

Gemeinde Sarnen

Helimaintenance Rega Kägiswil

Mobilitätskonzept

25.164 / 3. August 2026

Auftraggeber

Schweizerische Rettungsflugwacht Rega
Rega-Center
Postfach 1414
8058 Zürich-Flughafen

c/o Bächtold & Moor AG
Ingenieur- und Umweltdienstleistungen
Giacomettistrasse 15
3006 Bern

Verfasser

TEAMverkehr AG
Verkehrsingenieure ETH/FH/SVI/Reg A
Zugerstrasse 45, 6330 Cham
Blockweg 3, 6410 Goldau

Cham 041 783 80 60
Goldau 041 859 10 20
box@teamverkehr.ch
www.teamverkehr.ch

Finn Schürmann, schuermann@teamverkehr.ch
BSc FHZ Mobility, Data Science & Economics, Verkehrsingenieur

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

Guido Gisler, gisler@teamverkehr.ch
Dipl. Ingenieur FH/SVI in Raumplanung, Verkehrsingenieur

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Ausgangslage	1
1.2	Aufgabe	1
1.3	Lage / Perimeter	2
1.4	Grundlagen	3
2	Standortanalyse	4
2.1	Standort Kloten	5
2.2	Standort Kägiswil	9
2.3	Fazit	12
3	Projektbeschrieb	13
3.1	Nutzung	13
3.2	Arealerschliessung	14
3.3	Zukünftige Nutzergruppen	15
3.4	Mobilitätsverhalten / Modalsplit	17
4	Ziele	18
4.1	Zielsetzung 2030	18
4.2	Zielsetzung 2035	18
5	Nachweis Abstellplätze	19
5.1	Parkfeldbedarf	19
5.2	Bedarf Veloabstellplätze	20
5.3	Bedarf Motorradabstellplätze	21
6	Massnahmen	22
6.1	Massnahmen	22
6.2	Massnahmen zum Management des MIV	23
6.3	Massnahmen zur Förderung des ÖV	27
6.4	Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs	30
6.5	Massnahmen zum Mobilitätsmanagement	33
7	Monitoring und Controlling	37

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Rega muss mit der Maintenance-Basis den Standort des Flughafens Zürich im Jahr 2030 verlassen. Die Wahl des neuen Standortes ist auf den Flugplatz Kägiswil gefallen. Die 250 Mitarbeitenden sollen mit dem Standort umziehen. Das Projekt sieht neben dem Unterhaltsgebäude auch den Neubau des Verwaltungstrakts der Rega vor. Für die Mitarbeitenden und Besuchenden ist ein Angebot von 202 Parkfeldern vorgesehen.

Für den Standort ist ein neuer Anschlussknoten an die Brünigstrasse (Kantonsstrasse) notwendig. Ebenso strebt die Rega eine einseitige Bushaltestelle beim Anschlussknoten auf der Brünigstrasse an.

1.2 Aufgabe

Mit dem Umzug der Helimaintenance-Basis wird der Motorisierungsgrad der Belegschaft zu Beginn hoch sein, da die Belegschaft mit der Rega umzieht und sich die Wohnorte im ersten Moment teilweise noch nicht ändern. Mit der Zeit wird sich die Wohnlage der Mitarbeitenden anpassen und in Richtung Inner-schweiz verschieben. Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, die Mobilität in Stufen kurz- sowie mittel / langfristig nachhaltig zu beeinflussen. Durch das Mobilitätsmanagement soll ein Massnahmenset entwickelt werden, womit die Nutzung des öffentlichen Verkehrs und Fuss- und Veloverkehrs gefördert wird. Ausserdem sind Massnahmen gefragt, um die Parkierung mittelfristig anpassen zu können, beispielsweise die Umnutzung zu Veloabstellplätzen.

1.3 Lage / Perimeter

Der künftige Standort der Helimaintenance-Basis der Rega ist auf dem Areal des ehemaligen Militärflugplatzes Kägiswil im Sarneraatal geplant. Die Basis des heute zivil genutzten Flugplatzes wird im Westen durch die Brünigstrasse begrenzt. Im Süden befindet sich das Dorfzentrum von Sarnen, nördlich der Orts-
teil Kägiswil und im Osten fliesst die Sarneraas entlang. Die Basis soll über die Brünigstrasse erschlossen werden.



