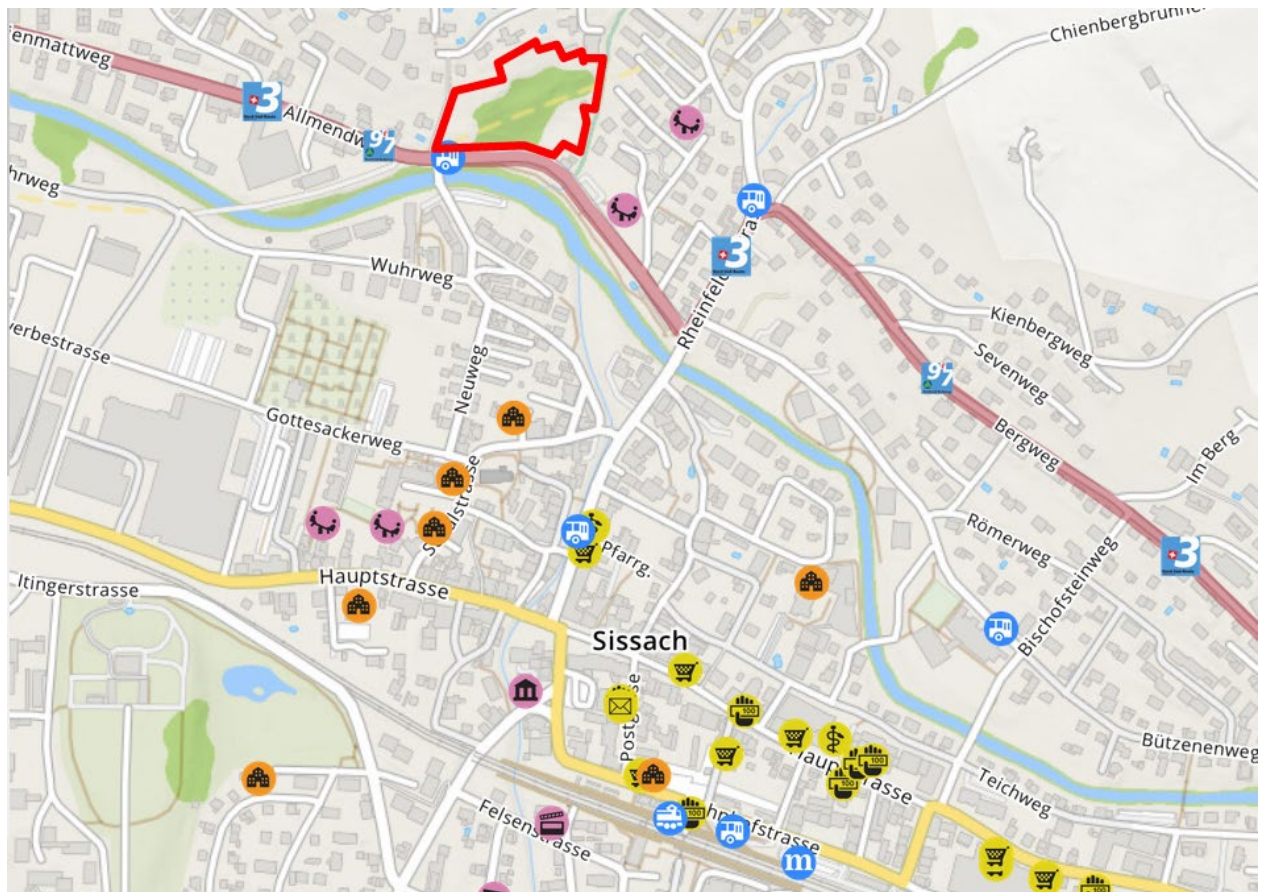


Mobilitätskonzept im Rahmen QP Allmend für autoarmes Mehrgenerationenwohnen und Gewerbe der Kordia Wohnbaugenossenschaft in Sissach BL



200 Meter

©map.search.ch

Auftraggeber

Kordia Wohnbaugenossenschaft, 4450 Sissach

Konzeptverfasser

bernhard Umwelt ▪ Verkehr ▪ Beratung, Samuel Bernhard, Strassburgerallee 64, 4055 Basel

Provisorische Fassung: 7. Oktober 2021

Impressum

Auftraggeber

Kordia Wohnbaugenossenschaft
Karin Monetti
Postfach
4450 Sissach

Konzeptverfasser

bernhard Umwelt ▪ Verkehr ▪ Beratung
Samuel Bernhard
Strassburgerallee 64
4055 Basel

Schnittstellen für Planung

Quartierplan

Stierli + Ruggli Ingenieure + Raumplaner AG
Brigitte Bauer
Unterdorfstrasse 38
Postfach
4415 Lausen

