



Version 2.0 / 20.07.2017 / VP 17-5037

Therma-Areal Sursee

Mobilitätsstrategie

Grundlagenpapier zum Bebauungsplan

Auftraggeber

Pax
Schweizerische Lebensversicherungs-Gesellschaft AG
Yves Racine
Aeschenplatz 13
4002 Basel

Verfasser

VIAPLAN AG
Sandgruebestrasse 4
6210 Sursee

Aschi E. Schmid
Bauingenieur FH/SVI



Cécile Baumeler
Bauingenieurin ETH/SVI
Verkehringenieurin / Mobilitätsexpertin



Änderungsverzeichnis

Version	Datum	Kapitel	Änderung	Autor
1.0	13.07.2017	Alle	Berichtsvorlage	CB / SA
2.0	20.07.2017	Alle	Ergänzungen	CB / SA

INHALTSVERZEICHNIS

1	Ausgangslage	1
1.1	Begriffe	1
1.2	Mobilitätsverhalten	1
2	Mobilitätsstrategie	2
2.1	Allgemein	2
2.2	Ziele	2
2.3	Generelle Umsetzungsmassnahmen	2
3	Mobilitätskonzept	4
3.1	Nutzen	4
3.2	Verankerung	5
3.3	Inhalt	5
4	Fazit	6



1 AUSGANGSLAGE

Das Therma-Areal in Sursee befindet sich an der SBB-Bahnlinie etwa 200m vom Bahnhof Sursee entfernt. Das Areal ist eng mit dem Gestaltungsplanperimeter Centralstrasse-Ofenfabrik verbunden. Auf dem Gestaltungsplanareal bestehen bereits einige Wohn- und Gewerbegebäude. Über das Therma-Areal wird ein Bebauungsplan erstellt. Über beide Areale sind rund 360 Wohnungen und ca. 2'200m² Büro- und Gewerbeflächen geplant und teilweise bereits umgesetzt.

Eine erste Parkfeldermittlung durch Kost + Partner AG zeigt, dass die Anzahl Parkfelder für beide Areale in einer Grössenordnung von rund 450 Parkfelder liegen wird. Diese Anzahl wird Auswirkungen auf das umliegende Verkehrsnetz haben. Die Areale befinden sich innerhalb einer Tempo-30-Zone.

1.1 Begriffe

1.1.1 Mobilitätsstrategie

Die vorliegende Mobilitätsstrategie legt auf Stufe Bebauungsplan die übergeordneten Ziele für die Mobilität fest und zeigt mögliche Massnahmen auf, wie diese Ziele erreicht werden sollen.

1.1.2 Mobilitätskonzept

Das Mobilitätskonzept, welches auf Stufe Bauprojekt erstellt wird, konkretisiert die Mobilitätsstrategie.

1.2 Mobilitätsverhalten

Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung unterliegt dem stetigen Wandel. Es wird von vielen Faktoren beeinflusst. Einerseits spielt das Mobilitätsangebot, die Einbettung des Areals in seine Umgebung, sowie Umweltaspekte eine wichtige Rolle.

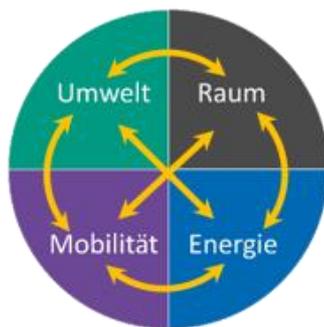


Abbildung 1: Gegenseitige Beeinflussung der Bereiche Umwelt, Raum, Energie und Mobilität

Andererseits beeinflussen uns auch soziale Aspekte wie beispielsweise politische Grundhaltungen und Ideale. Früher und teilweise auch noch heute galt das Auto als Statussymbol. Die Ungebundenheit und auch die Nutzung der Zeit in öffentlichen Verkehrsmitteln attraktivieren die Nutzung des ÖVs. Der Wandel des Verhaltens bringt auch zwangsweise einen Wandel des Angebotes mit sich. Das Mobilitätsangebot ist durch das Mobilitätskonzept möglichst gut auf das Mobilitätsverhalten der Nutzer eines Areals abzustimmen.



2 MOBILITÄTSSTRATEGIE

2.1 Allgemein

Das Bebauungsplangebiet Therma befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Sursee. Dieser dient als Umsteigehub. Ausserdem liegt das Areal innerhalb einer Tempo-30-Zone. Die Mobilitätsstrategie gilt für das ganze Bebauungsplangebiet Therma (Bebauungsplan Therma-Areal / Bahnhofplatz, Gestaltungsplan Centralstrasse / Ofenfabrik und Gestaltungsplan Therma Süd). Sie richtet sich somit an bestehende, bewilligte und geplante Bebauungen.