Abbildung 1: Lage zukünftige Helimaintenance-Basis Rega Kägiswil (Quelle: swisstopo)

1.4 Grundlagen

- (1) Kommunalen Verkehrsrichtplan, Gemeinde Sarnen, September 2012
- (2) Bau- und Zonenreglement, Gemeinde Sarnen, Mai 2024
- (3) VSS-Norm 40 065 «Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkieranlagen, Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, März 2019
- (4) VSS-Norm 40 281 «Angebot an Parkfeldern für Personenwagen», Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute VSS, März 2019
- (5) Planungsstand Projekt Rega Helimaintenance-Basis, Bächthold & Moor AG, Juli 2026
- (6) GVK Obwalden Beilage 4 «Planungshilfe für Mobilitätsmanagement in Verwaltung, verwaltungsnahen Betrieben, grösseren Unternehmen und grösseren Organisationen», Kanton Obwalden, November 2021
- (7) Personalprozess «Reglement Arbeitszeit», Schweizerische Rettungsflugwacht Rega, August 2023
- (8) Mitarbeiterliste, Schweizerische Rettungsflugwacht Rega, Januar 2026

2 Standortanalyse

Der bisherige Standort am Flughafen Zürich in Kloten und der neue Standort in Kägiswil werden in einem ersten Schritt verglichen. Dabei wird die Erreichbarkeit der beiden Standorte mit den verschiedenen Verkehrsträgern und die daraus resultierenden Reisezeiten gegenübergestellt.

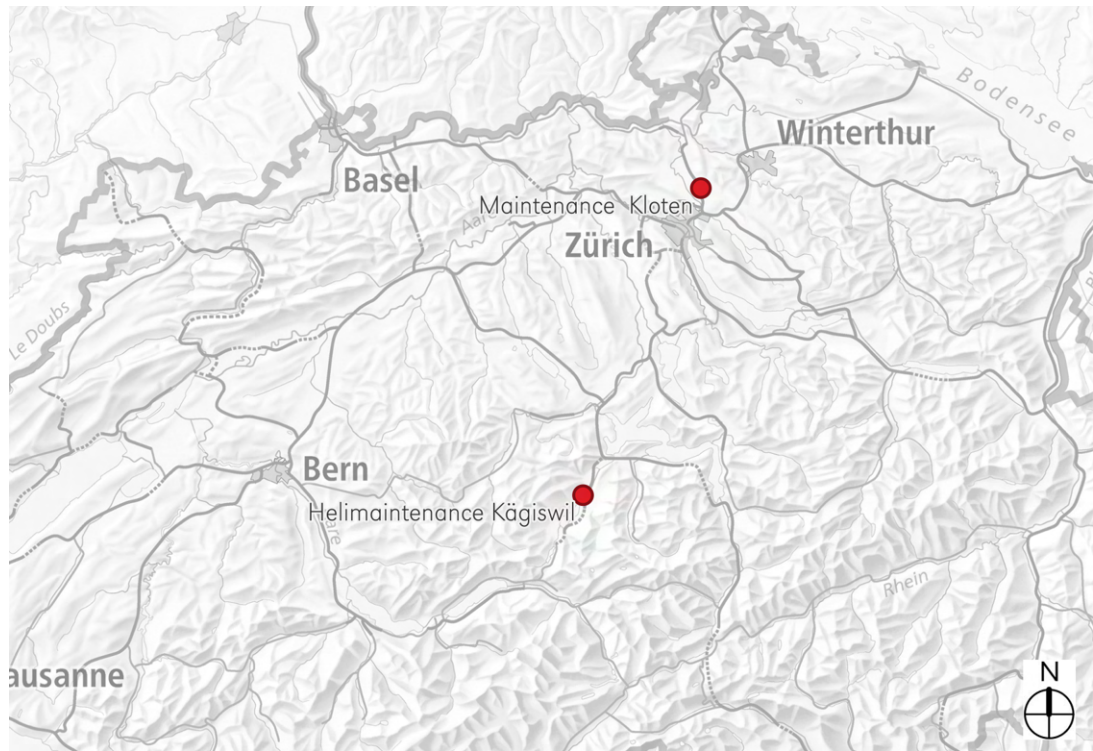


Abbildung 2: Standortvergleich Kloten und Kägiswil (Quelle: swisstopo)