Verkehrsgutachten

Glaser Saxer Keller AG
Andreas Wunderlin
Birsigstrasse 10
4103 Bottmingen

Inhaltsverzeichnis

Impressum	2
Inhaltsverzeichnis.....	3
1. Ausgangslage.....	4
1.1 Baurechtsvergabe / Quartierplan	4
1.2 Vorgaben für das Mobilitätskonzept.....	4
1.3 Dimensionierung des Projektes	5
2. Dimensionierung Abstellplätze / Antrag	5
2.1 Berechnung Abstellplätze nach Norm Kanton Baselland.....	5
2.2 Antrag	6
2.2.1 Auto-PP	6
2.2.2 Abstellanlagen Velo, Mofa, Anhänger, Kinderwagen u.a.	7
3. Standortanalyse	8
3.1 ÖV-Erschliessung.....	8
3.2 Erreichbarkeit Einrichtungen des täglichen Bedarfs.....	8
3.3 Einbettung Velowegnetz und -infrastruktur / Fusswege.....	9
3.4 Carsharing-Möglichkeiten	9
4. Siedlungsmobilität mit reduzierter Anzahl PP.....	10
4.1 Verankerung	10
4.2 Mobilitätskommission und Mobilitätsfonds.....	10
4.3 Auto-Parkierung, innere Wegung und Zugänglichkeit.....	11
4.4 Abstellplätze für Velos und Spezialgeräte.....	11
4.5 Verleih-Angebot	12
4.6 Warenannahme und Consierge	13
4.7 Werkstatt.....	13
4.8 Mobilitäts-Information.....	14
5. Vereinbarung für Wohn-Mieter*innen	15
5.1 Vermietungsreglement.....	15
5.2 Autoverzichtserklärung.....	15
5.3 Gutschein für Autofreie	15
5.4 Härtefall-Regelung.....	15
6. Controlling	16
6.1 Jährliche Bestätigung durch Mieterschaft.....	16
6.2 Jährliche Bestätigung gegenüber Gemeinde Sissach	16
7. Sicherstellung und Vorgehen bei Abweichungen.....	16
7.1 Rechtliche Sicherstellung.....	16
7.2 Vorgehen bei Abweichungen	16

1. Ausgangslage

1.1 Baurechtsvergabe / Quartierplan

Die Kordia Wohnbaugenossenschaft hat am 23. Oktober 2020 mit dem Kanton Baselland einen Baurechtsvertrag über 80 Jahre für das Areal Allmend (GB Nr. 383) in Sissach unterschrieben. Auf dem Areal ist eine Mehrgenerationen Wohnsiedlung mit Gewerbenutzung vorgesehen. Die Genossenschaft bezweckt mit dem Projekt ein ökologisches, soziales und solidarisches Miteinander-Wohnen – mit Raum für Gewerbe und Kultur. Das Projekt soll autoarm umgesetzt werden.

Das Projekt für das Areal Allmend weicht in einigen Punkten von der Regelbauweise ab. Die Neuüberbauung des Grundstücks wird daher mittels eines Quartierplans mit besonderen Vorschriften nach des Gesetzes über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht im Kanton Baselland (Baugesetz, BauG) -> ANPASSEN grundeigentümerrechtlich gesichert. Das Quartierplanverfahren wird durch die Firma Stierli + Ruggli Ingenieure + Raumplaner AG begleitet.

Ergänzend zum Mobilitätskonzept wird ein Verkehrsgutachten verfasst. Verantwortlich dafür ist die Firma Glaser Saxer Keller AG.

1.2 Vorgaben für das Mobilitätskonzept

Die Vorschriften zum Quartierplan Allmend Sissach sind noch nicht festgesetzt. Es wird mit diesen Annahmen gearbeitet.

- Die Anzahl der Pflichtparkplätze wird reduziert
- Für die Mehrheit der Bewohner*innen stehen keine privaten Parkplätze zur Verfügung
- Für die Gewerbenutzung wird keine Parkplatzreduktion einkalkuliert
- Über die Auswahl der Mieter*innen ist sicherzustellen, dass die reduzierte Anzahl an Parkplätzen ausreicht
- Um dieses Ziel zu erreichen, wird mit der Mehrzahl der Mietparteien eine Autoverzichtserklärung unterzeichnet. Es ist eine grosszügige Härtefallregelung vorzusehen
- Damit ein gutes Funktionieren der Mobilität mit einer reduzierten Anzahl an Parkplätzen gewährleistet ist, werden alternative Mobilitätsangebote für die Bewohner*innen und Gewerbenutzer*innen geschaffen (insbesondere Sharing-Angebote, perfekte Velo-Infrastruktur)
- Der reduzierte Bedarf ist im Mobilitätskonzept nachzuweisen und durch ein Controlling dauerhaft zu sichern
- Die Verpflichtung ist als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch einzutragen
- Gibt es wiederholte Abweichungen vom Mobilitätskonzept, sind die gemäss kantonaler Wegleitung¹ minimal erforderlichen Parkplätze nachträglich zu schaffen. Falls dies nicht möglich ist, muss sich der Grundeigentümer an einer öffentlichen oder privaten Parkierungsanlage beteiligen

¹ Nutzungsplanung Siedlung – Grundlagen: Wegleitung «Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas», November 2004

1.3 Dimensionierung des Projektes

Die Kordia Wohnbaugenossenschaft rechnet mit einer Bruttogeschossfläche von 9'400 m². Davon sollen 85% für Wohnungen und 15% für Gewerbe genutzt werden:

- Wohnnutzung: rund 8'000 m² BGF -> 80 Wohnungen
- Gewerbe total: rund 1'400 m² BGF

Zur Ermittlung der Anzahl Wohnungen wird eine Fläche von 100 m² / Whg angenommen, was für die geplanten 2.5 – 4.5 Zimmer-Wohnungen realistisch sein dürfte.

