



SVI Mobilität - Parkplätze im Kanton Zug

Bellinzona, 23. November 2017

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage
2. Ziele Kanton Zug
3. Massnahme
4. Auswirkungen
5. Fazit

Ausgangslage - Verkehrsaufkommen

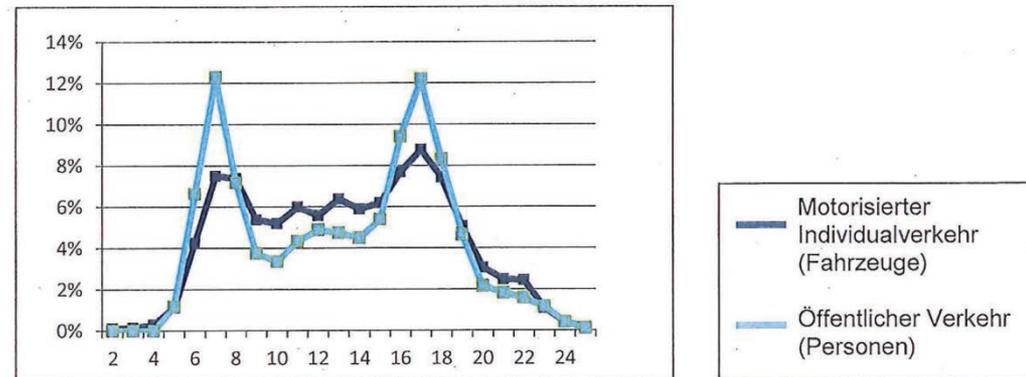
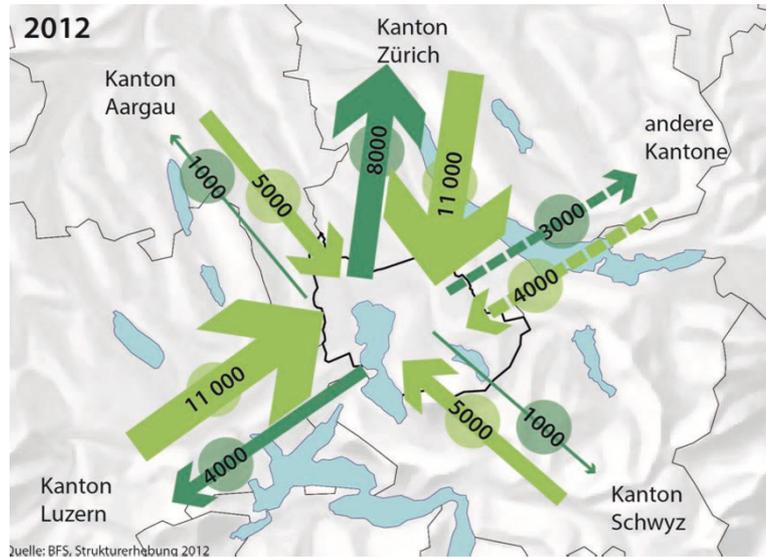
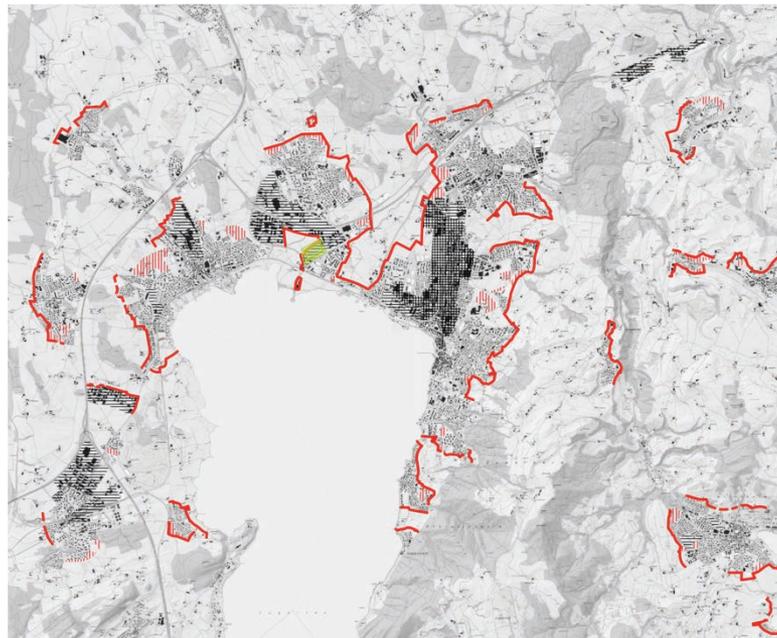