2.1 Standort Kloten

2.1.1 Öffentlicher Verkehr

Gemäss Bundesamt für Raumentwicklung ARE verfügt der heutige Standort über eine mittelmässige Erschliessung mit dem ÖV. Das Gebiet liegt innerhalb der Güteklasse C. Der Bahnhof «Zürich Flughafen» befindet sich in ca. 1.5 km Entfernung und ist zu Fuss in rund 20 Minuten zu erreichen. Vom Bahnhof aus besteht ein grosses Angebot an Nah- und Fernverkehrsverbindungen. Verschiedene S-Bahn-Linien bedienen den Bahnhof im Halbstundentakt. Zusätzlich verkehren diverse InterRegio-Züge nach Basel oder Luzern und verschiedene InterCity-Züge nach Bern, Rohrschach, St. Gallen, Lausanne oder Biel im Stundentakt.

Die nächstgelegene Bushaltestelle ist «Zürich Flughafen, REGA». Diese liegt direkt vor dem Rega-Gebäude. Durch die Buslinie 739 lässt sich der Bahnhof «Zürich Flughafen» in 5 Minuten Fahrzeit erreichen.

Zudem fahren die Tramlinien 10 vom Zürich HB und 12 von Stettbach bis zur Haltestelle «Zürich Flughafen, Fracht». Beide Tramlinien verkehren im Halbstundentakt. Von da aus können die Rega-Mitarbeitenden auf die Buslinie 739 umsteigen, um zur Basis zu gelangen.