Ein detailliertes Nutzungsprogramm für die Gewerbeflächen besteht noch nicht. Für die nachfolgende Dimensionierung der Abstellplätze wird mit folgender Annahme gerechnet:

- 1 Bistro à 100 m² (40 Sitzplätze)
- Industrie / Gewerbe à 1'000 m² (40 Mitarbeitende)
- Übrige Dienstleistungsbetriebe à 300 m² (nicht kundenintensiv – 15 Mitarbeitende)

2. Dimensionierung Abstellplätze / Antrag

2.1 Berechnung Abstellplätze nach Norm Kanton Baselland

Die Berechnung der Abstellplätze nach der kantonalen Wegleitung ergibt diese Werte:

PP = Parkplatz (Pflicht); AP = Velo-Abstellplatz (Empfehlung)

Wohnnutzung	PP / Whg	PP total	AP / Whg	AP total
Bewohner-PP	1.0	80	2.0	160
Besucher-PP	0.3	24	0.3	24
Total WN	1.3	104	2.3	184

Gewerbenutzung		PP total		AP total
Bistro Arbeitsplatz	1 / 50m ² * 0.4	1	... (*0.5)	1
Bistro Besucher*in	1 / 4 m ² * 0.3	8	... (*0.75)	6
Industrie / Gewerbe Arbeitsplatz	1 / 100 m ² * 0.4	4	... (*0.5)	2
Industrie / Gewerbe Besucher*in	1 / 100 m ² * 0.1	1	... (*0.75)	1
Übrige DL – Arbeitspl.	1 / 30 m ² * 0.4	4	... (*0.5)	2
Übrige DL – Besuch	1 / 30 m ² * 0.2	2	... (*0.75)	2
Total GN		20		14

Gesamttotal		124		198
--------------------	--	------------	--	------------

2.2 Antrag

Die geplante Siedlung auf dem Areal Allmend **soll autoarm realisiert werden.**

Begründung:

- Die Erstellung einer Einstellhalle ist aufgrund des Tunnels und der Grundwasserproblematik nur in reduziertem Umfang möglich
- Die Kordia Wohnbaugenossenschaft realisiert das Projekt mit einem Mobilitätskonzept, welches sicherstellt, dass die Mobilität der Bewohner*innen, der Besucher*innen und der Gewerbenutzer*innen auch mit weniger Parkplätzen gut funktioniert und die Nachbarschaft nicht „zuparkiert“ wird
- Entsprechende alternative – nicht auf das Privatauto ausgerichtete – Mobilitätsangebote werden geschaffen
- Hierfür geht die Kordia Wohnbaugenossenschaft eine entsprechende Verpflichtung gegenüber der Gemeinde Sissach ein. Der reduzierte Bedarf wird im Mobilitätskonzept nachgewiesen und durch ein Controlling dauerhaft gesichert. Die Verpflichtung wird als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch eingetragen

2.2.1 Auto-PP

Nur einer Minderheit der Bewohnenden werden Parkplätze zur Verfügung stehen. Die Kordia Wohnbaugenossenschaft sorgt mit ihrer Vermietungspolitik dafür, dass die entsprechende Anzahl an Mietverhältnissen – ohne Parkplatzbedarf – dauerhaft gehalten werden können.

Bei den Besucher*innen wird mit dem nach der VSS Norm 40 281 kalkulierten Wert gerechnet.

Für die Gewerbetreibenden und deren Besucher*innen wird nicht mit einer Reduktion gerechnet.

Damit die Reduktion bei den Auto-Parkplätzen funktioniert, wird in der nachfolgenden Auflistung für die effektiv zu erstellen Parkplätze, auch ein beträchtlicher Anteil an Carsharing-PP realisiert und ausgewiesen.

Wohnnutzung	PP / Whg	PP total
Bewohner-PP	0.3	24
Besucher-PP	0.1	8
Carsharing-PP; Notfall, Handicap	0.075	6
Total WN	0.475	38

Gewerbenutzung		PP total
Bistro Arbeitsplatz	1 / 50m ² * 0.4	1
Bistro Besucher*in	1 / 4 m ² * 0.3	8
Industrie / Gewerbe Arbeitsplatz	1 / 100 m ² * 0.4	4
Industrie / Gewerbe Besucher*in	1 / 100 m ² * 0.1	1
Übrige DL – Arbeitspl.	1 / 30 m ² * 0.4	4
Übrige DL – Besuch	1 / 30 m ² * 0.2	2
Total GN		20

Gesamttotal		58
--------------------	--	-----------

2.2.2 Abstellanlagen Velo, Mofa, Anhänger, Kinderwagen u.a.

Die Erstellung der Siedlung auf dem Areal Allmend ist Parkplatz-reduziert möglich, wenn auf der anderen Seite das alternative Mobilitätsangebot gegenüber dem Normbedarf aufgestockt wird. Ganz besonders wichtig sind die Veloabstellanlagen. Die gemäss Kapitel 2.1 errechnete Anzahl an Velo-Abstellplätze reicht bei weitem nicht aus.

Bedarf Wohnnutzung

Gemäss dem Handbuch Veloparkierung² sind als Richtwert 1 Abstellplatz pro Zimmer bei Wohnnutzungen zu erstellen.

Annahme: die durchschnittliche Wohnung ist eine 3.5 Zimmer-Wohnung. Daraus errechnet sich der Bedarf wie folgt:

3.5 * 80 = 280 (im Richtwert ist der Bedarf durch die Besucher*innen enthalten)

Bedarf Gewerbenutzung

Der Bedarf ist ebenso gemäss Handbuch Veloparkierung berechnet.

Gewerbenutzung	PP total
Bistro Arbeitsplatz	1
Bistro Besucher*in	8
Industrie / Gewerbe Arbeitsplatz	8
Industrie / Gewerbe Besucher*in	2
Übrige DL – Arbeitspl.	3
Übrige DL – Besuch	1
Total GN	23

Es sind zu erstellen: **320 Velo-AP**

Aufteilung der Veloabstellung	Langzeit-AP (abschliessbar, überdacht)	Kurzzeit-AP (offene Anlage, Überdachung/Abschliessbarkeit erwünscht)
Anteil an Gesamt-Abstellung	mind. 70%	max. 30%
davon Anteil Velo-AP für Spezialfahrzeuge	20%	20%

² Handbuch Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb, ASTRA und Velokonferenz Schweiz, 2008.

