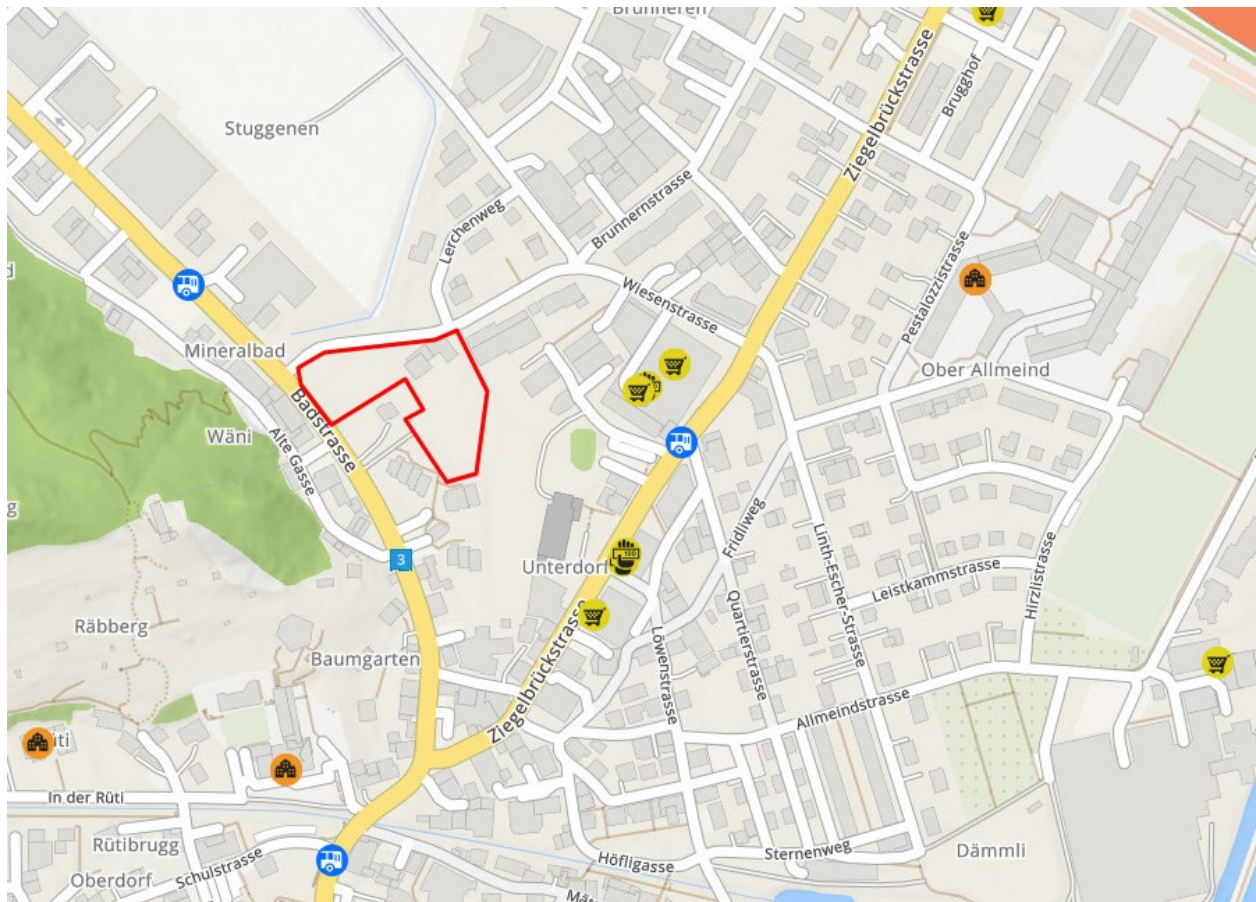


Mobilitätskonzept zum Überbauungsplan Brunnern in Niederurnen



100 Meter

©map.search.ch

Auftraggeber

Jung Architektur GmbH
Korki 1
8752 Näfels

Konzeptverfasser

bernhard Umwelt • Verkehr • Beratung
In der Schappe 6
4144 Arlesheim

Überarbeitete Fassung: 9. Oktober 2025

Impressum

Auftraggeber

Jung Architektur GmbH, Näfels
Daniel Jung
Korki 1
8752 Näfels

Konzeptverfasser

bernhard Umwelt ▪ Verkehr ▪ Beratung
Samuel Bernhard, Céline Winzeler
In der Schappe 6
4144 Arlesheim

Inhaltsverzeichnis

Impressum	2
Inhaltsverzeichnis.....	3
1. Ausgangslage.....	4
1.1 Projektplanung und Vorgaben Gemeinde	4
1.2 Rechtliche Vorgaben für das Mobilitätskonzept.....	5
1.3 Ziele	7
2. Dimensionierung Abstellplätze / Antrag	8
2.1 Übersicht	8
2.2 Berechnung des Parkfelderangebots nach der Vollzugshilfe	8
2.3 Antrag	8
2.4 Velo-Abstellplätze	9
3. Analyse Standort	10
3.1 ÖV-Erschliessung.....	10
3.2 Erreichbarkeit Einrichtungen des täglichen Bedarfs	11
3.3 Einbettung Velo- und Fusswege	11
3.4 Carsharing-Möglichkeiten	12
4. Mobilitätsangebote	13
4.1 Verankerung / Verantwortlichkeit für Mobilität	13
4.2 Auto-Parkierung, Zugänglichkeit und Elektromobilität	13
4.3 Abstellplätze für Velos und Spezialgeräte.....	15
4.4 Carsharing	16
4.5 E-Bike- und Anhänger-Verleih	17
4.6 Paketbox	18
4.7 Mobilitäts-Information.....	18
5. Vermietung	19
6. Monitoring und Wirkungskontrolle	19

1. Ausgangslage

1.1 Projektplanung und Vorgaben Gemeinde

Die Jung Architektur GmbH ist Eigentümerin der Parzellen 350 und 1266 im Bereich Brunnernstrasse / Badstrasse in Niederurnen. Sie plant im Rahmen des «Überbauungsplans Brunnern» eine Wohnüberbauung mit insgesamt 31 Wohnungen (20 in Miete, 11 im Eigentum).

Unter Berücksichtigung der Grösse des Areals von über 5'000 m² sowie den im öffentlichen Interesse liegenden Anforderungen an die Verkehrssicherheit, ist zwingend ein Überbauungsplan zu erarbeiten¹.

Die «Vollzugshilfe Parkierung in der Überbauungsplanung» wird im vorliegenden Projekt angewendet. Sie zeigt auf, welche Massnahmen im Bereich Parkierung zu treffen sind, damit die gemäss Art. 60 Abs. 3 BauR geforderte hohe Qualität im Bereich Parkierung als erfüllt beurteilt werden kann.