Abb. 1: Anteil an der Tagesbelastung an der Stadtgrenze Zug nach Verkehrsmittel

- Strassennetz gut ausgelastet
- Entlastungstunnel / Stadttunnel wurde 2015 abgelehnt

Ausgangslage - Verdichtungsgebiete

- Verdichtungsgebiete I & II gemäss kantonalem Richtplan (2015)



Kanton Zug Amt für Raumplanung

Ausgangslage	Richtplaninhalt	Kapitel	
		S 1	Siedlungsgebiet
		S 1	Gebiet für Siedlungserweiterung
		S 2	Siedlungsbegrenzung (ohne / mit Handlungsspielraum)
		S 5	Gebiet für Verdichtung I / Gebiet für Verdichtung II

Siedlung

Beispiel Quartiergestaltungsplan Äussere Lorzenallmend

- Siedlungswachstum aufnehmen – Verdichtung im Bestand

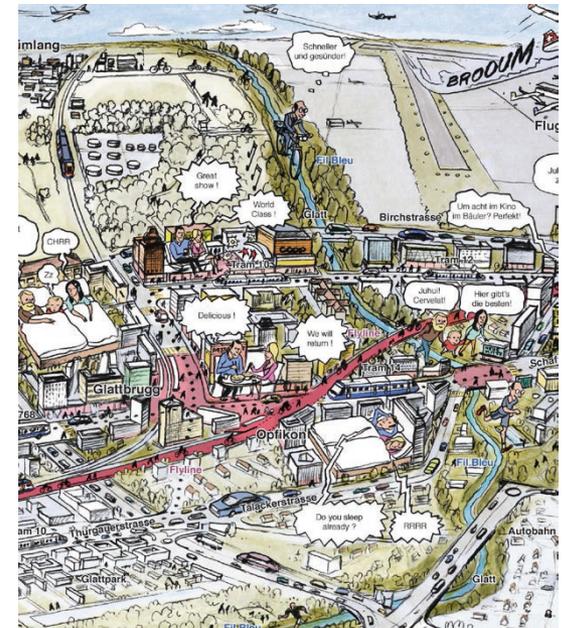
Ausgangslage - Verdichtungsgebiete

sehr Gut erschlossene Gebiete – besonders durch ÖV und Fuss- und Veloverkehr

➔ **städtisches Verkehrssystem** vorhanden

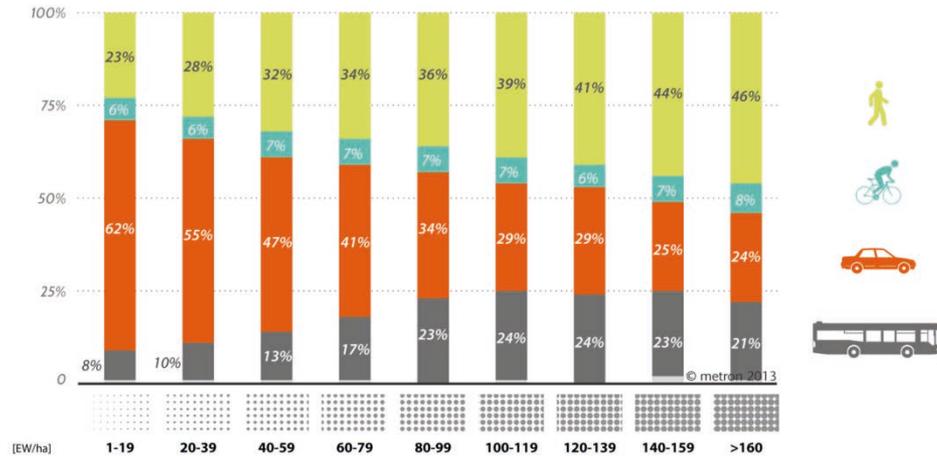
3 Hauptpfeiler eines städtischen Verkehrssystems

- Attraktiver Freiraum und hohe Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Veloverkehr
- Gute Zugänglichkeit der ÖV-Haltestellen und gutes ÖV-Angebot
- Konzentration des motorisierten Verkehrs auf verkehrsorientierte und leistungsfähige Hauptachsen und siedlungsverträgliche Abwicklung in Quartiere