3. Standortanalyse

Vorbemerkung: Aus fachlicher Sicht ist es nicht zulässig, einzig aus der ÖV-Erschliessung auf die Standortgüte zu schliessen. Aus Sicht der Siedlungsbewohner*innen ist die letztlich relevante Frage, wie einfach und bequem sie die Einrichtungen des täglichen Bedarfs erreichen können. Neben der ÖV-Erschliessung sind insbesondere die Erreichbarkeiten der Einkaufsgeschäfte, Schulen, Kultureinrichtungen etc. sowie die Qualität der Velo- und Fusswege entscheidend.

3.1 ÖV-Erschliessung

Der Standort der geplanten Siedlung auf dem Areal Allmend wird fast vollständig der ÖV-Güteklasse C nach ARE zugerechnet. Ein kleiner Teil des Areals im Norden ist an der Grenze zur Güteklasse D gelegen. Dies entspricht einer mittleren ÖV-Erschliessung.

Der Bahnhof Sissach liegt in 800 Meter Fussdistanz entfernt (Gehzeit: circa 10 - 15 Minuten). Auf dem direktesten Weg zum Bahnhof gibt es mit der Rheinfelderstrasse eine grosse Strasse mit einem DTV von rund 10'000 Fahrzeugen (vgl. Verkehrsgutachten und Kapitel 3.3).

Direkt neben dem Areal befindet sich die Bushaltestelle «Sissach Allmend» der Ortsbuslinie 105. Diese verkehrt einmal pro Stunde. Mehr ÖV-Linien oder ÖV-Haltestellen existieren nicht in der unmittelbaren Umgebung (näher als 350m).

Die Haltestelle «Sissach Bergweg», welche von der BLT-Linie 106 angefahren wird und knapp 500 m entfernt vom QP-Areal liegt, verkehrt tagsüber im Stundentakt, in den Spitzenstunden im Halbstundentakt (= 4 Kurse in der Abendspitzenstunde).

In der Abendspitzenstunde stehen somit 2 Bus-Kurse (Linie 105) in unmittelbarer Umgebung (< 350 m) und weitere 19 Kurse (IR, S-Bahnen und Busse) mit mehr als 350 m Entfernung bei der Haltestelle Bergweg und beim Bahnhof Sissach zur Verfügung.

Die Bestimmung des R1 Faktors für die betrachtete Parzelle ist abhängig von der Distanz zu den jeweiligen ÖV-Haltestellen. Da sowohl die nahe gelegene Bushaltestelle als auch der weiter entfernte Bahnhof Sissach Einfluss auf die Attraktivität der ÖV-Erschliessung haben, fliessen beide Haltestellen in die Betrachtung ein. Dazu ist aus den beiden R1-Faktoren (<350m und >350m) ein kombinierter R1-Faktor abzuschätzen, der zwischen 0.7 und 0.8 liegt:

- Näher als 350 m (Bushaltestelle Allmend): -> R1a=0.8
- Weiter als 350 m (Bushaltestelle Bergweg, Bahnhof Sissach): -> R1b=0.7

3.2 Erreichbarkeit Einrichtungen des täglichen Bedarfs

Die Wege zu den wichtigsten Einrichtungen des täglichen Bedarfs sind kurz.

Geschäft/Einrichtung	Distanz	Präferenz / Qualität
Spielplatz	150m	Zu Fuss / gefahrlos ohne Querung Strasse
Entsorgung Alu, Blech, Glas, Textilien, Schuhe	300m	Zu Fuss / gefahrlos mit Querung Allmendstrasse
Apotheke, Lebensmittel-Spezialgeschäft	500m	Zu Fuss / mit Querung Allmend- und Rheinfelderstrasse
Kindergarten Grienmatt	600m	Zu Fuss / gefahrlos und ohne Querung Allmendstrasse
Kindergarten Dorf	600m	Zu Fuss / gefahrlos über Neuweg mit Querung Allmendstr.
Lebensmittelgeschäft	700m	Zu Fuss / mit Querung Allmend- und Rheinfelderstrasse
Denner	800m	Zu Fuss / mit Querung Allmend- und Rheinfelderstrasse
Coop Center	900m	Zu Fuss / mit Querung Allmend- und Rheinfelderstrasse
Migros	1100m	Zu Fuss / mit Querung Allmend- und Rheinfelderstrasse

Einschätzung Qualität Nahversorgung:

Das Angebot ist sehr gut. Die Wege für ein Einkaufen / Entsorgen ohne eigenes Auto (zu Fuss oder mit Velo/Cargobike) sind kurz.

Einzige Einschränkung: Die zumindest zu Spitzenzeiten stark befahrene Hauptstrasse (Rheinfelderstrasse) mindert die Qualität für die Alltagswege. Siehe dazu auch das nachfolgende Kapitel.

3.3 Einbettung Velowegnetz und -infrastruktur / Fusswege

Velowege

Die Allmend- und Rheinfelderstrasse sind für die Bewohnenden und das Gewerbe die zentralen Erschliessungsstrassen von und zum Areal Allmend. Die beiden Strassen sind nicht mit Velostreifen ausgestattet. Allerdings gilt auf dem gesamten Gebiet von der Siedlung bis zum Zentrum / Bahnhof Tempo 30, was die potentiellen Gefahrensituationen mindert. Stressfreies Velofahren ist an zwei, drei Engstellen nicht ganz einfach, wenn Lasten transportiert werden (mit Lastenvelo oder Anhänger).