Gegenüber der Regelbauweise werden an die Überbauungsplanung in folgenden Bereichen erhöhte Anforderungen gestellt:

1. Anzahl Abstellplätze (= Parkplätze)
2. Pflicht Mobilitätskonzept
3. Elektromobilität
4. Parkplatzbewirtschaftung für öffentlich zugängliche Kundenparkfelder

Das Mobilitätskonzept zeigt auf, wie stark die Anzahl Parkplätze an diesem Standort reduziert werden kann, ohne die gute Vermietbarkeit der Wohnungen zu gefährden. Mit dem Mobilitätskonzept und den darin aufgeführten Massnahmen wird gewährleistet, dass die geforderte hohe Qualität im Bereich Parkierung mit dem vorliegenden Bauprojekt erreicht werden kann.

Die Zahlen im Überblick (Annahmen für Wohnungsspiegel und Wohnungsgrössen):

Mietbereich Gebäude A und B		
Wohnungstyp	Anzahl Wohnungen	Wohnfläche
2.5 Zimmer-Wohnung	5	491
3.5 Zimmer-Wohnung	6	721
4.5 Zimmer-Wohnung	7	1'023
5.5 Zimmer-Wohnung	2	336
Total	20	2'571

Eigentum Gebäude C		
Wohnungstyp	Anzahl Wohnungen	Wohnfläche
3.5 Zimmer-Wohnung	4	478
4.5 Zimmer-Wohnung	5	747
5.5 Zimmer-Wohnung	3	354
Total	11	1'580

Gesamttotal	31	4'151
--------------------	-----------	--------------

¹ Gemäss Mail von Marco Fischli, Gemeinde Glarus Nord, Bau und Umwelt

1.2 Rechtliche Vorgaben für das Mobilitätskonzept

Die in Kapitel 1.1 dargelegte Pflicht zum Überbauungsplan mit Mobilitätskonzept wird nachfolgend bezüglich kantonaler und kommunaler Vorgaben eingebettet: Die relevanten rechtlichen Grundlagen sind das Raumentwicklungs- und Baugesetz (RBG) und die Bauverordnung (BauV) des Kantons Glarus sowie das Baureglement der Gemeinde Glarus Nord (BauR). Herauszuheben sind in Bezug auf das vorliegende Bauprojekt diese nachfolgenden Bestimmungen.

Raumentwicklungs- und Baugesetz (RBG), Kanton Glarus

Art. 57, Abs. 1 zeigt an, dass bei guter ÖV-Erschliessung oder einem geeigneten Mobilitätsmanagement die Erstellung von Parkplätzen begrenzt und auf die Entrichtung einer Ersatzabgabe verzichtet werden kann.

Art. 57, Abs. 2 fordert bei Neu- und Umbauten das zur Verfügung stellen von ausreichend Abstellflächen auf privatem Grund, soweit keine genügende Erschliessung durch den ÖV möglich ist. Das Nähere regelt die (kantonale) Bauverordnung.

Art 57, Abs. 4: Ist die Erstellung der geforderten Abstellplätze nicht möglich oder aufgrund anderer öffentlicher Interessen nicht zulässig, sind angemessene Ersatzabgaben zu entrichten, die zweckgebunden zur Beschaffung gemeinsamer Parkieranlagen verwendet werden.

Art 57, Abs. 5: Die Massnahmen des Mobilitätsmanagements sind in Form eines Mobilitätskonzepts mit dem Baugesuch einzureichen.

Art. 57, Abs. 6 besagt, dass bei Wegfall des Mobilitätsmanagements die Errichtung von Parkplätzen nachträglich verlangt oder eine angemessene Ersatzabgabe nachgefordert werden kann.

Bauverordnung (BauV), Kanton Glarus

Art. 71, Abs. 1: Das minimal zu erstellende und maximal zulässige Abstellplatzangebot berechnet sich nach der jeweils gültigen SN-Norm zur Bestimmung des Angebots an Parkfeldern.

Art. 71, Abs. 2: Die Gemeinde kann für geeignete Gebiete Reduktionen und entsprechende Ersatzabgaben festlegen.

Art. 71, Abs. 3: Für Behinderte sind speziell signalisierte und rollstuhlgängige Abstellplätze vorzusehen. Die Anzahl und Anordnung mit den nötigen Zugängen richten sich nach den Normen für hindernisfreies Bauen.

Baureglement der Gemeinde Glarus Nord

Art. 32, Abs 1: Die Bauherrschaft ist zur Bereitstellung der pflichtgemässen Autoabstellplätze gemäss Art. 71 BauV auf der eigenen Parzelle oder durch vertragliche Abmachung gesicherten fremden Boden verpflichtet. Die Berechnung der pflichtgemässen Anzahl Autoabstellplätze erfolgt für alle Nutzungen nach den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS).

Art 32, Abs 2: Die Autoabstellplätze sind in der Dorfkernzone, den Dorfzonen und den Wohnzonen, unabhängig von der Nutzung, unterirdisch oder innerhalb des Gebäudevolumens im Erdgeschossbereich oder im Eingangsbereich der jeweiligen Hauptbauten oder in An- / Nebenbauten zu erstellen. Besucherparkplätze für Wohnbauten und Kundenparkplätze können auch als Aussenparkplätze bewilligt werden.

Art. 33, Abs 1: Ist die Erstellung der vorgeschriebenen Anzahl Autoabstellplätze auf eigenem oder durch vertragliche Abmachung gesichertem fremdem Boden nicht möglich und können

diese auch nicht in einer bestehenden Gemeinschaftsanlage bereitgestellt werden, ist unter Vorbehalt der Bestimmung in Art. 71 Abs. 2 BauV („geeignete Gebiete“) für jeden fehlenden Abstellplatz eine einmalige Ersatzabgabe zu bezahlen.

Art. 33, Abs. 2: Die Ersatzabgabe beträgt pro Abstellplatz CHF 5'000.-. (...)

Art. 34, Abs 4: In Mehrfamilienhäusern (ab sechs Wohneinheiten) sind Nebennutzflächen, wie Reduit, Estrich, Keller, Bastel- und allgemeine Nebenräume im Umfang von 10% der Hauptnutzfläche bereitzustellen. Veloräume sind zwingend bereitzustellen. Die Berechnung der pflichtgemässen Anzahl Veloabstellplätze erfolgt nach den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS).