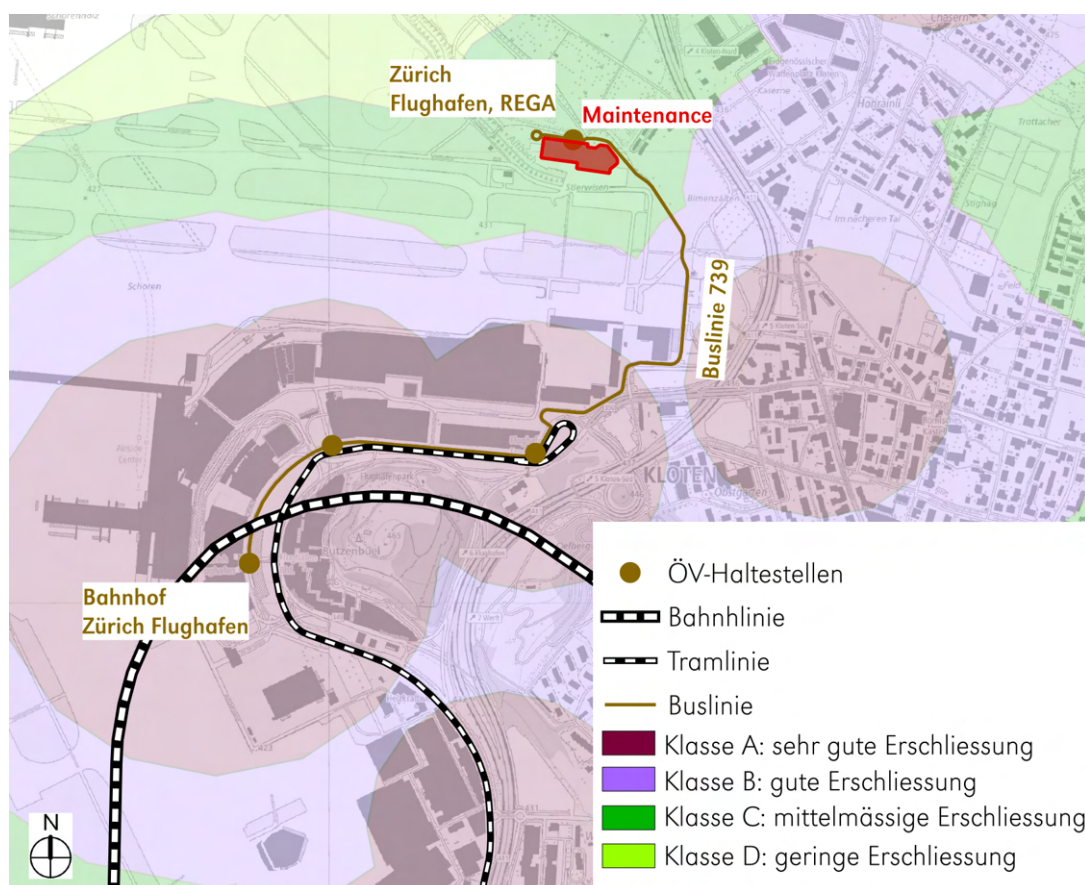


Abbildung 3: ÖV-Erschliessung Rega Maintenance-Basis Zürich Flughafen (Quelle: swisstopo)

Von der Maintenance-Basis aus lassen sich innerhalb von 30 Minuten die Regionen rund um Zürich, Bülach und Winterthur erreichen. Innerhalb einer Stunde vergrössert sich das Einzugsgebiet über die Kantonsgrenze hinweg und es sind Städte wie Baden, Zug und Frauenfeld erreichbar.

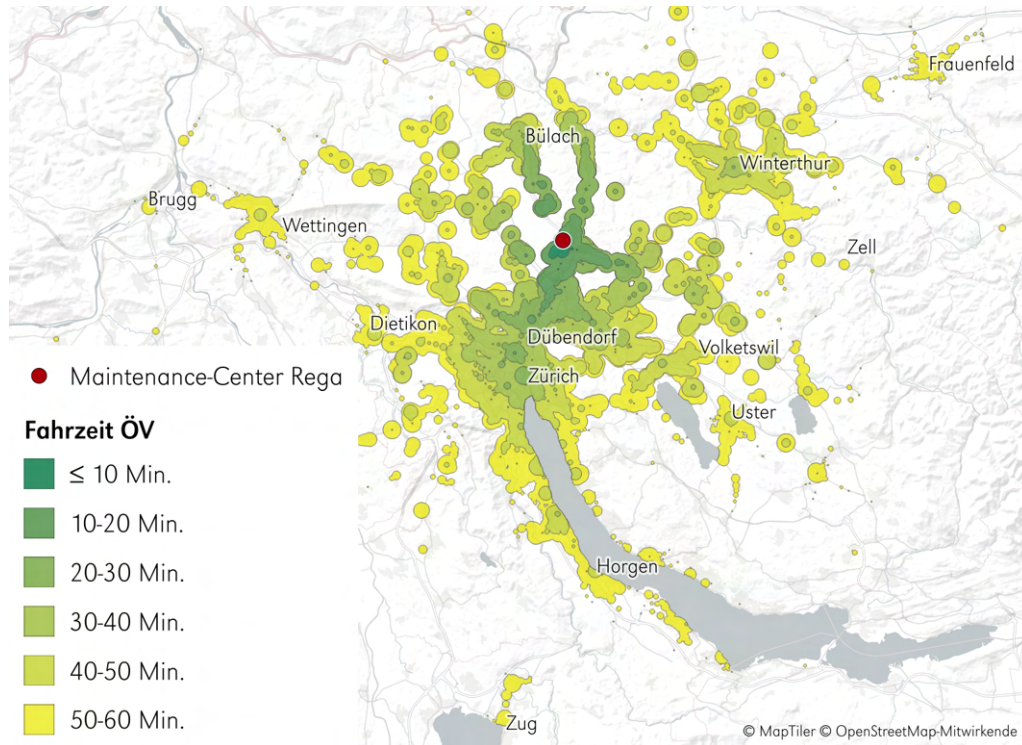


Abbildung 4: Erreichbarkeitskarte ÖV Maintenance-Basis Kloten in 60 Minuten (Quelle: OpenStreetMap)

2.1.2 Motorisierter Verkehr

Die heutige Maintenance-Basis ist für den MIV gut erreichbar. Sie wird über die Bimenzältenstrasse erschlossen. Der Autobahnanschluss Kloten Süd an die A11 ist in wenigen Minuten zu erreichen. Nach Bülach werden mit dem Auto rund 15 Minuten benötigt, die Reisezeit nach Zürich beträgt rund 10 Minuten.

