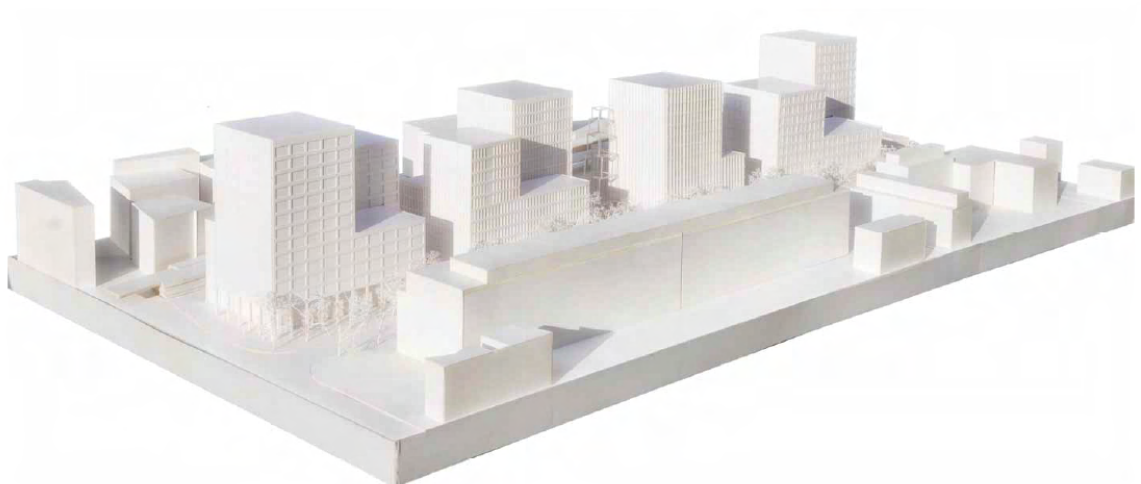


**Stadt Zug**

# **Bebauungsplan Baarerstrasse West - Bahnhof**

**Rahmenmobilitätskonzept Stufe Bebauungsplan**

17.025 / 21. März 2023



**Auftraggeber**

IG BBPL Baarerstrasse / Bahnhof Ost  
Co: Zuger Kantonalbank, Gabriela Theus  
Bahnhofstrasse 1  
6301 Zug

**Verfasser**

**TEAM**verkehr.zug ag  
verkehrsingenieure eth/fh/svi/reg a  
zugerstrasse 45, ch-6330 cham

fon 041 783 80 60  
box@teamverkehr.ch  
www.teamverkehr.ch

Flurin Casanova, casanova@teamverkehr.ch  
BSc FHO in Raumplanung, Verkehrsingenieur

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

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> _____	<b>1</b>
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Aufgabe	1
1.3	Verankerung des Mobilitätsmanagements in der Planung	2
<b>2</b>	<b>Planungsvorhaben / Standortanalyse</b> _____	<b>3</b>
2.1	Geplante Nutzungen und zu erwartende Nutzergruppen	3
2.2	Perimeter / Lage	4
2.3	Erschliessung	5
2.3.1	Motorisierter Individualverkehr	5
2.3.2	Öffentlicher Verkehr	6
2.3.3	Fuss- und Veloverkehr	7
2.3.4	Carsharing	9
2.4	Fazit	10
<b>3</b>	<b>Parkfeldnachweis</b> _____	<b>11</b>
3.1	Parkfeldbedarf / Parkfeldangebot	11
3.2	Nachweis Veloabstellplätze	11
<b>4</b>	<b>Ziele</b> _____	<b>12</b>
<b>5</b>	<b>Massnahmen des Mobilitätsmanagements</b> _____	<b>13</b>
5.1	Stufe Bebauungsplan	13
5.2	Stufe Baugesuch	14
<b>6</b>	<b>Monitoring / Controlling</b> _____	<b>16</b>

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

Das Geviert zwischen Baarerstrasse und Bahngleisen sowie zwischen Gubelstrasse und Gott-hardstrasse soll verdichtet werden. Innerhalb des Perimeters wird aus planerischen, aber auch aus bautechnischen Gründen eine Obergrenze über die zu erstellenden Anzahl Parkfelder festgelegt. Neben Wohnen und Dienstleistung sind wie heute auch Verkaufsnutzungen vorgesehen.

Der Standort soll attraktiv und nachhaltig erschlossen werden, ohne umliegende Infrastrukturen übermässig zu belasten. In diesem Zusammenhang sind Mobilitätsmassnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des Öffentlichen Verkehrs zu untersuchen. Diese sind im Rahmen eines Mobilitätskonzepts darzulegen. Das Mobilitätskonzept stützt sich auf Ziffer 18 der Bestimmungen zum Bebauungsplan Baarerstrasse West / Bahnhof.