Art. 60, Abs 1: Die Baubehörde kann, wenn dies aus übergeordnetem öffentlichem Interesse angezeigt ist, für Teilgebiete der Bauzone die Durchführung eines Konkurrenzverfahrens verlangen oder veranlassen. Das Ergebnis des Konkurrenzverfahrens ist zwingend in einem Überbauungsplan (Sondernutzungsplan) umzusetzen.

Art. 60, Abs 2: Ein Überbauungsplan ist in der Regel dann zu erstellen, wenn ein sinnvollerweise gesamtheitlich zu erschliessendes und / oder zu überbauendes Teilgebiet die Fläche von 3000 m² in der Dorfkernzone bzw. 5000 m² in der Dorfzone, Wohnzone und in der Zone für höhere Bauten übersteigt.

Überbauungsplanung mit Mobilitätskonzept

Eingebettet in diese kantonalen und kommunalen Vorgaben hat die Gemeinde Glarus Nord beschlossen, für die Arealentwicklung Brunnern eine Überbauungsplanung mit erhöhten Qualitätsanforderungen betreffend Parkierung vorzugeben. Im Rahmen des Überbauungsplans muss ein Mobilitätskonzept erstellt werden. Die «Vollzugshilfe Parkierung in der Überbauungsplanung» ist anzuwenden. Die entsprechenden Vorgaben werden in den Sonderbauvorschriften verankert.

Anwendung «Vollzugshilfe Parkierung in der Überbauungsplanung»

Das Mobilitätskonzept² hat für den gesamten Perimeter aufzuzeigen, wie die Mobilität aller Nutzergruppen mit dem öffentlichen Verkehr, dem Fuss- und Radverkehr, alternativen Mobilitätsangeboten sowie einem effizienten Einsatz des Motorfahrzeugs in Bezug auf das räumliche Umfeld zu bewältigen ist. Das Mobilitätskonzept hat insbesondere folgende Inhalte zu umfassen:

- a) Standortanalyse
- b) Zu erreichende Ziele
- c) Gesamtbedarf, Lage und Ausstattung der Abstellplätze für Autos, Motorräder und Velos
- d) Mobilitätsmassnahmen, z. B. Carsharingangebot, Anreize zur Nutzung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs, Ladestationen
- e) Erläuterung Monitoring und Wirkungskontrolle der Ziele und Mobilitätsmassnahmen
- f) Rückfallebene (...) Für Bauvorhaben ohne Unterschreitung gegenüber Kapitel 1.1.1, 1.2.1 gelangt die Rückfallebene nicht zur Anwendung

² Kapitel 2 «Vollzugshilfe Parkierung in der Überbauungsplanung»

Gemäss Kapitel 1.2.1 ist die pflichtgemässe Anzahl der Abstellplätze wie folgt zu berechnen:

1. 1 Abstellplatz pro Wohnung **oder**
1 Abstellplatz pro 100m² Bruttogeschossfläche
2. Anzahl Abstellplätze für Besuchende:
zusätzlich 10% der Anzahl Abstellplätze für Bewohnende
3. Standorttyp anwenden: Gemäss Mail von Marco Fischli, Gemeinde Glarus Nord, vom 1. Oktober 2024 ist der Plan Standorttyp noch in Bearbeitung. Für die Berechnung der massgeblichen Parkplatzreduktion ist der **Standorttyp C** gemäss Vollzugshilfe anzuwenden. Beim Standorttyp C handelt es sich um ein Gebiet mit Halbstundentakt und weniger als 500m Distanz zur nächsten Bushaltestelle.
4. Berechnung der Anzahl minimal erforderlichen und maximal zulässigen Abstellplätze auf Basis des Standorttyp C: 50-80% des Richtwerts
5. Summe der Anzahl Abstellplätze für Bewohnende und Besuchende bilden
6. Aufrunden des Gesamtergebnisses auf den nächsten ganzen Abstellplatz

Eine Unterschreitung des minimal erforderlichen Bedarfs gemäss Kapitel 1.2.2 wird im hier vorliegenden Bauvorhaben nicht geltend gemacht. Entsprechend kommt die Rückfallebene nicht zur Anwendung.

1.3 Ziele

Bei der Realisierung des vorliegenden Bauvorhabens müssen diese Anforderungen und Vorgaben seitens der Gemeinde Glarus Nord und dem Eigentümer, der Jung Architektur GmbH, unter einen Hut gebracht werden:

- Die Parkplatzzahl muss entsprechend den Vorgaben aus der «Vollzugshilfe Parkierung in der Überbauungsplanung» auf 0.5 – 0.8 Parkplätze pro Wohnung reduziert werden – zuzüglich 10% dieses Werts für die Besuchenden
- Mit dem Mobilitätskonzept wird sichergestellt, dass die geschaffenen Parkplätze ausreichen und es nicht zu einer Parkierung in der Nachbarschaft kommt
- Der mit der neu geschaffenen Siedlung induzierte Verkehr soll möglichst gering ausfallen und das übergeordnete Strassennetz nur minimal belasten
- Die Parkplatzzahl muss so gewählt werden, dass aufgrund der strikten Vorgaben hinsichtlich Parkierung keine Nachteile in der Vermietung, respektive dem Verkauf der Wohnungen entstehen

2. Dimensionierung Abstellplätze / Antrag

2.1 Übersicht

In diesem Kapitel wird die Berechnung der notwendigen Zahl an Parkplätzen gemäss der «Vollzugshilfe Parkierung in der Überbauungsplanung» durchgeführt. Anschliessend wird dargelegt, welche Reduktion basierend auf das vorliegende Mobilitätskonzept beantragt wird. Nachfolgend wird die beantragte Reduktion begründet und erklärt, wieso das entsprechende Parkplatz-Angebot passend ist.

2.2 Berechnung des Parkfelderangebots nach der Vollzugshilfe

Gerechnet wird mit einem Reduktionsfaktor min = 50% und max = 80% aufgrund des ermittelten Standorttyps C. Die Berechnung wird nach der Bruttowohnfläche (= 4'235m²) durchgeführt.

PP = Parkplätze.

Kategorie	Minimum	Maximum
Anzahl PP Bewohner:innen	$4'151 / 100 * 0.5 = 20.7$	$4'151 / 100 * 0.8 = 33.2$
Besucher:innen	$4'151 / 100 * 0.05 = 2.1$	$4'151 / 100 * 0.08 = 3.3$
Total	22.8	36.5
Gerundet	23	37

Zusätzlich werden zwei PP für bis zu 8 Motorräder eingeplant.

2.3 Antrag

Das Areal Brunnern wird im Rahmen der Vollzugshilfe realisiert. Gemäss den in Kapitel 2.2 beschriebenen Szenarien wird mit dem Maximalwert von **37 Parkplätzen** geplant.