Die Allmendstrasse direkt am Siedlungseingang ist zudem an den nationalen SchweizMobil-Routen Nr. 3 (Nord-Süd-Route Etappe 1: Basel-Aarau) und Nr. 97 (Dreiland-Radweg Etappe 4: Lörrach-Liestal) gelegen. Diese sind geeignet für ein entspanntes Velofahren.

Velo-Abstellinfrastruktur an Nahversorgungsorten

Die Veloabstellmöglichkeiten im Städtchen sind in quantitativer Hinsicht positiv zu bewerten. Für ein sicheres Anbinden sind die Vorderrad-Halter („Spiralen“) allerdings nicht bequem nutzbar.

Ganz auf dem Stand der Zeit sind die Abstellanlagen beim Bahnhof Sissach (Velorahmen anschliessbar, Velos ohne Ständer anlehnbar und alle Plätze gedeckt).

Fusswege

Relevant sind bei den Fusswegen primär die Querungen, welche die Kinder und Schüler*innen auf ihren täglichen Wegen antreffen. Die entsprechenden Anmerkungen sind der Tabelle in Kapitel 3.2 zu entnehmen. Mit Ausnahme der Rheinfelderstrasse gibt es für ein entspanntes Zu Fuss Vorwärtskommen auf den Alltagswegen keine nennenswerten Qualitätseinschränkungen.

Einschätzung Qualität Velo- und Fusswege

Die Voraussetzungen für den Langsamverkehr sind insgesamt als sehr gut einzuschätzen. Positiv ins Gewicht fallen die kurzen Wege zu den Alltagszielen. Aus Sicht eines / einer Velo-Fahrer*in kann zudem festgehalten werden, dass keine nennenswerten Steigungen zu überwinden sind – zumindest bis an die Siedlungsgrenzen.

3.4 Carsharing-Möglichkeiten

Carsharing ist für einige Menschen ohne eigenes Auto ein wichtiger Teil ihrer Mobilität. Aus diesem Grund wird ein siedlungseigenes Carsharing eingeplant.

Falls das siedlungseigene Angebot zu Spitzenzeiten ausgebucht sein sollte, gibt es mit dem Mobility-Standort am Bahnhof Sissach (ein Kombi, zwei Economy) eine weitere Option in 800 Meter Fussdistanz.

Das siedlungseigene Angebot eingerechnet, kann die Carsharing-Versorgung als sehr gut bezeichnet werden.

4. Siedlungsmobilität mit reduzierter Anzahl PP

Neben den insgesamt guten Standortvoraussetzungen erleichtern zusätzlich vorgesehene Mobilitätsangebote das Wohnen und Arbeiten ohne eigenes Auto auf dem Areal Allmend.

4.1 Verankerung

Die Kordia Wohnbaugenossenschaft verankert umfassend die nachhaltige – autoreduzierte – Siedlungsmobilität in ihren Geschäftsprozessen und kümmert sich um eine aktive Auseinandersetzung mit künftigen Entwicklungen in diesem Bereich. Sie organisiert und betreibt die einzelnen Mobilitätsangebote.

- **Mobilitätskommission mit Fondsmitteln (Kap. 4.2)** einsetzen, damit sich diese um die nachfolgenden Themen kümmern kann
- **Auto-Parkierung** am Rande der Siedlung – vornehmlich unterirdisch anordnen – und **innere Wegung und Zugänglichkeit** der einzelnen Häuser für den Langsamverkehr optimieren -> wird mit der Architektur berücksichtigt - **(Kap. 4.3)**
- Grosszügig dimensionierte **Abstellplätze für Velos und Spezialgeräte (Kap 4.4)** anbieten und Ordnung aufrechterhalten
- Zentrale Mobilitätstation mit **Verleih-Angebot (Kap. 4.5)** -> Carsharing, Cargobikes, Anhänger, Velos und mehr, **Warenannahmestelle und Consierge (Kap. 4.6)** und **Velo-Werkstatt (Kap. 4.7)** aufbauen, weiterentwickeln und unterhalten
- Umfassende **Mobilitäts-Information für Mieter*innen (Kap. 4.8)** anbieten und aktualisieren. Ggf. Anlässe für Mieter*innen durchführen
- **Vermietung der reduzierten Parkiermöglichkeiten (Kap. 5)** durchführen
- **Controlling-Bericht (Kap. 6)** zuhanden der Gemeinde Sissach verfassen

4.2 Mobilitätskommission und Mobilitätsfonds

Die Umsetzung eines autoreduzierten Mobilitätskonzepts braucht einen Kümmerer oder eine Kümmererin. Aufgrund der gemeinschaftlichen Organisation der Kordia Wohnbaugenossenschaft wird vorgeschlagen, dass hierfür eine spezielle Mobilitätskommission geschaffen wird, welche sich um alle Belange der Siedlungsmobilität kümmert. Die Kommission kann aus Vorstandsmitgliedern und interessierten Mieter*innen bestehen. Das notwendige Know-how muss personell ebenfalls integriert sein.

Damit die Mobilitätskommission wirksam arbeiten kann, muss sie mit finanziellen Mitteln ausgestattet werden (Mobilitätsfonds). Die Fondsmittel werden verwendet für personelle Vergütungen, Investitionen im alternativen Mobilitätsangebot sowie für Unterhalt und Betrieb des Angebotes.