2.2 Ziele

Mit dem Gedanken einer umweltschonenden, nachhaltigen und energieeffizienten Mobilität wird für das Areal ein möglichst hoher Modal-Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs angestrebt. Die Anzahl Parkfelder und die MIV-Fahrten sollen soweit möglich, tief gehalten werden.

Die Nutzenden des Areals dürfen dadurch nicht in Ihrer Mobilität eingeschränkt werden. Im Gegenteil, es sind geeignete Angebote zu schaffen, welche möglichst viele Mobilitätsbedürfnisse abdecken.

Der Investor legt Wert darauf, dass das Bebauungsplangebiet Therma mit einer zukunftsorientierten, nachhaltigen und energieeffizienten Mobilität geplant wird.

2.3 Generelle Umsetzungsmassnahmen

Damit die definierten Mobilitätsziele erreicht werden können sind über das Bebauungsplangebiet Therma Richtprojekte ausgearbeitet und aufeinander abgestimmt worden. Die Ergebnisse und Massnahmen aus diesen Richtprojekten bilden die Grundlage für die Umsetzung der Mobilitätsstrategie in einem Mobilitätskonzept.

Folgende, bereits festgelegte Massnahmen werden helfen die definierten Mobilitätsziele zu erreichen:

- Reduzierte Anzahl Parkfelder (49% des Normbedarf) über das ganze Bebauungsplangebiet
- Definition einer Obergrenze von 454 Parkfeldern
- Reduzierte Anzahl Besucherparkfelder (schlecht einsehbar an den Arealrändern)
- Definierte und direkte Einfahren und Ausfahrten in die Einstellhalle
- Vermeidung von oberirdischen Erschliessungsfahrten
- Weitgehende Entflechtung der MIV-Erschliessung und der Veloerschliessung
- Attraktivitätssteigerung der Rigistrasse (Fussweg entlang der Strasse)
- Direkte Anbindung der Fusswege und der Velowege an das übergeordnete Netz
- Attraktive Fusswege und Velowege innerhalb der Bebauung



Weitere Massnahmen zur Einhaltung der gesetzten Mobilitätsziele können aus den folgenden Bereichen evaluiert und definiert werden. Die geeignete Kombination dieser Massnahmen ist in Abhängigkeit mit den oben beschriebenen Grundlagen im Mobilitätskonzept zu definieren.

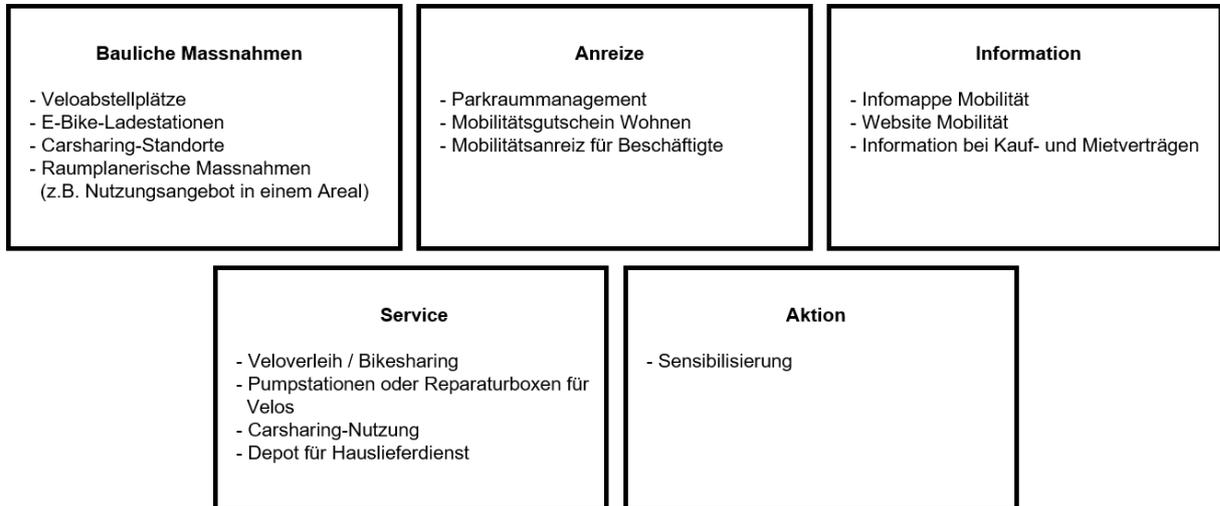


Abbildung 2: Massnahmenbereiche

Abbildung 2 zeigt mögliche Bereiche und mögliche Massnahmen, die für die Umsetzung der definierten Mobilitätsstrategie wichtig sind. Die Aufzählung ist nicht abschliessend. Dem Ideenreichtum sind keine Grenzen gesetzt.