Nachfolgend die Erwägungen zur Wahl des Szenarios:

- Grundsätzlich ist eine Parkplatzreduktion an diesem Standort möglich, eine weitergehende Reduktion ist allerdings für die stark auf die Automobilität ausgerichtete Glarner Mentalität als ambitioniert einzuschätzen.
- Das Zielpublikum ist aufgrund der Ausstattung der Wohnungen sowie der Verkaufs- und Mietpreise im mittleren bis höheren Segment zu verorten. Es ist eher von einem höheren Bedarf an Parkplätzen auszugehen.
- Ein Teil des Bauvorhabens wird im Eigentum realisiert, was einen höheren Bedarf an Parkplätzen nach sich zieht.
- Auf Zwang – beispielsweise eine Autoverzichtserklärung – soll verzichtet werden. Die Vermietung wird so gesteuert, dass das verfügbare Parkplatzangebot ausreichen wird.

Für die Aufteilung der Parkplätze auf die verschiedenen Nutzerkategorien (Bewohnende, Besuch, Carsharing und Motorräder siehe Kapitel 4.2.

Gestaltung der Parkplätze und Zuteilung zu den Nutzerkategorien: siehe Kapitel 4.2.

2.4 Velo-Abstellplätze

Gemäss Art. 34, Abs 4 des Baureglements der Gemeinde Glarus Nord sind Veloräume zwingend bereitzustellen. Die Berechnung der pflichtgemässen Anzahl Veloabstellplätze erfolgt nach den Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS).

Gemäss VSS-Norm 640 065a wird pro Zimmer ein VAP benötigt. Halbe Zimmer müssen nicht mitgezählt werden. Der Bedarf für die Besuchenden ist eingerechnet.

Wohnungstyp	Anzahl Wohnungen	Anzahl VAP
2.5 Zimmer-Wohnung	5	10
3.5 Zimmer-Wohnung	10	30
4.5 Zimmer-Wohnung	12	48
5.5 Zimmer-Wohnung	4	20
Gesamttotal	31	108

Total werden 108 VAP gemäss VSS-Norm 640 065a eingeplant.

Anmerkungen zur Anordnung der VAP sowie zu den Qualitätsanforderungen gemäss Handbuch Veloparkierung³ siehe Kapitel 4.3.

³ Handbuch Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb, ASTRA und Velokonferenz Schweiz, 2008.

3. Analyse Standort

Vorbemerkung: Aus fachlicher Sicht ist es nicht zulässig, einzig aus der ÖV-Erschliessung auf die Standortgüte zu schliessen. Aus Sicht der Bewohnenden ist nebst der Erreichbarkeit der Arbeitssorte die relevante Frage, wie einfach und bequem diese die Einrichtungen des täglichen Bedarfs erreichen können. Neben der ÖV-Erschliessung sind die Erreichbarkeiten der Versorgungsorte für den täglichen Bedarf sowie die Qualität der Velo- und Fusswege mitentscheidend. Daneben kann ein gutes Carsharing-Angebot ein fehlendes Parkplatzangebot teilweise kompensieren.

3.1 ÖV-Erschliessung

Gemäss Web-GIS ARE (Stand 2024) befindet sich die Liegenschaft in der Güteklasse C. Dies entspricht einer mittelmässigen Erschliessung.

Die Bushaltestelle Niederurnen, Badstrasse befindet sich in 200 Meter Fussdistanz (Gehzeit: circa 2 Minuten). Sie wird durch die Buslinie 72.513 erschlossen.

Die Bushaltestelle Niederurnen, Ziegelbrückstr., befindet sich ebenfalls in 200 Meter Fussdistanz, sofern die Fusswegerschliessung mit der Realisierung des Projekts optimal umgesetzt werden kann (siehe Kapitel 3.3). Die Haltestelle wird durch die Buslinien 72.511, 72.512, 72.513 und 72.536 erschlossen.

Linie 72.511 Ziegelbrücke – Näfels – Mollis – Mühlehorn (ab Niederurnen, Ziegelbrückstr.)

In 2 Minuten Fahrtzeit erreicht man den Bahnhof Ziegelbrücke, in 7 Minuten Fahrtzeit Näfels, Lintharena, wo sich das Sport- und Freizeitzentrum befindet. Die Linie verkehrt von morgens 05.30 Uhr bis abends 21.30 Uhr stündlich.

Linie 72.512 Ziegelbrücke – Näfels – Mollis (ab Niederurnen, Ziegelbrückstr.)

Die Linie fährt – entlang der gleichen Haltestellen wie die Linie 72.511 – ebenfalls im Stundentakt. Da der Bus der Linie 72.512 im Vergleich zur Linie 72.511 exakt eine halbe Stunde früher/später fährt, entspricht das Gesamtangebot der beiden Linien einem sauberen Halbstundentakt. Die Linie 72.512 verkehrt allerdings «nur» von 08.00 bis 20.00 Uhr.

Linie 72.513 Ziegelbrücke – Bilten – Reichenburg (ab Niederurnen, Ziegelbrückstr. und Niederurnen, Badstrasse)

Die Linie verkehrt im sauberen Halbstundentakt zwischen den Bahnhöfen Ziegelbrücke und Reichenburg, wo es weitere Einkaufsmöglichkeiten gibt. Die Linie verkehrt von morgens 05.30 Uhr bis nachts 23.30 Uhr.

Linie 72.536 Linthal – Schwanden – Glarus – Ziegelbrücke (Nachtbus)

In den Nächten vom Freitag auf den Samstag und Samstag auf den Sonntag gibt es zusätzlich den Nachtbus, welcher von Ziegelbrücke über Niederurnen (Haltestellen Badstrasse und Ziegelbrückstr. in unmittelbarer Siedlungsnähe) durchs ganze Glarnerland fährt.

Abfahrtszeiten ab Niederurnen, Ziegelbrückstr. Richtung Linthal 01.06 und 02.42 Uhr, in die Richtung Ziegelbrücke 02.20 und 03.44 Uhr.

Die ÖV-Gesamtfahrzeit ab Niederurnen, Ziegelbrückstr. nach Rapperswil beträgt 37 Minuten, nach Zürich 58 Minuten. In die Gegenrichtung ist die Fahrzeit sogar noch etwas kürzer. Die Umsteigebeziehungen (in Ziegelbrücke) funktionieren in beide Richtungen gut.

3.2 Erreichbarkeit Einrichtungen des täglichen Bedarfs

Für die Beschreibung der Wegqualität wird davon ausgegangen, dass mit dem Projekt direkte Fusswege Richtung Zentrum (Migros, Post, Bus etc.) realisiert werden.