## 1.2 Aufgabe

In enger Zusammenarbeit mit der IG BBPL Baarerstrasse / SBB Ost und der Stadt Zug ist ein Mobilitätskonzept zum Bebauungsplan zu erstellen. Das Konzept beinhaltet folgende Teilbereiche:

- Perimeter
- Darstellung der Erschliessung des Perimeters durch die verschiedenen Verkehrsmittel
- Formulierung der Zielsetzung, welche mit dem Mobilitätskonzept erreicht wird
- Massnahmen des Mobilitätsmanagements, Mobilitätsreglement
- Weitergehende Massnahmen
- Monitoring und Controlling

Das Mobilitätsmanagement ist ein wichtiger Faktor, um einen reduzierten Parkfeldbedarf zu ermöglichen und gleichzeitig eine hohe Standortattraktivität zu sichern. Daher werden im Rahmen des Mobilitätsmanagements Massnahmen-Sets entwickelt, welche die Nutzung des öffentlichen Verkehrs und des Velos sowie das zu Fussgehen begünstigen. Dabei ist wichtig, dass das Mobilitätsmanagement auf die bestehenden Infrastrukturen abgestimmt wird.

### 1.3 Verankerung des Mobilitätsmanagements in der Planung

Gemäss Handbuch MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen<sup>1</sup> ist das Mobilitätsmanagement stufengerecht in den Planungsprozess einzubeziehen. Ein detailliertes Mobilitätskonzept ist oft erst auf Stufe Baugesuch zweckmässig, da erst dann die Nutzungen und deren Intensität weitgehend bekannt sind.

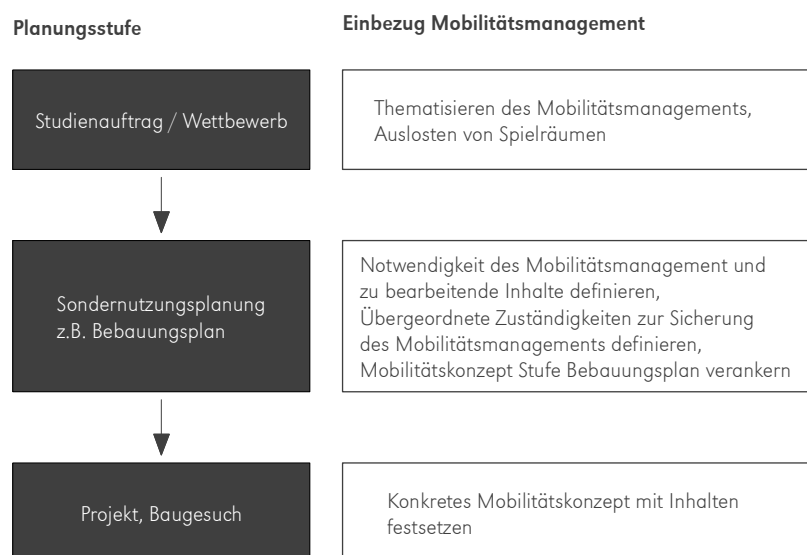


Abbildung 1: Verankerung in arealspezifisch wirkende Instrumente, Grundlage: MIPA Verankerung des Mobilitätsmanagements ergänzt durch TEAMverkehr.zug

Auf Stufe Bebauungsplan werden die Notwendigkeit und die Inhalte des Mobilitätsmanagements festgelegt. Obwohl erst auf Stufe Baugesuch detaillierte Mobilitätsmassnahmen definiert werden können, sollten schon auf Stufe Bebauungsplan die grundlegendsten Massnahmen und vor allem die Zuständigkeiten für die übergeordnete Koordination über das gesamte Areal definiert werden. Da Bauvorhaben auf einem Areal meist etappiert und von verschiedenen Bauherrschaften umgesetzt werden, ist eine Regelung der wichtigsten Zuständigkeiten auf Stufe Bebauungsplan umso wichtiger, um die langfristige Sicherung des Mobilitätsmanagements zu gewährleisten.

<sup>1</sup> Energie Schweiz für Gemeinden, Verankerung des Mobilitätsmanagements, MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen, Mai 2014

## 2 Planungsvorhaben / Standortanalyse

### 2.1 Geplante Nutzungen und zu erwartende Nutzergruppen

Mit dem Bebauungsplan wird gem. Ziffer 3 Absatz 1 der Bestimmungen eine etappierte Erneuerung des Gevierts Bahnhof-Baarerstrasse-Gubelstrasse-Gotthardstrasse ermöglicht. Mit der Erneuerung wird eine Verdichtung des Areal angestrebt. Die Nutzungen sind auf dieser Planungsstufe noch nicht genau definiert. Es soll jedoch ein ausgewogener Nutzungsmix an Wohnen, Dienstleistung und Verkauf angeboten werden. Stand Bebauungsplan sind rund 200 Wohnungen und rund 30'000 m<sup>2</sup> Fläche für Dienstleistung und Verkauf vorgesehen. Es ist Stand heute vorgesehen, einen Anteil als preisgünstigen Wohnraum und Gewerbefläche vorzusehen.

Demnach ist mit folgenden Nutzergruppen zu rechnen:

#### **Bewohner**

Die arbeitstätigen Bewohner verlassen das Areal am Morgen und kommen am Feierabend wieder nach Hause auf das Areal. Sie sind mehrheitlich zu den Hauptverkehrszeiten unterwegs. Nichtarbeitstätige Bewohner verlassen das Areal für Besorgungen usw. und verkehren eher ausserhalb der Hauptverkehrszeiten.

#### **Beschäftigte**

Das Personal kommt mehrheitlich am Morgen auf das Areal und verlässt es am Abend wieder. Über den Mittag und nach Feierabend nutzen sie das Versorgungsangebot auf dem Areal oder in der näheren Umgebung.