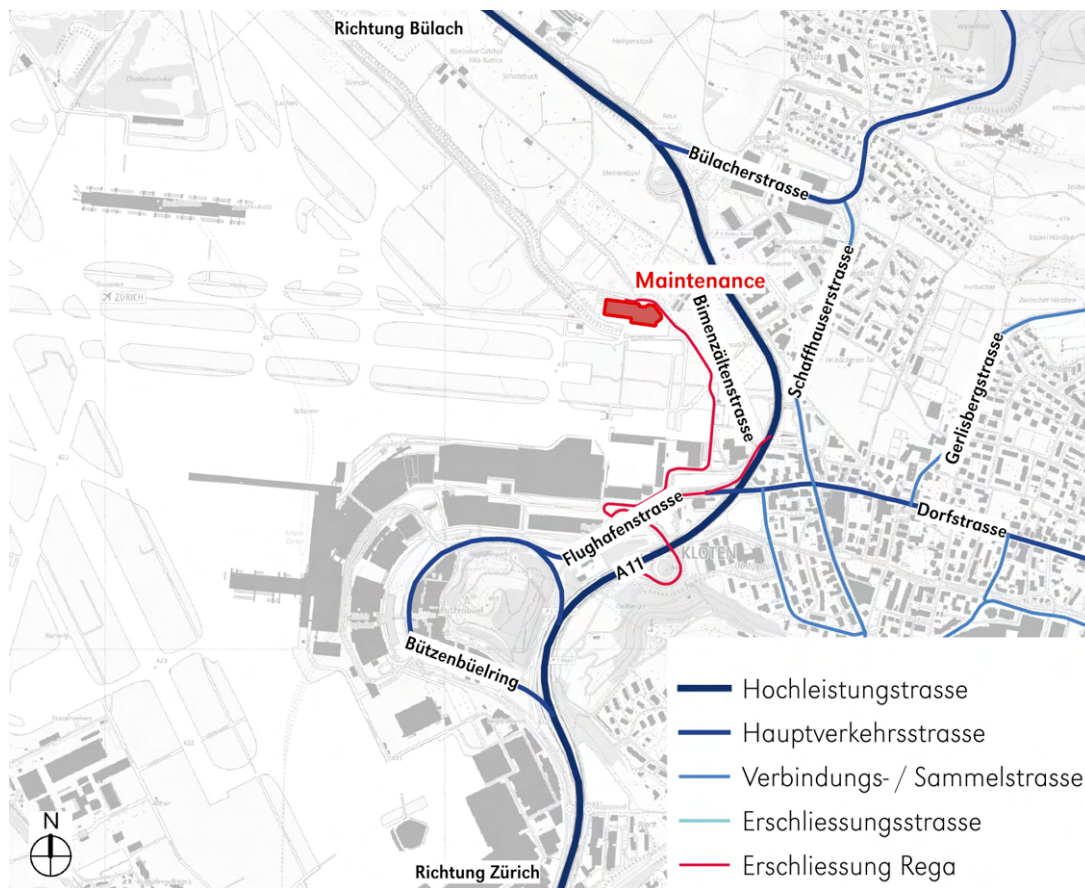


Abbildung 5: Erschliessung MIV Rega Maintenance-Basis Zürich Flughafen (Quelle: swisstopo)

2.1.3 Parkierung und Carsharing

Der heutige Standort in Kloten verfügt über ein grosszügiges Parkfeldangebot. Direkt um das Gebäude befinden sich rund 135 Parkfelder. In kurzer Gehdistanz sind rund 480 weitere Parkfelder zu erreichen. Am Flughafen Zürich gibt es ein Carsharing-Standort von Mobility mit drei Fahrzeugen. Hinzu kommen noch weitere Anbieter für Autovermietungen.