Geschäft/Einrichtung	Distanz	Präferenz / Qualität
kostbar unverpackt	150m	Zu Fuss / ohne nennenswerte Querungen
Glarner Kantonalbank / Bancomat	150m	Zu Fuss / ohne nennenswerte Querungen
Migros	200m	Zu Fuss / ohne nennenswerte Querungen
Bäckerei, Bistro	200m	Zu Fuss / ohne nennenswerte Querungen
Poststelle	200m	Zu Fuss / ohne nennenswerte Querungen
Drogerie	200m	Zu Fuss / ohne nennenswerte Querungen
Coop	200m	Zu Fuss / mit Querung der Ziegelbrückstrasse
Hausarzt, Gemeinschaftspraxis	200m	Zu Fuss / mit Querung der Wiesenstrasse
Div. Coiffure, Physio, Optiker, Uhrengeschäft etc.	200-500m	Zu Fuss / mit Querung der Ziegelbrückstrasse
Kindergarten, Primar, Sek. 1	350m	Zu Fuss / mit Querung der Hauptstrasse und anderen Nebenstrassen
Elektrofachgeschäft	500m	Zu Fuss / mit Querung der Ziegelbrückstrasse
Denner	500m	Zu Fuss / mit Querung der Ziegelbrückstrasse
Sammelstelle / Recycling	500m	Per Velo / mit Querungen diversen Strassen
Gartencenter	800m	Per Velo / mit Querung Ziegelbrückstrasse

Einschätzung Qualität Nahversorgung:

Die Nahversorgung ist als ausserordentlich gut einzuschätzen. Eine grosse Auswahl an Einkaufsmöglichkeiten ist in geringer Fussdistanz erreichbar.

3.3 Einbettung Velo- und Fusswege

Velowege

Die Ziegelbrückstrasse ist für die Bewohnenden eine zentrale Erschliessungsstrasse und führt mit dem Velo in 6 Minuten zum Bahnhof Ziegelbrücke, von wo regelmässig Züge nach Zürich und Chur fahren. Velofahrende können bis zum Zebrastreifen vor dem Bahnhof auf gesicherten und grosszügigen Velowegen fahren. Beim Bahnhof gibt es genügend Veloabstellplätze.

Rund um die Siedlung gilt das T50-Regime. Einzig die Wiesenstrasse und Brunnernstrasse sind mit (beidseitigen) Velostreifen gesichert. Östlich der Ziegelbrückstrasse schliesst die T30-Dorfzone an.

Mit dem Velo gut erschlossen sind die Naherholungsgebiete und die Linth. Direkt von der Siedlung aus erreichbar sind:

- SchweizMobil-Route Nr. 4 (Alpenpanorama-Route)
-> erreichbar über Linth-Escher-Strasse und Ziegelbrückstrasse
- SchweizMobil-Route Nr. 9 (Seen-Route)
-> erreichbar über Wiesenstrasse und Ziegelbrückstrasse
- SchweizMobil-Route Nr. 32 (Rhein-Hirzel-Linth)
-> erreichbar über Wiesenstrasse und Ziegelbrückstrasse

Diese Freizeit-Velorouten sind geeignet für ein entspanntes Velofahren.

Fusswege

Relevant sind bei den Fusswegen primär die Querungen. Die entsprechenden Anmerkungen sind der Tabelle in Kapitel 3.2 zu entnehmen.

Aktuell ist die Qualität der Fusswege rund um die Siedlung suboptimal. Die Strassen west- und nordseitig (Badstrasse Richtung Bilten und Reichenburg sowie die zentrale Ziegelbrückstrasse) sind stark befahren. Trottoirs für ein entspanntes Zufussgehen gibt es auf der Ziegelbrückstrasse sowie auf der Badstrasse. Auf der Wiesenstrasse und Brunnernstrasse muss der Fussweg mehrheitlich mit den Velos geteilt werden. Das Zufussgehen ist auf diesen Abschnitten nicht angenehm und sicher.

Im Rahmen der neuen Überbauung ist es daher wichtig, die Fusswege von und zur Siedlung an die zentralen Versorgungsorte an der Ziegelbrückstrasse (Migros, Post, Bus etc.) anzuschliessen. Im Rahmen des Richtprojekts ist vorgesehen, entlang der Brunnernstrasse – siedlungsseitig – ein Trottoir zu führen sowie auf der Höhe Einmündung in die Badstrasse einen Zebrastreifen mit Mittelinsel einzuführen.

Einschätzung Langsamverkehr

Die Voraussetzungen für den Langsamverkehr sind insgesamt als mittel einzuschätzen. Als Pluspunkte zu werten sind die kurzen Wege und die guten Bedingungen fürs Velofahren. Andererseits bestehen insbesondere im Bereich Brunnernstrasse und Wiesenstrasse Probleme mit den Fusswegen.

Es ist angezeigt, Lösungen für die bestehenden Probleme zu finden, indem die Fusswege von der Siedlung direkt zu den zentralen Versorgungspunkten an der Ziegelbrückstrasse geführt werden und indem die potenziellen Gefahrenmomente für das Zufussgehen insbesondere auf der Brunnernstrasse reduziert werden. Falls dies gelingt, kann die Situation für den Langsamverkehr als gut eingeschätzt werden.

3.4 Carsharing-Möglichkeiten

Carsharing ist für einige Menschen ohne eigenes Auto ein wichtiger Teil ihrer Mobilität. In der direkten Umgebung des Areals gibt es kein Carsharing-Angebot.

Allerdings gibt es mit «Enterprise GO» neu ein Angebot an den Bahnhöfen Bilten und Ziegelbrücke. Zudem ist die Mobility Genossenschaft ebenso am Bahnhof Ziegelbrücke mit einem Standplatz vertreten (1 Economy- und 1 Combi-Auto).

Aufgrund des knappen vorhandenen Carsharing-Angebots wird empfohlen, ein siedlungseigenes Carsharing aufzubauen. Damit können die bestehenden Standortmankos zu einem grossen Teil aufgehoben werden.

4. Mobilitätsangebote

Neben den vorhandenen Standortvoraussetzungen erleichtern zusätzliche vorgesehene Mobilitätsangebote das Wohnen ohne eigenes Auto an der Brunnernstrasse. Im der «Vollzugshilfe Parkierung in der Überbauungsplanung» werden zudem Mobilitätsmassnahmen verlangt.