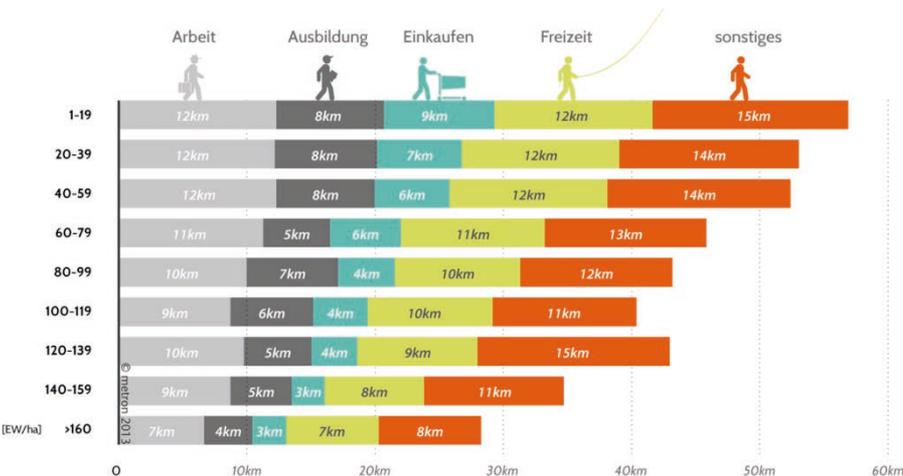


Quelle: Sinnbild städtisches Verkehrssystem, Gebietsmanagement Airport-Region, 2017

Ausgangslage – Verkehrsverhalten



Je dichter, desto weniger MIV
Verkehrsmittelwahl nach Dichtekategorie



Je dichter, desto kürzer die Wege
Wegedistanz nach Dichtekategorie

Mobilitätsverhalten bzgl. Nachfrage:
→ Qualitative Dichte

Mobilitätsverhalten bzgl. Angebot:
→ Verkehrsmittel der Dichte

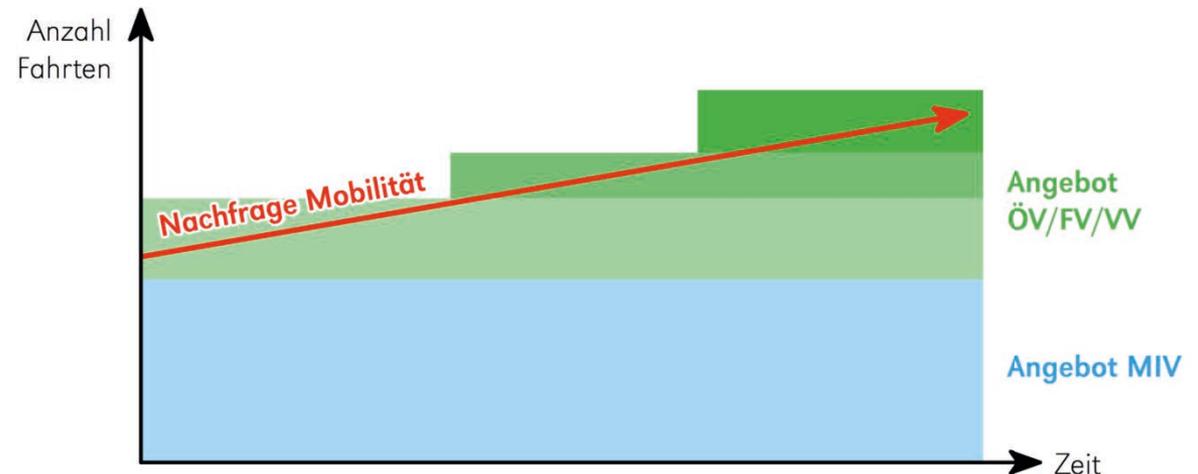



Quelle: SVI Veranstaltungsreihe (2014), Dichte und Mobilitätsverhalten, Jonas Bubenhofer, Metron Verkehrsplanung AG, 22. Mai 2014

Ziele

- Verdichtungen soll ohne zusätzliche Parkplätze erfolgen – im Vergleich zur zulässigen Grundnutzung
- Zusätzliche Köpfe / Einwohner und Beschäftigte sowie Besucher sollen mit dem öffentlichen Verkehr, zu Fuss oder mit dem Velo anreisen und verkehren