#### **Besucher-/ Kunden**

Besucher der Wohnnutzungen verkehren hauptsächlich am Abend und am Wochenende auf dem Areal. Kunden der verschiedenen Betriebe verkehren primär zu Büro- und Ladenöffnungszeiten auf dem Areal. Bewohner des Areals zählen auch zum Kundenkreis. Aufgrund des Nutzungsmixes profitieren sie von besonders kurzen Wegen.

## 2.2 Perimeter / Lage

Das Bebauungsplangebiet liegt an zentralster Lage direkt am Bahnhof Zug. Versorgungseinrichtungen (Bildung, Einkauf, Verwaltung, Freizeit und Kultur) für den täglichen Bedarf und darüber hinaus sind daher in nächster Nähe aufzufinden. Die Metalli, die Neustadtpassage und die Altstadt sind in wenigen Gehminuten erreichbar. Der See als wichtiges Erholungsgebiet befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Zentrum.



Abbildung 2: Lage Perimeter Bebauungsplan Baarerstrasse West / Bahnhof, Grundlage GIS Kanton Zug

## 2.3 Erschliessung

### 2.3.1 Motorisierter Individualverkehr

Die Stadt Zug ist über ein dichtes Netz an Kantons- und Gemeindestrassen erschlossen. Das Areal liegt direkt an der Baarerstrasse, die als Sammelstrasse typisiert ist. Innerhalb von knapp 10 Minuten Fahrzeit sind die Anschlüsse Baar und Zug an die A4 erreichbar. Die A4 bietet Verbindungen in Richtung Sihlbrugg, Affoltern a. A. – Zürich, Luzern und Schwyz.

Im Sommer 2021 wurde die Tangente Zug / Baar eröffnet. Sie verbindet den Autobahnanschluss Baar mit der Ägeristrasse im Gebiet Margel und soll die Stadt Zug und die Gemeinde Baar vom Durchgangsverkehr entlasten. Durch die Tangente wird die Erreichbarkeit des Bebauungsplanperimeters aus den Berggemeinden von Norden her deutlich verbessert.

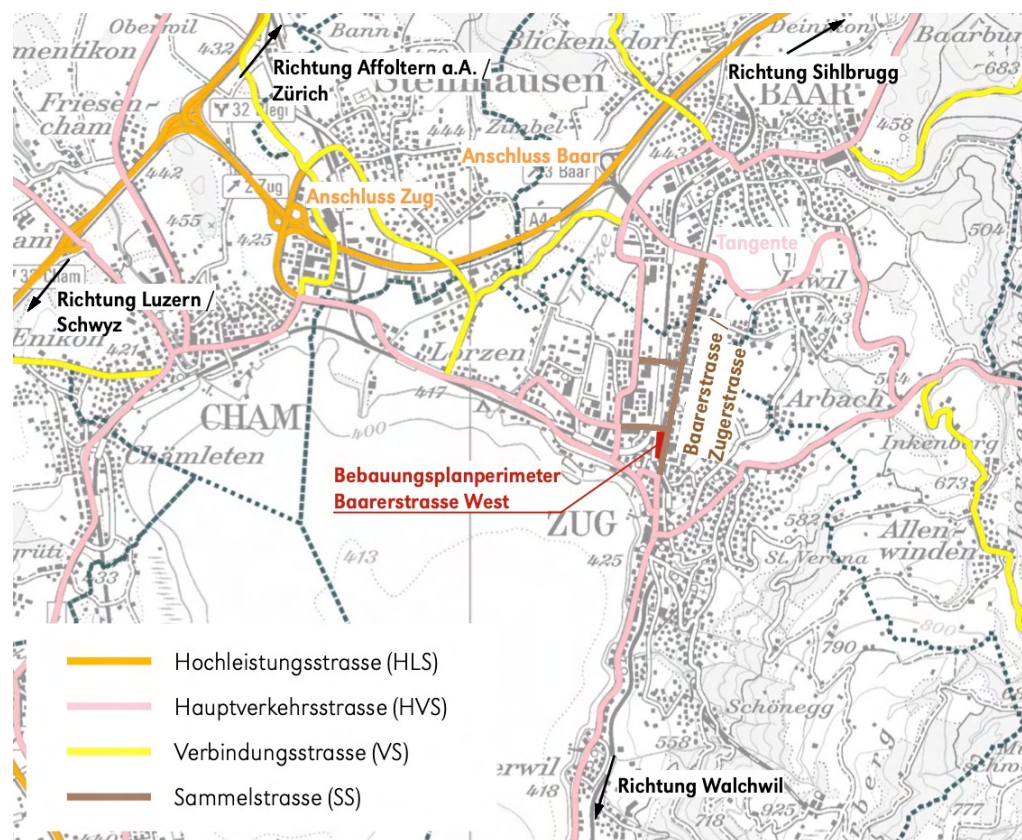


Abbildung 3: Erschliessung MIV, Grundlage Typisierung Strassennetz, Baudirektion Tiefbauamt Kanton Zug, Stand 24. Juni 2021

### 2.3.2 Öffentlicher Verkehr

Das Areal liegt direkt am Bahnhof Zug und ist durch den ÖV sehr gut erschlossen. Gemäss Bundesamt für Raumentwicklung ARE befindet sich das Areal in der ÖV-Güteklasse A, was für eine sehr gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr steht.