Alternativ können einzelne oder auch alle Bereich extern vergeben werden, wenn keine eigenen Ressourcen verfügbar sind.

4.3 Auto-Parkierung, innere Wegung und Zugänglichkeit

Die Auto-Parkierung sowie die innere Wegung und Zugänglichkeit der einzelnen Häuser, Wohnungen und Gewerberäumlichkeiten werden vornehmlich mit dem Architekturprojekt behandelt. Hier sind nur die wichtigsten Rahmenbedingungen festgehalten:

- Die Auto- (und Moto-) Parkierung erfolgt vornehmlich im Untergrund und dezentral
- Obiges gilt auch für die Mehrzahl der insgesamt 19 Besucher-PP, da die autoreduzierte Philosophie der Siedlung auch im äusseren Erscheinungsbild erkennbar sein soll
- Die Parkplätze werden für die Elektromobilität ausgerüstet (Verbrennungsmotoren werden in einigen Jahren keine Rolle mehr spielen – die Siedlung wird für 80 Jahre gebaut!)
- Für die oberirdische Parkierung müssen diese Parkplätze vorgesehen werden: Umschlagsparkplatz für Anlieferungen, Handicap-PP sowie Notfall-PP
- Die Wege innerhalb der Siedlung sind ausschliesslich dem Langsamverkehr vorbehalten – mit der nachfolgenden Ausnahme:
- Es werden bei allen Häusern Bereiche für Kurzzeitparkierung ausgeschieden, welche nur dem Ein- und Ausladen von Waren sowie für Notfalldienste dienen

Um die topografisch bedingten Niveau-Unterschiede für den Langsamverkehr auszugleichen, wird vorgeschlagen:

- Zentrales – strassenseitiges Gebäude – mit Lift ausstatten und den Weg über eine Passerelle in die höher gelegenen Bereiche der Siedlung führen
- Idealerweise ist die Lift / Passerelle Passage integriert in die Mobilitätsstation (siehe Kap. 4.5, 4.6 und 4.7)
- Der Lift muss so dimensioniert sein, dass er auch mit sperrigen Waren und Cargobikes einfach befahren werden kann

4.4 Abstellplätze für Velos und Spezialgeräte

Das Angebot an Veloabstellplätzen richtet sich nach dem Handbuch Veloparkierung³. Speziell zu berücksichtigen ist der hinreichende Platz für Spezialvelos und –geräte (Kindervelos, Liegevelos, Trottinets, Anhänger etc.). Die Veloabstellplätze (AP) werden in guter Qualität gemäss den Vorgaben des Handbuchs Veloparkierung erstellt.

Mindestens 70 Prozent der AP sind in den Gebäuden untergebracht (ebenerdig, eingangsnah – sofern mit Niveauunterschied ohne Stufen über Rampen oder über grosszügig bemessene Lifte auch für Spezialgeräte/Fahrzeuge; Türen blockierbar, respektive mühelos zu öffnen/schliessen). Maximal 30 Prozent der AP werden als Kurzzeit-AP bei den Hauseingängen und in der Mobilitätsstation eingerichtet. Siehe dazu auch Tabelle in Kapitel 2.2.2.

Auch bei den Aussen-Abstellplätzen ist auf Diebstahlsicherheit und Witterungsschutz zu achten, da der angebotene Abstellplatz ansonsten von den Nutzenden nur mässig akzeptiert wird. Abstellplätze sind mit Anlehnbügel oder Velopfosten – zum sicheren Anbinden und Anlehnen von Velos ohne Ständer auszustatten. Ein Teil des Platzes wird nicht mit Pfosten oder Bügel ausgestattet, damit auch Spezialvelos, Kinderanhänger oder Ähnliches kurzzeit-parkiert werden können. Idealerweise wird die Mehrheit der Aussen-Abstellplätze als abschliessbare – für Diebe nur mit erhöhtem Aufwand zu knackende – Velounterstände konzipiert.

³ Bundesamt für Strassen ASTRA und Velokonferenz Schweiz: Handbuch Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb (2008)

4.5 Verleih-Angebot

Mobilitätsstation

Eine Option, alle Verleih-Angebote zentral zugänglich zu machen und zu betreiben, ist die Erstellung einer Mobilitätsstation, welche zudem als Treffpunkt für die ganze Siedlung konzipiert werden kann. Idealerweise werden möglichst viele der nachfolgenden Verleih-Angebote in die Mobilitätsstation integriert, sofern eine solche erstellt wird.

Siedlungseigenes Carsharing

Für das siedlungseigene Carsharing werden 4 Parkplätze / Standplätze – strassenseitig oder integriert in die Mobilitätsstation – bereitgestellt. Dies entspricht einem mittleren bis grossen Angebot unter der Annahme, dass ein grosser Teil der Mieterschaft die Carsharing-Autos nutzt.

Empfehlungen:

- Nicht gleich zu Beginn alle 4 Autos anschaffen. Zuerst Erfahrungen mit dem Bedarf seitens der Mieter*innen sammeln. Sofern der Bedarf gegeben ist, alle Autos anschaffen.
- Elektroautos anschaffen und die entsprechende Ladeinfrastruktur planen und installieren
- Ausleihsystem offen gestalten, damit auch Nachbarn auf das Angebot zugreifen können (Zugänglichkeit!)