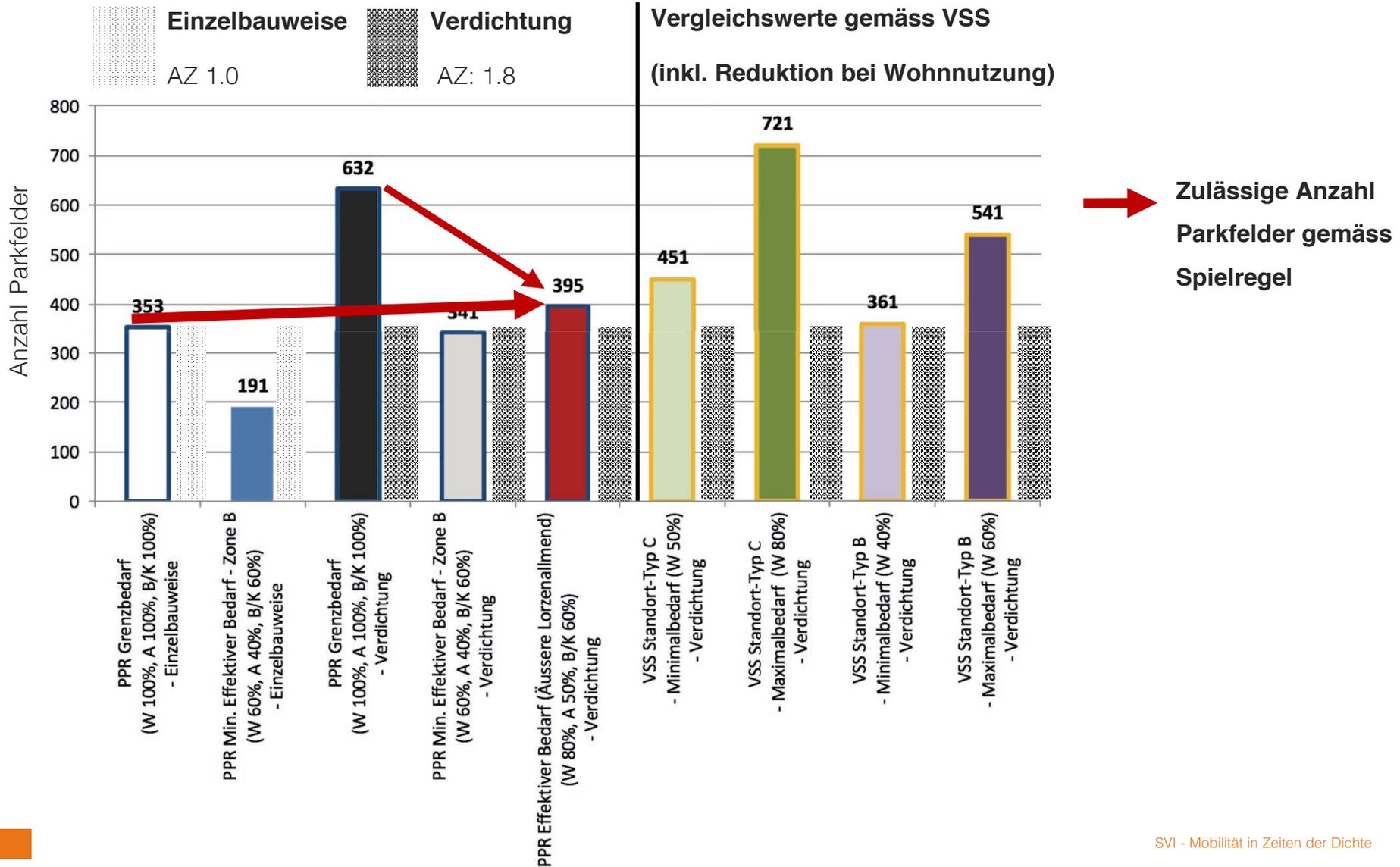
Zusätzliche Nachfrage wird von ÖV, Fuss- und Veloverkehr aufgenommen



Massnahme

- **Spielregel:** Parkfelder nur für Nutzungsmass gemäss Grundordnung / Bau- und Zonenordnung zulässig

Massnahme – Quartiergestaltungsplan Stadt Zug



Auswirkungen

- Grundlage für grosse Planungen in Verdichtungsgebieten:
Parkfeldanzahl orientiert sich am Minimum gemäss VSS-Berechnung
- Bisher keine negativen Effekte aufgetreten, teilweise Unverständnis der Bauherrschaft / Eigentümerschaft
- Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen und das Verkehrsverhalten (Modal-Split) werden sich erst in ein paar Jahren zeigen

Fazit

- Einfache und verständliche Regelung und gute Umsetzbarkeit
- Entspricht der Entwicklung der Mobilitätsangebote
- Fördert Denken über Mobilitätsverhalten
 - ➔ Massnahmen zum Mobilitätsmanagement werden ergriffen und angewendet
- Sensibilisierung / Information Bauherrschaften und Politik als laufende Daueraufgabe

Impressum

Auftraggeber:

SVI

Verfasser/-innen:

TEAMverkehr.zug ag

Oscar Merlo

merlo@teamverkehr.ch