Der Bahnhof Zug bietet regelmässige Bahnverbindungen Richtung Tessin, Zürich und Luzern. Die S5 bietet Verbindung Richtung Zürich HB via. Steinhausen – Affoltern. Die S24 bietet Verbindung in Richtung Region Zimmerberg. Die Stadtbahn (S1 und S2) übernimmt die Feinerschliessung zwischen Baar – Zug – Luzern und Baar Lindenpark – Zug – Walchwil – Erstfeld.

Weiter verkehren diverse Buslinien ab dem Bahnhof Zug ins Umland.



Abbildung 4: ÖV-Güteklasse gemäss Bundesamt für Raumentwicklung ARE, [www.geo.admin.ch](http://www.geo.admin.ch)

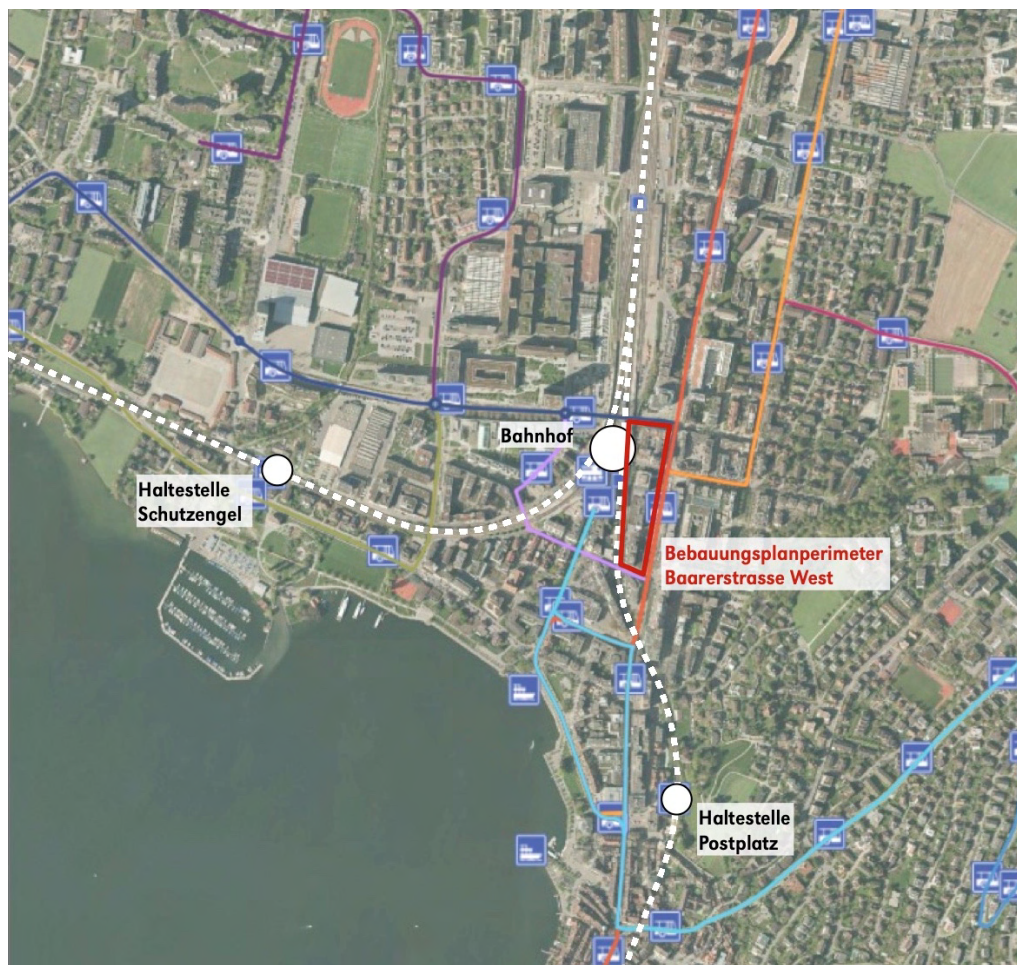


Abbildung 5: Übersicht Erschliessung Bus und Bahn, Grundlage GIS Kanton Zug

### 2.3.3 Fuss- und Veloverkehr

Der Veloverkehr im Kanton Zug soll gefördert und gestärkt werden. Der Kanton Zug ist zurzeit daran, das gesamte kantonale Velonetz zu überprüfen<sup>2</sup>. Im Fokus steht ein gut ausgebautes, sicheres und attraktives Velonetz für Alltagszwecke. Eine neue Kategorie im Velonetz bilden die Velobahnen. Sie verbinden auf qualitativ hochwertige Art und Weise die Stadtlandschaften um Cham, Zug und Baar und weisen die höchsten Ausbaustandards (meistens Eigentrassee) auf. Auf dem Stadtgebiet von Zug ist geplant, die Velobahn von der General-Guisan und Gubelstrasse via Bahnhof und weiter entlang der Bahnlinie Richtung Baar zu führen. Die Anbindung des Bahnhofs an das Velonetz wird dadurch langfristig gestärkt.