Für den Betrieb kommen diese Varianten in Frage:

- Mobility Flex mit Mobility Genossenschaft (Preise pro Fahrzeug aktuell: ab CHF 13'500 jährlich ohne Abos; ab CHF 17'500 jährlich inkl. Abos)
- Aufbau und Unterhalt eines siedlungseigenen Carsharings

Cargobike-Sharing und E-Bike mit Anhängern

Für die Siedlungs-Bewohnenden, Gewerbe-Mietenden und allfällige weitere Ansprechgruppen werden bis zu fünf Cargobikes oder E-Bikes mit Anhängern angeschafft und im eigenen Verleih-Angebot betrieben. Alternativ kann auch eine entsprechende Anzahl Carvelo2Go-Plätze auf dem Areal eingerichtet (siehe dazu nachfolgenden Abschnitt Carvelo2Go).

Wie viele und welche Fahrzeuge angeschafft, respektive über Carvelo2Go organisiert werden, hängt vom Bedarf ab. Allenfalls bringen die Mieter*innen diese Fahrzeuge bei ihrem Einzug selber mit.

Empfehlungen:

- Angebot breit abstützen – Nutzungsvielfalt berücksichtigen (-> es gibt unterschiedlichste Zwecke, für welche ein Sharing-Angebot genutzt werden kann – Gross-/Klein-Fahrzeug, mit/ohne Lasten, grosse/kleine Reichweite, respektive Fahrdistanz, gewünschter Regenschutz ja/nein etc. -> lieber Vielfalt an Mobilen als viele Exemplare vom gleichen Typ anschaffen!)
- Nicht alle Sharing-Vehikel aufs Mal anschaffen – mit kleinerer Anzahl starten und schauen, wie sich der Bedarf entwickelt

Betriebskonzept:

- Die Cargobikes/E-Bikes werden mit integrierter Ladestation untergebracht. Bei der Planung ist an das entsprechende Ausstatten des Verleihortes mit einem Stromanschluss zu denken. Durch die integrierte Lösung E-Bike / Ladestation ist gewährleistet, dass die Cargobikes/E-Bikes ständig einsatzbereit sind.

- 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.)
- Die Ausleihe und Reservation erfolgt entweder online (über Genossenschafts-Website) oder aufgrund der kurzen Wege in der Siedlung mittels einer einfachen Papierliste.
- Die Genossenschaft, respektive eine dafür beauftragte Person regelt den Unterhalt der Cargobikes/E-Bikes mit einem Velohändler.

Damit das Handling mit den Fahrzeugen möglichst angenehm ist, wird die Tür zur Werkstatt mit einer Halteautomatik ausgestattet, so dass genügend Zeit bleibt, das Cargobike/E-Bike komfortabel herein oder hinaus zu schieben. Alternativ kann eine Schiebetür vorgesehen werden.

Variante «Carvelo2Go»

Alternativ zur Beschaffung von siedlungseigenen Cargobikes kann eine Vereinbarung mit «Carvelo2Go» und möglichem Co-Sponsoren (Pro Velo, VCS u.a.) unterzeichnet werden. Die Kordia-Siedlung fungierte in diesem Fall als «Host» für eines oder mehrere Cargobikes.

Weitere Verleih-Angebote

Viele Auto-Fahrten werden in herkömmlichen Wohnungen zur Anschaffung von Gegenständen und Apparaten ausgelöst, selbst wenn diese von einem einzelnen Haushalt nur selten gebraucht werden. Ein Leih-Angebot kann hier Abhilfe schaffen und zudem einen Beitrag liefern, dass die Mietenden untereinander einen lebhafteren Austausch haben.

In Frage kommen verschiedenste Gegenstände wie Garten-/Haushaltsgeräte, Grills, Bänke etc.

4.6 Warenannahme und Consierge

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, selber 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.

Die Kordia Wohnbaugenossenschaft besitzt die organisatorischen Voraussetzungen für eine zentrale Warenannahme und Consierge-Loge. Wie das in Kapitel 4.5 beschriebene Verleih-Angebot könnten diese in der zentralen Mobilitätsstation untergebracht werden.

4.7 Werkstatt

Auch die gemeinschaftlich genutzte Werkstatt könnte in die Mobilitätsstation integriert werden. Velo-Nutzer*innen finden alles, was sie für den Unterhalt benötigen.

- Pumpstation zum komfortablen Pumpen von Velos.
- Werkzeugalette zum Flickern
- Oele, Schmiermittel
- Montageständer zum bequemen Arbeiten am Velo

4.8 Mobilitäts-Information

Unter den Mieter*innen der Siedlung dürfte es einige Personen geben, welche nicht genau über die Mobilitätsoptionen für Menschen ohne eigenes Auto Bescheid wissen. Insbesondere die Zugezogenen oder vorher ausschliesslich mit dem Auto Mobilen sind mit den entsprechenden Mobilitätsoptionen häufig wenig vertraut.

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

Für die Mieter*innen werden daher die wichtigsten Informationen zu ÖV-Nutzung, Velo, Carsharing, Einkaufen und Transportieren sowie sonstige Tipps zusammengestellt und diesen bei ihrem Einzug zur Verfügung gestellt. Die spezifische Mieter*innen-Information ergänzt gegebenenfalls die Neuzuzüger-Info der Gemeinde Sissach.

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

5. Vereinbarung für Wohn-Mieter*innen

5.1 Vermietungsreglement

Im Vermietungsreglement der Kordia Wohnbaugenossenschaft werden massgebende Elemente integriert, welche die Mietnachfrage so steuern, dass die reduzierte Anzahl an Parkplätzen ausreicht, ohne die Nachbarschaft mit Fremdparkierung zu belasten.