Übersicht über die Massnahmen

Obligatorische Massnahmen	Empfehlungen
Verankerung / Verantwortlichkeit (Kap. 4.1)	Carsharing (Kap. 4.4)
Auto-Parkierung, Zugänglichkeit und Elektromobilität (Kap. 4.2)	E-Bike- und Anhänger-Verleih (Kap. 4.5)
Abstellplätze Velo und Spezialgeräte (Kap. 4.3)	Paketbox (Kap. 4.6)
	Mobilitäts-Information (Kap. 4.7)

4.1 Verankerung / Verantwortlichkeit für Mobilität

Die Vermieterin verankert die nachhaltige – auf weniger Parkplätze ausgerichtete – Siedlungsmobilität in ihren Geschäftsprozessen.

Der Betreiber der Siedlung stellt innerhalb der Verwaltung und/oder mit externen Mandaten sicher, dass folgende Fragen der Siedlungsmobilität gelöst und Probleme adressierbar sind:

- Betrieb, Verleih und Unterhalt der Mobilitätsangebote
- Verfassen des Controlling-Berichtes
- Adresse gegenüber Bewohnenden für Meldung bei Schäden etc.

4.2 Auto-Parkierung, Zugänglichkeit und Elektromobilität

Gemäss Überbauungsplan ist das Innere des Areals Brunnern verkehrsfrei zu gestalten. Die Zufahrt für die Tiefgarage erfolgt über die Brunnernstrasse, Höhe Einmündung Lerchenweg. Die Zufahrtsituation und die Erreichbarkeit der Auto-Parkplätze werden vornehmlich in den Bauplänen behandelt.

Die Aufteilung der realisierten Parkplätze auf die verschiedenen Nutzergruppen ist wie folgt vorgesehen:

Nutzung	PP total
Bewohner:innen inkl. 2 Handicap-PP (unterirdisch)	32
Carsharing	1
Besucher:innen, inkl 1 Handicap-PP (oberirdisch)	4
Total	37

Motorräder

Zusätzlich zum Bedarf für Autos werden zwei Parkfelder zur Parkierung von **bis zu 8 Motorrädern reserviert**. Aus Lärmschutzgründen sind diese unterirdisch unterzubringen.

Die Parkplätze können dem aktuellen Bedarf entsprechend zugewiesen werden. Generell sind die Besucher-PP oberirdisch anzuordnen.

Handicap-PP

Geplant wird mit drei Handicap-PP's.

Anzuwenden ist die SIA-Norm 521 000. Gemäss dieser ist bei grösseren Überbauungen pro 25 Parkfelder jeweils ein Behindertenparkfeld vorzusehen (Ziffer 9.7.2). Dazu muss ein Parkfeld für den Besuch vorgesehen werden (Ziffer 9.7.3).

Rollstuhlgerechte Parkplätze sind gemäss Ziffer 9.7.1 auszuführen und mit dem Rollstuhl Signet zu kennzeichnen. Es gelten dabei folgenden Vorgaben:

- Bodenfläche eben, Befahrbarkeit und Gleitsicherheit gemäss Anhang B «gut geeignet», Gefälle maximal 2%,
- Parkfeldbreite bei Senkrecht- und Schrägparkierung mindestens 3.50 m, rechtwinklig zu den seitlichen Begrenzungen gemessen,
- Parkfeldlänge bei Längsparkierung mindestens 8.0 m und, in Fahrtrichtung gesehen, auf der linken Seite des Parkfeldes absatzfreie daran anschliessende Fläche von mindesten 1.4 m Breite,
- Vorzugsweise witterungsgeschützt und nahe beim rollstuhlgerechten Gebäudezugang.

Elektromobilität und alternative Antriebstechnologien

Aus Umweltsicht ist eine baldige Dekarbonisierung des Verkehrs Pflicht. Die entsprechende Entwicklung ist am Laufen. Gemäss dem Bundesamt für Statistik waren 18.9% der neu zugelassenen Personenwagen im Jahr 2024 rein elektrisch betrieben.

Noch unklar ist, ob sich Elektroautos durchsetzen, oder ob längerfristig auch ein Markt im Personenwagen-Bereich für Wasserstoffantrieb entsteht. Letzteres ist aktuell noch nicht der Fall.

Gemäss Vollzugshilfe «Parkierung in der Überbauungsplanung» muss zwingend die SIA-Norm 2060 angewendet werden. Die Abstellplätze für Personenwagen haben diesen Minimalanteilen betreffend Ausstattung mit Ladestationen zu entsprechen:

- Minimum Anteil gemäss Ausbaustandard A: 100%
- Minimum Anteil gemäss Ausbaustandard B: 60%
- Minimum Anteil gemäss Ausbaustandard C: 60%

Ein besonderes Augenmerk ist auf den Brandschutz zu legen.

Für die Umsetzung und Ausrüstung der Tiefgarage für die E-Mobilität wird empfohlen, ein(e) Fachplaner:in beizuziehen.

Notzufahrten

Das grösste Fahrzeug der Blaulicht-Organisationen ist das Feuerwehrauto. Dieses wird deshalb als Mass für die Zugänglichkeit zum Areal gewählt. Die Zufahrt der entsprechenden Fahrzeuge erfolgt über die Brunnernstrasse.

Zu- und Durchgänge sind ständig freizuhalten und nicht durch Einbauten und Bepflanzungen einzuengen. Die Zufahrt sollte nahe an die zu erschliessenden Bauten heranführen, sodass ein wirksamer Einsatz möglich ist.

4.3 Abstellplätze für Velos und Spezialgeräte

Das Angebot an Veloabstellplätzen (VAP) wird entsprechend der VSS-Norm 640 065a erstellt. Damit entsteht genügend Abstellraum für die Velos.

Speziell zu berücksichtigen ist der Bedarf für Spezialvelos und –geräte (Kindervelos, Liegevelos, Trottinets, Anhänger etc.). 20% der vorgesehenen Velo-Abstellfläche können für die entsprechenden Gefährte und Vehikel vorgesehen werden. Ein Teil des entsprechenden Bedarfs wird in separaten Abstellräumen im Erdgeschoss der einzelnen Häuser gedeckt.

Damit die VAP von den Nutzer:innen angenommen werden, wird empfohlen, diese in guter Qualität nach den Vorgaben des Handbuchs Veloparkierung⁴ zu erstellen. Dieses liefert wertvolle Empfehlungen für die Gestaltung der VAP.