Entlang der Gotthardstrasse führt eine kommunale Radstrecke, die die Querbeziehung zu den kantonalen Radstrecken entlang der Industriestrasse und der Bahngleise sicherstellt. Auf der Gubelstrasse und der Baarerstrasse verlaufen kantonale Radstrecken (kant. Velonetzplanung). Die kantonalen Radstrecken bieten attraktive Verbindungen in Richtung Cham, Baar und Walchwil. Am Bahnhof und den Haltestellen Schutzensel und Postplatz werden Bike & Ride – Anlagen zur Verfügung gestellt. Das Areal ist für den Veloverkehr gut erschlossen. Das kantonale und kommunale Netz macht das Velo für kurze und mittlere Strecken (bis ca. 15 km) attraktiv.

<sup>2</sup> Kantonale Velonetzplanung, Kanton Zug, Dokumentation für Vernehmlassung, April 2021

Das Areal ist auch für den Fussverkehr optimal erschlossen. Vom Bahnhof und den Bushaltestellen her kann der Perimeter direkt und sicher zu Fuss erreicht werden. Durch eine kommunale Fussgängerverbindung und einen kantonalen Wanderweg ist das Areal hervorragend an das städtische und kantonale Fusswegnetz angebunden.

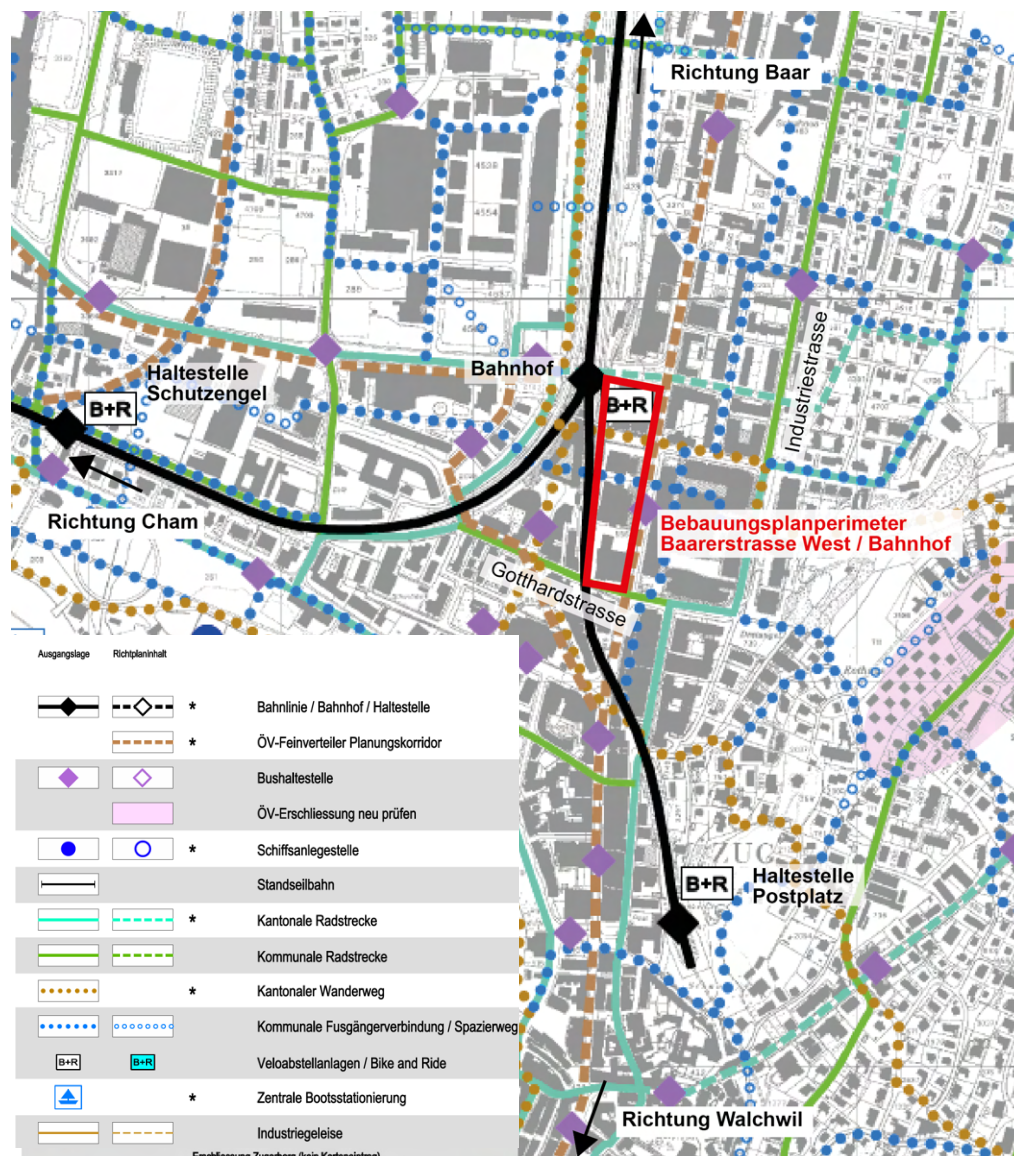


Abbildung 6: Ausschnitt Richtplan Verkehr Stadt Zug, ÖV- Langsamverkehr

### 2.3.4 Carsharing

Das Carsharing ermöglicht Personen, die auf ein eigenes Auto verzichten, gelegentlich ein Auto zu nutzen. Carsharing-Angebote reduzieren zudem den Bedarf an Zweitwagen pro Haushalt, da in Ausnahmefällen, wie zum Beispiel für den Transport von sperrigen Gegenständen, ein Auto genutzt werden kann. Die Stadt Zug bietet ein dichtes Angebot an Mobility-Standorten. Am Bahnhof Zug besteht das grösste Mobility-Angebot des Kantons. Im Umkreis von 300m zum Bebauungsplanperimeter stehen 11 Mobility-Fahrzeuge zur Verfügung, im Umkreis von 500m 20 Fahrzeuge.



