschoss*. Olten.
- Rapp Trans AG. (2020). *Mobilitätskonzept Pistor Rothenburg*. Basel.
- SBB. (14. 06 2022). *Online-Fahrplan*. Von [www.sbb.ch](http://www.sbb.ch) abgerufen
- SIA. (2020). *Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden*.
- Stadt Illnau-Effretikon. (2021). *Bau- und Zonenordnung*. Effretikon.
- swisstopo. (13. 6 2022). *geo.admin.ch*. Von <https://map.geo.admin.ch> abgerufen
- VCS. (2022. 11 2022). *Plattform autofrei/autoarm Wohnen*. Von <https://wohnbau-mobilitaet.ch/> abgerufen
- VSS. (2019). *Parkieren Angebot an Parkfeldern für Personenwagen*.