Erstellt werden 108 Velo-Abstellplätze. Gemäss den Bauplänen sind diese so geplant:

- 16 VAP oberirdisch – inklusive 20% Fläche für Spezialvelos (Freifläche!)
- 92 VAP in 3 Veloräumen (wobei 2 in Tiefgarage und 1 in EG) – inklusive 20% Fläche für Spezialvelos

Gemäss VSS-Norm 640 065a müssen die Veloabstellplätze wie folgt angeboten werden:

- Kurzzeitparkplätze: 30%
- Langzeitparkplätze: 70%

Es wird davon abgeraten, VAP oberirdisch ungedeckt anzubieten. Entsprechende VAP werden von den Nutzenden erfahrungsgemäss nur sehr schlecht angenommen. **In der Planung wurde dies berücksichtigt**, indem ein Grossteil der VAP **geschützt in den Innenbereichen** der Häuser angeboten wird.

Zur Realisierung der VAP sind diese Punkte zu berücksichtigen:

- Veloräume haben kurze Wege aufzuweisen
- Veloräume sind so erreichbar, dass nur eine Tür passiert werden muss
- Zum Schutz von Russ und Staub sind die VAP in Autoeinstellhallen baulich von den Motorfahrzeugen zu trennen
- In den Veloräumen sind ausreichend Steckdosen für das Laden der E-Bike-Akkus bereitzustellen

Ergänzende Punkte:

- Sicherheit beachten: Fahrwege von Autos und Velos antizipieren – ggf. mit Signalisationen o.ä. arbeiten
- Die Sicherheit wird gemäss Bauplänen berücksichtigt, indem die Zufahrt zur Tiefgarage für Velos und Autos separat erfolgt

⁴ Handbuch Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb, ASTRA und Velokonferenz Schweiz, 2008.

Bei der Umsetzung der Veloabstellplätze (VAP) sollten diese weiteren Punkte beachtet werden⁵:

- Die VAP werden mehrheitlich diebstahlsicher (abschliessbare Plätze), überdacht und leicht zugänglich angeboten.
- Der Zugang erfolgt ebenerdig oder über eine Rampe. Rampen weisen eine maximale Steigung von 6%, in Ausnahmefällen bis zu 10%, überdacht bis zu 12% Steigung auf.
- Empfehlenswert sind spezielle Kickboard-Ständer oder tief angebrachte Haken zum Aufhängen von Kindervelos.
- Türen müssen blockierbar sein, respektive mühelos zu öffnen/schliessen.
- Ein Teil des Platzes (oberirdisch und unterirdisch jeweils 20% des gesamten VAP-Raums) wird als offene Fläche angeboten, damit auch Spezialvelos, Kinderanhänger oder Ähnliches Platz finden.
- Bei der Wahl der Veloabstell-Systeme sollte auf «Felgenkiller»- (Vorderradhalter) oder Lenkerhalter-Systeme unbedingt verzichtet werden!
- Velorahmen müssen in offenen Anlagen abschliessbar sein (Diebstahlschutz). Zudem muss darauf geachtet werden, dass Velos ohne Ständer angelehnt werden können. Auch hier: Platz lassen für Spezialvelos etc.

Ein Mehrwert für die Velo-Abstellanlagen bieten Ablagebretter oder Aufbewahrungskästen – zum Deponieren von Regenkleidung, Körben oder weiterem Zubehör. Mittels Haken können beispielsweise Velohelme platzsparend versorgt werden. Damit muss alltäglich gebrauchtes Velozubehör nicht jedes Mal in die Wohnung mitgenommen werden.

4.4 Carsharing

Um die Mobilität ohne eigenes Auto zu fördern, kann ein Carsharing-Auto angeboten werden.

Ein Carsharing-Auto kann bei guter Auslastung 11 Privatautos ersetzen⁶. Damit wird angenommen, dass rund ein Drittel der Bewohnenden intensive Nutzer:innen des Angebots werden. Dies entspricht im Vergleich mit durchschnittlichen Quartieren einer sehr hohen Nutzungsintensität.

Wenn möglich sollte das Carsharing-Auto oberirdisch und einfach zugänglich sein – dies insbesondere dann, wenn ein öffentliches Carsharing realisiert werden soll, welches auch für Nutzergruppen ausserhalb des Areals Brunnern zugänglich ist.

Gegebenenfalls kann der Standplatz für die Elektromobilität geplant und vorbereitet werden. Siehe dazu Kapitel 4.2.

Empfohlen wird eine Umsetzung mit der Mobility Genossenschaft. Die Vorteile sind:

- Mobility ist in der Schweiz DER Carsharing-Anbieter. Das System ist bewährt und vielen Personen bekannt. Die Eintrittsschwelle für Neunutzende ist tief.
- Mobility bietet für Immobilienpartner ein finanziell konkurrenzfähiges «Rundum-sorglos-Paket» an: Reservation und Abrechnung erfolgt über die bewährte und bekannte Mobility-Technologie. Service und Unterhalt ist gewährleistet.

⁵ Handbuch Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb, ASTRA und Velokonferenz Schweiz, 2008.

⁶ Studie von Interface Politikstudien, Luzern – im Auftrag der Mobility Genossenschaft zeigt, dass ein Mobility-Auto 11 Privatautos ersetzt.

- Mit einem neuen – öffentlich zugänglichen – Angebot im Areal Brunnern könnte auch für die Nachbarschaft ein interessantes Angebot geschaffen und damit die Rentabilität der Sharing-Lösung verbessert werden.
- Die Mobility Genossenschaft unterstützt die lokalen Partner mit umfassenden Kommunikationsleistungen, welche die bessere Auslastung der Fahrzeuge unterstützt.

Für die Nutzenden gelten die normalen Mobility-Konditionen und Preise.

Modellrechnung beispielsweise für 1 Budget-Fahrzeug (Dacia Sandero)⁷:

- Fahrzeug-Beitrag: Kosten pro Jahr: CHF 4'900.-
- Nutzungsziel: CHF 6'500.- (= zu erreichende Fahrtenumsätze durch Nutzer:innen)
- Wenn Nutzungsziel nicht erreicht -> Differenzzahlung
- Wenn Nutzungsziel erreicht -> 35% Bonus
- P.S.: Nutzungsziele werden bei Standort-Patenschaften meist erreicht.

Weitere wichtige Punkte sind:

- Exklusiver Zugang für Bewohnerschaft ist möglich. Es wäre auch denkbar mit einer offenen Lösung zu starten und den Zugang nachträglich einzuschränken, wenn die Fahrzeuge zu wenig verfügbar sind
- Wichtig ist der Handy-Empfang, falls ein Parkplatz in der Tiefgarage genutzt werden. Mobility geht hierzu mit einem Messgerät an den betreffenden Standort und führt Tests durch. Mit einem Repeater könnte auch in einer TG der Empfang hergestellt werden, wenn Signale vorher zu schwach sind.
- Zeitrahmen Realisierung: bei Elektro-Szenario: 5-6 Monate, konventionell: 2-3 Monate

4.5 E-Bike- und Anhänger-Verleih

Für die Bewohnenden werden ein E-Bike und ein Anhänger angeschafft, welche für Freizeit-Ausfahrten oder zum Einkaufen von speziellen Gütern ausgeliehen werden können.