Abbildung 7: Übersicht Standorte Mobility, Grundlage GIS Kanton Zug

## 2.4 Fazit

Aufgrund der städtischen, sehr zentralen Lage des Bebauungsplangebietes ist der Standort durch sämtliche Verkehrsmittel sehr gut erschlossen. Besonders attraktiv für weite Strecken ist das vielfältige Bus- und Bahnangebot. Regelmässige Verbindungen vernetzen die Stadt Zug mit den umliegenden regionalen und überregionalen Zentren. Für kurze bis mittlere Strecken steht eine attraktive Radinfrastruktur zur Verfügung. Das kommunale und kantonale Netz bietet sichere und direkte Verbindungen. Die Autobahn bietet dem MIV schnelle Verbindungen Richtung Zürich und Innerschweiz. Eine Vielzahl an Mobility-Standorten macht die Nutzung von Car-Sharing in der Stadt Zug attraktiv.

Die Lage mitten in der Stadt Zug garantiert den Nutzern des Areals kurze Wege zu den wichtigsten Versorgungseinrichtungen (z.B. Bildung, Gesundheit, Einkauf, Freizeit). Die Metalli und die Neustadtpassage verfügen über ein vielfältiges Angebot an verschiedenen Nutzungen und sind damit wichtige Ziele in unmittelbarer Nähe zum Areal. Die Altstadt und der See sind in wenigen Gehminuten erreichbar.

Die attraktive Lage des Areals ermöglicht im Wesentlichen eine nachhaltige Mobilitätsbewältigung der heutigen und künftigen Nutzer. Durch gezielte infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen kann das Potenzial der bestehenden Infrastruktur und Mobilitätsangebote optimal genutzt werden.

Das Areal eignet sich dementsprechend ausgesprochen gut für autoarme Nutzungen.

### 3 Parkfeldnachweis

Die ausführliche Herleitung und der Nachweis zum Bedarf und Angebot an Parkfeldern und Veloabstellplätzen ist dem Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan (TEAMverkehr.zug, dat. 21.3.23) zu entnehmen.

#### 3.1 Parkfeldbedarf / Parkfeldangebot

Gemäss Ziffer 14 Absatz 2 der Bestimmungen zum Bebauungsplan sollen innerhalb des Bebauungsplanperimeters 400 Parkfelder als maximal zulässiges Angebot bewilligt werden. Dies bedeutet, dass rund 40% des Grenzbedarfs (982 Parkfelder) gemäss Reglement der Stadt Zug auf dem Areal angeboten werden dürfen. Wie das Parkfeldangebot auf die zu erwartenden Nutzergruppen zu verteilen ist, wurde dabei nicht explizit festgelegt. Um zu verhindern, dass die umliegenden öffentlichen Parkierungsanlagen zusätzlich belastet werden, sind daher genügend Kunden- und Besucherparkfelder (156 Parkfelder) auf dem Areal zu gewährleisten.

Stand Bebauungsplan sind demnach 39% (156 Parkfelder) des Parkfeldangebots von 400 Parkfeldern den Besuchern und Kunden zuzuordnen. Die restlichen 61% (244 Parkfelder) sind auf die Nutzergruppen Bewohner und Beschäftigte zu verteilen.

#### 3.2 Nachweis Veloabstellplätze

Im Perimeter ist eine ausreichende Anzahl an Veloabstellplätzen bereitzustellen. Gemäss den Bestimmungen zum Bebauungsplan Ziff. 17 Abs. 1 erfolgt die Bedarfsermittlung anhand der VSS-Norm 40 065. Der Bedarf an Veloabstellplätzen für das Richtprojekt liegt bei 959. Davon sind 440 als Kurzzeit-, 519 als Langzeitabstellplätze auszugestalten.

Neben dem arealinternen Bedarf sind für den Bedarf des Bahnhofs Zug weitere 800 Veloabstellplätze im Bebauungsplanperimeter zu realisieren. Davon sind rund 350 Veloabstellplätze in den Baufeldern E1 bis E3 unterhalb des zukünftigen Gleis 1 bereitzustellen. Zusätzlich sind im Baufeld B im Erd- und Untergeschoss rund 450 Veloabstellplätze zu erstellen.

## 4 Ziele

Das Mobilitätskonzept soll gestützt auf den Rahmenbedingungen der Stadt und in Abstimmung mit der Kapazität des umliegenden Strassennetzes, den Bedürfnissen und dem Mobilitätsverhalten der künftigen Bewohnerschaft, den Besuchern sowie den Kunden gerecht werden. Dazu gehört ein Parkplatzangebot, dass auf die Parkplatznachfrage und das Mobilitätsverhalten der Nutzergruppen und Gegebenheiten vor Ort abgestimmt ist.