Damit die geeignete Kombination von Massnahmen umgesetzt wird, müssen sie im Mobilitätskonzept auf Stufe Bauprojekt beschrieben und vom Stadtrat Sursee genehmigt werden.

Für eine erfolgreiche Umsetzung der gesetzten Mobilitätsziele sind im Mobilitätskonzept Aussagen über folgende Massnahmen zu machen und wenn nicht schon berücksichtigt, bei der Planung zu integrieren:

- Anzahl Veloabstellplätze gemäss SN-Norm
- Attraktive Gestaltung der Veloabstellplätze
- Carsharing-Standorte
- Elektroauto-Ladestationen



3 MOBILITÄTSKONZEPT

Die vom Stadtrat Sursee genehmigte Mobilitätsstrategie muss auf Stufe Bauprojekt in einem Mobilitätskonzept konkretisiert werden.

Die in den Richtprojekten und in den Sonderbauvorschriften zum Bebauungsplan Therma-Areal / Bahnhofplatz definierten Festsetzungen bilden dabei die Grundlage für das Mobilitätskonzept.

In den folgenden Unterkapiteln werden die Grundsätze eines Mobilitätskonzepts generell umschrieben. Im Einzelfall wird sich ein Mobilitätskonzept spezifisch mit dem zu beurteilenden Gebiet auseinandersetzen und die definierten Rahmenbedingungen (Gesetze, Verordnungen, Richtprojekte) sind als gegeben anzunehmen.

3.1 Nutzen

Auf den ersten Blick sieht es so aus, als ob ein Mobilitätskonzept Einschränkungen für die Nutzer bedeutet. Bei genauerer Betrachtung erkennt man, dass jedoch ein Mobilitätskonzept Möglichkeiten für alle Nutzer bietet.

Wie auch im Handbuch der MIPA¹ beschrieben, kann mit einem arealbezogenen Mobilitätsmanagement für alle Beteiligten ein positiver Nutzen erreicht werden. Mit dem Mobilitätsmanagement ist sichergestellt, dass das Mobilitätskonzept erfolgreich umgesetzt wird. Das Schonen natürlicher Ressourcen im Sinne eines reduzierten Energieverbrauchs steht dabei im Vordergrund. Weitere Aspekte wie Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit spielen ebenfalls eine wichtige Rolle.

Das arealbezogene Mobilitätsmanagement² befasst sich mit den durch die Aktivitäten in einem Areal generierten Mobilitätsbedürfnissen und Verkehrsvorgängen. Ziel ist es, diese möglichst effizient, d.h. umwelt- und sozialverträglich sowie wirtschaftlich abzuwickeln. Dabei bedarf es einer aktiven Rolle der Akteure in einem Areal, indem diese Entscheide so treffen und Massnahmen in ihrem eigenen Wirkungsbereich so umsetzen, dass sie einen möglichst grossen Beitrag zur Zielerreichung leisten. Der Nutzen eines arealbezogenen Mobilitätsmanagements manifestiert sich für die wichtigsten Akteure in unterschiedlicher Art und Weise:

Behörden (Standortgemeinde und Standortkanton)

- Die Nutzenden des Areals stillen ihre Mobilitätsbedürfnisse auf eine nachhaltigere und energieeffizientere Art als dies bei vergleichbaren Arealen ohne Mobilitätsmanagement der Fall ist.
- Das vom Areal erzeugte Verkehrsaufkommen lässt sich im multimodalen Verkehrsnetz im Umfeld gut abwickeln.
- Es sind unter Umständen keine oder nur geringfügige Investitionen im multimodalen Verkehrsnetz von Seiten der Behörden nötig.
- Es wird kein Raumbedarf für zusätzliche Verkehrsinfrastrukturen beansprucht.
- Die Grenzwerte der Umweltemissionen werden trotz zusätzlichem Verkehrsaufkommen eingehalten.
- Die Aufenthaltsqualität des Aussenraums gewinnt an Attraktivität.

¹ Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen, www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch

² Quelle: MIPA



Zuständige Akteure im Areal – Private (Grundeigentümerschaft / Bauherrschaft / Investoren)

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

Nutzende des Areals (Bewohnerschaft, Beschäftigte, Kundschaft, etc.)