- Für die Auswahl der Mieter*innen werden auch die beabsichtigte Mobilität der betreffenden Parteien und deren Anspruch auf einen Parkplatz berücksichtigt.
- Es wird maximal ein Viertel aller Mietverträge für Parteien mit Auto ausgestellt. Gibt es eine erhöhte Nachfrage seitens von Besucher*innen, wird diese Quote entsprechend weiter reduziert.
- Besteht eine Knappheit an verfügbaren Parkplätzen, werden autofreie Neumieter*innen bevorzugt.
- Die Kordia Siedlung ist dem autoarmen Wohnen verpflichtet und stellt eine reduzierte Anzahl an privaten Parkplätzen zur Verfügung. Mieter*innen haben deshalb keinen grundsätzlichen Anspruch auf einen Parkplatz innerhalb der Siedlung wie auch an dessen Grenzen. Es stehen ihnen im Bedarfsfall Autos im Carsharing-System zur Verfügung.

5.2 Autoverzichtserklärung

Die Vermietung wird so gesteuert, dass jederzeit mindestens drei Viertel aller Mietverträge mit einer ergänzenden freiwilligen Autoverzichtserklärung unterzeichnet werden.

Die entsprechenden Mietparteien verpflichten sich, während der Mietdauer kein Auto zu besitzen, dauerhaft zu mieten, zu leasen oder mittels anderer Vereinbarungen dauernd zu nutzen. Sie verpflichten sich, dafür zu sorgen, dass weitere im Haushalt lebende oder im Unternehmen arbeitende Personen sich ebenfalls an diesen Autoverzicht halten.

Ein Verstoss gegen diese Verpflichtung stellt für die Vermieterin einen Ausschlussgrund aus der Genossenschaft und einen wichtigen Grund im Sinne von Art. 266g OR dar und berechtigt somit zu einer ausserordentlichen Kündigung. Beim Feststellen eines Verstosses werden die Mietenden schriftlich verwarnet und eine Frist von 60 Tagen angesetzt. Nach unbenütztem Ablauf dieser Frist kann der Mietvertrag gekündigt werden.

Der/die Mieter*in erklärt sich ausdrücklich zur Mitwirkung an den Kontrollverpflichtungen der Vermieterin im Rahmen des Mobilitätskonzeptes bereit. Er/sie bestätigt jährlich den Autoverzicht.

5.3 Gutschein für Autofreie

Da diese Vereinbarung gegenüber den Mietenden mit Auto-Parkplatz eine Flexibilitätseinschränkung bedeutet, wird – die jährlich mit Unterschrift bestätigte Autofreiheit – mit einem Gutschein belohnt. Dieser kann für alternative Mobilitätsangebote verwendet werden (ÖV, Velo, Sharing-Angebote o.a.).

5.4 Härtefall-Regelung

Für Mieter*innen, die beim Einzug eine freiwillige Autoverzichtserklärung unterzeichnen, deren Lebensumstände sich aber im Verlaufe der Zeit verändern (Handicap, Schichtarbeit etc.), können ein begründetes Ausnahmegesuch stellen. Durch das Freihalten einer Reserve an verfügbaren Parkplätzen wird sichergestellt, dass das Gesamt-Parkplatzangebot jederzeit ausreicht.

6. Controlling

6.1 Jährliche Bestätigung durch Mieterschaft

Diejenigen Mietenden, welche die Autoverzichtserklärung unterschrieben haben, bestätigen ihren Autoverzicht wie in Kapitel 5 beschrieben jährlich schriftlich gegenüber der Genossenschaft.

Stellt die Genossenschaft fest, dass die Mietenden gegen die getroffenen Vereinbarungen verstossen, geht sie wie in Kapitel 5.2 beschrieben vor, das heisst entsprechende Mietverträge werden gekündigt.

6.2 Jährliche Bestätigung gegenüber Gemeinde Sissach

Die Kordia Wohnbaugenossenschaft bestätigt gegenüber der von der Gemeinde Sissach genannten Amtsstelle einmal jährlich, dass das vereinbarte Kontingent an Parkplätzen ausreicht. Falls Probleme mit der Einhaltung des Mobilitätskonzepts bestehen, benennt sie gegenüber der Gemeinden das weitere Vorgehen.

7. Sicherstellung und Vorgehen bei Abweichungen

7.1 Rechtliche Sicherstellung

Gemäss dem rechtsverbindlichen **Quartierplan.....**, wird von den kantonalen Bestimmungen zur Ermittlung der Abstellplätze abgewichen⁴ und die Anzahl Pflichtparkplätze reduziert. Die Baubewilligung wird gestützt auf das Mobilitätskonzept verfügt. Dieses weist aus, wie die Parkierung vorgesehen ist, welche Massnahmen umgesetzt werden, um den Bewohnenden eine alternative Mobilität zu ermöglichen, wie das Controlling durchgeführt wird und welche Massnahmen bei Nichteinhalten des Mobilitätskonzepts getroffen werden. Mit Rechtskraft der Baubewilligung werden diese Auflagen verbindlich. Im Grundbuch wird angemerkt, dass ein Mobilitätskonzept bestehen muss.

7.2 Vorgehen bei Abweichungen

Stellt die Gemeinde Sissach wiederholte Abweichungen gegen die Vorgaben des Mobilitätskonzepts fest, kann sie verlangen, das fehlende Pflichtfelder-Angebot gemäss der kantonalen Wegleitung zur «Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas» auf dem Areal Allmend zu erstellen oder durch Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage, beziehungsweise durch Zumietung die fehlende Anzahl Parkplätze nachzuweisen.

⁴ Nutzungsplanung Siedlung – Grundlagen: Wegleitung «Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos/Mofas», November 2004