Die Verkehrserzeugung des Areal soll in Abstimmung mit der Kapazität des umliegenden Strassennetzes gesteuert werden. Alternativen zum motorisierten Individualverkehr werden im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsbewältigung gezielt gefördert. Das reduzierte Parkfeldangebot wird fair, effizient und gemäss transparenter Kriterien auf die verschiedenen Nutzer verteilt und betrieben. Für Kunden und Besucher steht ein genügend grosses Parkierungsangebot auf dem Areal zur Verfügung. Die Erreichbarkeit des Areal wird gewährleistet und es entsteht keine Mehrbelastung der umliegenden öffentlichen Parkieranlagen.

Das Potenzial, das sich durch die zentrale, städtische Lage für den Fuss- und Veloverkehr und der guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr ergibt, ist zu nutzen. Für den Veloverkehr ist ein nachfrageorientiertes Veloparkierungsangebot für die Bewohnerschaft, Besucher und Kunden anzubieten.

## 5 Massnahmen des Mobilitätsmanagements

### 5.1 Stufe Bebauungsplan

#### **Gremium zur Zusammenarbeit / Abstimmung von Massnahmen**

##### *Ausgangslage / Zielsetzung*

In den Bestimmungen zum Bebauungsplan Ziffer 18 wird die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes vorausgesetzt. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes auf Stufe Baugesuch ist durch jeden Grundeigentümer für den entsprechenden Planungsbereich aufzuzeigen, wie die Mobilität aller Nutzergruppen zu ihrem räumlichen Umfeld organisiert und zu bewältigen ist. Das Projekt hat einen langen Zeithorizont und wird etappiert und von verschiedenen Bauherrschaften realisiert. Um die Sicherung des Mobilitätsmanagements langfristig und über das gesamte Areal zu gewährleisten, ist ein verantwortliches Gremium bzw. eine Betreibergesellschaft (siehe Ziff. 18 Abs. 2 BBP) zu bilden.

##### *Beschreibung*

Die Zusammenarbeit und Abstimmung von Massnahmen erfolgt zwecks Kooperation über Dienstbarkeitsgemeinschaften oder ähnliche Formen. Die Zusammenarbeit ermöglicht die Koordination von Massnahmen auf dem Areal, insbesondere der Betrieb der Parkierung wird dadurch vereinfacht. Zudem wird sichergestellt, dass im Sinne des Mobilitätskonzeptes gehandelt wird. Das Gremium bzw. die Betreibergesellschaft stellt das Monitoring sicher und koordiniert das Mobilitätsmanagement der verschiedenen Bauherrschaften.

Mit dem ersten Baugesuch ist die Finanzierung sowie das Monitoring und Controlling zwischen den Grundeigentümern verbindlich vertraglich zu regeln.

##### *Nutzergruppen*

Die Massnahme ist notwendig, damit das Mobilitätsmanagement für alle Nutzergruppen greift.

##### *Zuständigkeiten / Finanzierung*

Bauherrschaften des Areals

## 5.2 Stufe Baugesuch

Aufgrund des reduzierten Angebots an Parkfeldern sind Massnahmen zu treffen, die helfen, die Mobilitätsbedürfnisse der einzelnen Nutzer zu bewältigen. Ziel ist, Alternativen zum eigenen Auto - wie den ÖV, Fuss- und Veloverkehr, Carsharing, Bildung von Fahrgemeinschaften usw. - zu fördern. Dadurch wird der Druck auf das vorhandene Parkierungsangebot gesenkt und die Nutzer in ihrer täglichen Mobilitätsbewältigung unterstützt. Da Besucher- und Kundenparkfelder auf dem Areal gewährleistet werden müssen und das Gesamtangebot auf dem Areal beschränkt ist, wird insbesondere das Parkfeldangebot für Bewohner und Beschäftigte beschränkt. Daher ist der Fokus auf Massnahmen zu setzen, die die Mobilitätsbewältigung von Bewohnern und Beschäftigten unterstützen. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens sind die folgenden Massnahmen mit einem Mobilitätskonzept gemäss Ziffer 18 der Bestimmungen zum Bebauungsplan zu prüfen, allenfalls zu erweitern und mit dem Bau umzusetzen.

### Minimale Massnahmen

Die folgenden Massnahmen sind für das Mobilitätskonzept auf Stufe Baugesuch minimal notwendig. Diese sind je nach zu erwartendem Verkehrsaufkommen um weitere Massnahmen zu ergänzen (siehe Folgeseite).

Mit dem Parkraummanagement wird das reduzierte Parkfeldangebot fair, effizient und gemäss transparenten Kriterien auf die verschiedenen Nutzer verteilt. Da nicht jedem Mitarbeiter und jeder Wohnung ein Parkfeld zusteht, kommen Vergabekriterien zur Anwendung. Mögliche Vergabeberechtigungen sind z.B. lange Arbeitswege (>60 Min. mit ÖV), gesundheitliche Gründe, beruflicher Bedarf, familiäre Gründe etc. Mithilfe des Parkraummanagements sowie der Bewirtschaftung soll die Benutzung von Parkfeldern im Umfeld des Areals vermieden werden. Die Bewirtschaftung der Parkfelder fällt je nach Nutzergruppe unterschiedlich aus.