- Die Nutzenden erhalten mit dem bereitgestellten Mobilitätsmanagement vor Ort ein Angebot, das ihnen den Zugang zum Areal mit verschiedenen Verkehrsmitteln erleichtert und Wahlmöglichkeiten zu Gunsten einer energieeffizienten, umweltschonenden und nachhaltigen Mobilität schafft. Sie können zudem ihre Mobilitätsbedürfnisse möglichst verkehrsarm befriedigen.
- Sie können dadurch ihre persönlichen Mobilitätskosten, ihren Energieverbrauch und die Emissionen reduzieren.
- Sie können sich mit dem Areal identifizieren, weil es mit ihrem persönlichen Werthaltungen in Bezug auf den Umweltschutz übereinstimmt.

3.2 Verankerung

Die Verankerung des Mobilitätskonzepts erfolgt in der Regel in den Sonderbauvorschriften eines Sondernutzungsplanes. Es werden meistens mindestens folgende Punkte festgelegt:

- Wann ist ein Mobilitätskonzept zu erstellen
- Wer erstellt dieses Mobilitätskonzept
- Welche Inhalte müssen zwingend enthalten sein
- Wie wird das Monitoring geregelt
- Wie wird die Sicherung der Verankerung des Mobilitätskonzeptes garantiert

In den Sonderbauvorschriften zum Bebauungsplan Therma-Areal / Bahnhofplatz ist festgehalten, dass die vorliegende Mobilitätsstrategie im Rahmen des ersten Baugesuches zu konkretisieren und in Abstimmung mit den angrenzenden Gestaltungsplanperimetern ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten ist.

3.3 Inhalt

Kernstück eines Mobilitätsmanagements in einem effizienten Areal bilden die Massnahmen. Um diese gut auf das entsprechende Areal abstimmen zu können, soll zuerst eine Analyse der Umgebung gemacht werden. Darin die Lage, Grösse und Nutzung des Areals betrachtet, die Bedürfnisse abgeklärt und die bestehende und geplante Infrastruktur aufgenommen. Anschliessend werden die Ziele definiert. Die Massnahmen werden auf die Erreichung diese Ziele und die Analyse der Umgebung abgestimmt. Das Mobilitätskonzept enthält auch Angaben wie z.B. Zuständigkeiten, Periodizität etc. zum Monitoring und Controlling.



Das Mobilitätskonzept kann Einfluss auf das Mobilitätsangebot oder die Mobilitätsziele haben. Die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes ist somit als iterativer Prozess zu verstehen, bei welchem auch Rückschlüsse auftreten können.

4 FAZIT

Das Therma-Areal in Sursee befindet sich an der SBB-Bahnlinie etwa 200m vom Bahnhof Sursee entfernt. Zusammen mit dem Gestaltungsplanperimeter Centralstrasse-Ofenfabrik, werden rund 360 Wohnungen und ca. 2'200m² Büro- und Gewerbeflächen geplant. Diese Nutzungen werden einen nicht vernachlässigbaren Verkehr auf der Strasse, im öffentlichen Verkehr und auch als Fuss- und Veloverkehr erzeugen.

Die Mobilitätsstrategie sieht eine möglichst nachhaltige, energiearme und umweltschonende Mobilität vor. Mit diesem Gedanken wird für das Areal ein möglichst hoher Modal-Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fussverkehrs und des Veloverkehrs angestrebt. Die Anzahl Parkfelder und die MIV-Fahrten sollen soweit möglich, tief gehalten werden.

Das Mobilitätskonzept konkretisiert die vorliegende Mobilitätsstrategie und zeigt auf, wie der entstehende Verkehr so umweltschonend und nachhaltig wie möglich, abgewickelt werden kann und trotzdem alle Bedürfnisse der künftigen Nutzer des Areals abgedeckt werden können.

Die Ergebnisse und Massnahmen aus den Richtprojekten bilden die Grundlage für die Umsetzung der Mobilitätsstrategie in das Mobilitätskonzept.

Die Wirkung der Massnahmen muss periodisch überprüft werden. Falls die gesteckten Ziele nicht erreicht werden, sind Massnahmen zu ergreifen.

Die Erstellung des Mobilitätskonzeptes ist in den Sonderbauvorschriften des Baubauungsplanes Therma-Areal / Bahnhofplatz verankert. Damit das Konzept akzeptiert wird, sind Kommunikationsprozesse in allen Projektstufen notwendig.