Empfehlungen:

- Das E-Bike wird mit integrierter Ladestation im Veloraum untergebracht. Durch die integrierte Lösung E-Bike / Ladestation ist gewährleistet, dass das E-Bike ständig einsatzbereit ist.
- Falls möglich kann auch der Anhänger unterirdisch aufbewahrt werden – ansonsten ist sein Platz an einem witterungsgeschützten oberirdischen Ort. Mit einer fix installierten Kupplung am E-Bike wird für eine unkomplizierte und bequeme Nutzung gesorgt.
- Bewohnende erbringen den Nachweis, dass sie eine Haftpflicht-Versicherung abgeschlossen haben und unterschreiben eine Nutzungs-Vereinbarung (Dauer der Nutzung, Reservation, Meldung bei Schäden, Sorgfaltspflicht etc.).
- Für die Ausleihe kann eine WhatsApp-Gruppe aufgebaut werden, damit die Bewohnenden jederzeit sehen, ob das E-Bike, respektive der Anhänger verfügbar ist.
- Der Eigentümer regelt den Unterhalt des E-Bikes / Anhängers mit einem Velohändler.

Auf einfache Zugänglichkeit des Abstellplatzes ist zu achten. Vergleiche dazu auch Kapitel 4.3.

⁷ Der Dacia Sandero ist die günstigste Variante – ein Elektro-Auto kostet in allen Fahrzeugkategorien jeweils CHF 1'000.- mehr.

4.6 Paketbox

Für Menschen ohne eigenes Auto ist es eine grosse Hilfe, wenn sie sich auf bequeme Art und Weise Waren nach Hause liefern lassen können. Dies entbindet sie davon, selbst für den Transport zu sorgen. Zudem entspricht es einem generellen Trend, dass mehr und mehr Waren im Internet bestellt und zu irgendwelchen Zeiten geliefert werden, auch wenn die Empfänger:innen der Waren nicht zu Hause sind. Mit der Abholeinladung müssen sie sich danach um die Übergabe der Ware kümmern, was sehr mühsam sein kann, insbesondere dann, wenn die betreffenden Mieter:innen selten zu Hause sind.

Das oben geschilderte Problem kann mit einer Paketbox der Ernst Schweizer AG gelöst werden, welche als Annahmestelle für die Siedlung dient. Vorgeschlagen wird eine Lösung, welche in Briefkasten und Sonnerie integriert werden kann. Die Paketbox ist eine innovative Lösung – bestehend aus abschliessbaren Kästen und einem Bedienterminal. Sie ermöglicht, dass Pakete von unterschiedlichen Diensten geliefert und sicher deponiert werden können, wenn die Mieter:innen nicht zu Hause sind. Der Lieferant hinterlässt auf dem Bedienterminal den Code, mit welchem die entsprechende Sendung ausgelöst werden kann. Der Empfänger oder die Empfängerin wird mit diesem Code per E-Mail oder SMS benachrichtigt und kann mit diesem das Paket aus der Box herausholen, wenn er oder sie wieder zu Hause ist.

4.7 Mobilitäts-Information

Unter den Siedlungsbewohnenden dürfte es einige Personen geben, welche nicht genau über die Mobilitätsoptionen für Menschen ohne eigenes Auto Bescheid wissen.

Zudem sind mit diesem Mobilitätskonzept Massnahmen vorgesehen, welche der Erklärung und Einführung bedürfen.

Für die Bewohnenden werden daher die wichtigsten Informationen zu ÖV-Nutzung, Velo, Car-sharing, Einkaufen und Transportieren sowie sonstige Tipps zusammengestellt und diesen bei ihrem Einzug zur Verfügung gestellt.

Die sporadische Durchführung von Bewohner-Anlässen unterstützt das reibungslose Funktionieren des Mobilitätskonzeptes. Gerade bei hoher Mieterfluktuation kann es angezeigt sein, die Mietenden persönlich sowie mit den allgemeinen standortbezogenen alternativen Mobilitätsmöglichkeiten vertraut zu machen.

5. Vermietung

Im Areal Brunnern wird es eine gewisse Zahl an Mietparteien geben, die ohne eigenes Auto in der Siedlung leben.

Bei der Vermietung wird die Nachfrage nach Wohnungen so gesteuert, dass die entsprechende Anzahl an Parkplätzen ausreicht, ohne die Nachbarschaft mit Fremdparkierung zu belasten.

- Für die Auswahl der Miet- und Kaufparteien werden die beabsichtigte Mobilität sowie deren Anspruch auf Parkplätze berücksichtigt. Besteht eine Knappheit an verfügbaren Parkplätzen, werden autofreie Parteien bevorzugt.
- Das Areal Brunnern ist einer autoreduzierten Mobilität verpflichtet und stellt eine reduzierte Anzahl an privaten Parkplätzen zur Verfügung. Mietende haben daher keinen grundsätzlichen Anspruch auf einen Parkplatz. Es steht ihnen im Bedarfsfall ein Carsharing-Auto zur Nutzung zur Verfügung.

6. Monitoring und Wirkungskontrolle

Gemäss der «Vollzugshilfe Parkierung in der Überbauungsplanung» ist der Eigentümer verpflichtet, ein Monitoring und eine Wirkungskontrolle der Ziele und Massnahmen durchzuführen (Kap. 2, Vollzugshilfe).

Die Eigentümerschaft bestätigt hierfür gegenüber der von der Gemeinde Glarus Nord genannten Amtsstelle einmal jährlich, dass das vereinbarte Kontingent an Parkplätzen ausreicht und dass die getroffenen Massnahmen wirken. Die zu erhebenden Daten für den Controllingbericht sind:

- Ansprechperson Mobilität in der Siedlung
- Stand Vermietung / Verkauf der Wohnungen (Anzahl)
- Parkplatzmiete pro Monat (CHF)
- Anzahl vermietete Parkplätze für Wohnmietende
- Anzahl vermietete Parkplätze an Eigentümer
- Anzahl vermietete Motorrad-Parkplätze
- Auslastung der Besucher-Parkplätze (in %)

Falls Probleme mit der Einhaltung des Mobilitätskonzepts bestehen, benennt die Eigentümerschaft gegenüber der Gemeinde das weitere Vorgehen.

Bei einem gut funktionierenden Mobilitätskonzept ist der Controllingbericht nur noch auf Verlangen nach fünf Jahren einzureichen.