Massnahme	Nutzergruppe			Zuständigkeiten
	Bewohner	Beschäftigte	Kunden / Besucher	
<b>Management MIV</b>				
Parkraummanagement	✓ (Vergabekriterien definieren)	✓ (Vergabekriterien definieren)		Bauherrschaften / Gremium
Parkfeldbewirtschaftung	✓ (monetär)	✓ (monetär)	✓ (zeitlich und monetär)	Bauherrschaften / Gremium
<b>Förderung Fuss- und Veloverkehr</b>				
Angebot und Ausstattung Veloabstellanlagen	✓	✓	✓	Bauherrschaften

Tabelle 1: Übersicht Massnahmen Mobilitätsmanagement

### Weitergehende beispielhafte Massnahmen

Die folgenden zusätzlichen Massnahmen eignen sich für Bewohner, Beschäftigte und Besucher und können bei Bedarf auf Stufe Baugesuch zusätzlich umgesetzt werden (Beispiele, nicht abschliessend):

- Mit der Anordnung von Parkfeldern für Elektrofahrzeuge und der Bereitstellung der entsprechenden Ladeinfrastruktur werden umweltfreundliche Fahrzeuge für Bewohnende, Beschäftigte und Besucher gefördert (siehe SIA 2060).
- Mit einem Angebot an Steckdosen für E-Bikes wird die Attraktivität des Veloverkehrs gesteigert. Um die Verkehrsmittelwahl bei Beschäftigten zu Gunsten des Velos zu beeinflussen, wird empfohlen, den Beschäftigten Duschen und Umkleidekabinen zur Verfügung zu stellen, damit Velofahrende auch bei schlechtem Wetter und heissen Temperaturen frisch am Arbeitsplatz erscheinen können.
- Das Areal ist optimal an das angrenzende Fuss- und Velowegnetz anzubinden. Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sollen über direkte Zugänge erreichbar sein.
- Ergänzend zum Carsharing Angebot am Bahnhof Zug kann auf dem Areal nach Möglichkeit ein zusätzlicher Mobility-Standort angeboten werden.
- Mit dem Anbieten von Mobilitätsgutscheinen für die Bewohner und Beschäftigten werden Anreize zur Benutzung des öffentlichen Verkehrs geschaffen.
- Mit dem Einrichten eines zentralen Depots für Hauslieferdienste können Lieferungen oder grosse Einkäufe gesammelt und direkt zum Haus geliefert werden. Mehrfahrten aufgrund von Zweitauslieferungen entfallen.
- Durch ein Angebot an Bike- und Cargobikesharing werden Velos und Lastenvelos noch einfacher verfügbar. Lastenvelos sind im Trend und ermöglichen es den Bewohnenden, Kinder und schwere Güter wie Einkäufe problemlos mit dem Velo zu transportieren.
- Durch das Bereitstellen von Informationen und das Sensibilisieren wird auf die Mobilitätsangebote aufmerksam gemacht.

Falls das Potenzial der Massnahmen ausgeschöpft wird und die anvisierten Ziele dennoch nicht erfüllt werden können, kann der Stadtrat weitere Massnahmen verfügen.

## 6 Monitoring / Controlling

Das Mobilitätskonzept auf Stufe Baugesuch hat nach Ziffer 18 Absatz 3d und 5 ein Monitoring und Controlling zu beinhalten. Mit dem Monitoring und Controlling überprüft das verantwortliche Gremium bzw. die Betreibergesellschaft, welches aufgrund der verschiedenen Bauherrschaften und den langen Zeithorizonten zu bilden ist, die Wirksamkeit der Massnahmen und greift allfällig korrigierend ein. Es informiert die Stadt Zug regelmässig über die Wirkung der getroffenen Mobilitätsmassnahmen auf dem Areal und allfällige notwendige Anpassungen der Massnahmen. Dadurch kann auf veränderte Mobilitätsbedürfnisse der Nutzer eingegangen werden. Ziel ist stets, dass die Mobilitätsbedürfnisse der Nutzer mit dem bestehenden Mobilitätsangebot befriedigt werden können.

Folgende Indikatoren werden im Rahmen des Monitorings jährlich erhoben und ausgewertet:

- Auslastung Parkierungsanlagen (über Schrankenanlagen)
- Auslastung Veloparkierungsanlagen und Prüfung Wildparkierung von Velos
- Verkehrsaufkommen anhand Fahrtenerzeugung (über Schrankenanlagen) in Wegfahrten/Spitzenstunde

Die Ergebnisse werden der Stadt Zug periodisch zugestellt. Ein entsprechender Kurzbericht umfasst folgende Inhalte: Indikatoren und Werte, Entwicklung über die Zeit, Zielerreichung und Massnahmenüberprüfung (falls notwendig). Zeigt sich, dass die Ziele nicht erreicht werden können, werden die Massnahmen auf Anordnung des Gremiums überprüft, bestehende Massnahmen verschärft und weitere Massnahmen auf ihre Zweckmässigkeit hin geprüft.