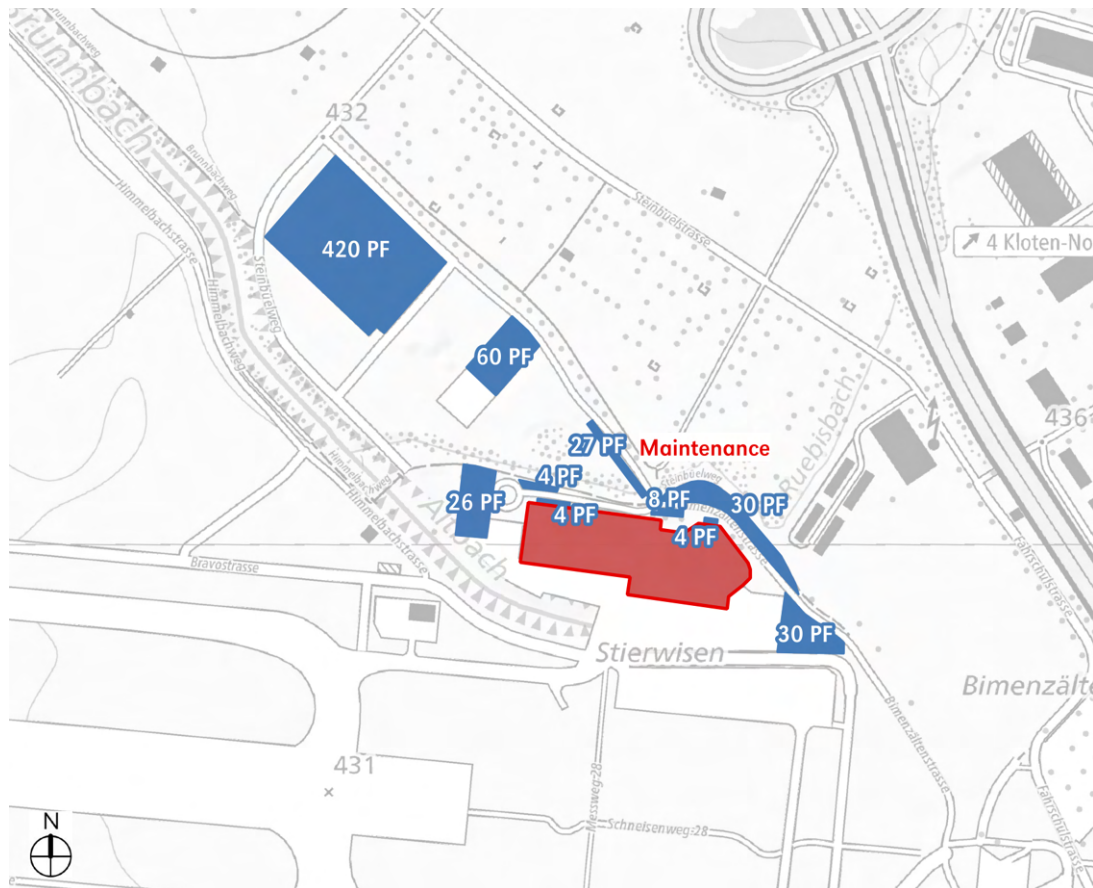


Abbildung 6: Bestehendes Parkierungsangebot an der Maintenance-Basis in Kloten (Quelle: swisstopo)

2.2 Standort Kägiswil

2.2.1 Öffentlicher Verkehr

Gemäss Bundesamt für Raumentwicklung ARE verfügt der Standort über keine Erschliessung mit dem ÖV. Das Gebiet liegt ausserhalb jeglicher Güteklassen.

Der Bahnhof «Sarnen Nord» liegt in 900 m Gehdistanz und ist in rund 10 bis 15 Minuten zu Fuss erreichbar. Die S5 verkehrt dort im 30-Minuten-Takt. Während den Hauptverkehrszeiten ergänzt die S55 als Entlastungszug das Angebot zwischen Luzern und Sachseln.

Der Bahnhof «Sarnen» befindet sich in ca. 1.5 km Entfernung und ist zu Fuss in rund 20 Minuten zu erreichen. Er wird von der S5 (Luzern – Giswil) im 30-Minuten-Takt und dem InterRegio (Luzern – Interlaken) im Stunden-Takt bedient. Während den Hauptverkehrszeiten bestehen in Richtung Luzern Verbindungen im Viertelstundentakt. Weiter verkehren mehrere Buslinien vom Bahnhof Sarnen ins Umland.

Die nächstgelegene Bushaltestelle zu Fuss ist «Sarnen, Kreuzstrasse». Diese ist ebenfalls in rund 10 bis 15 Minuten zu Fuss erreichbar und liegt im Industriegebiet Kreuzstrasse.

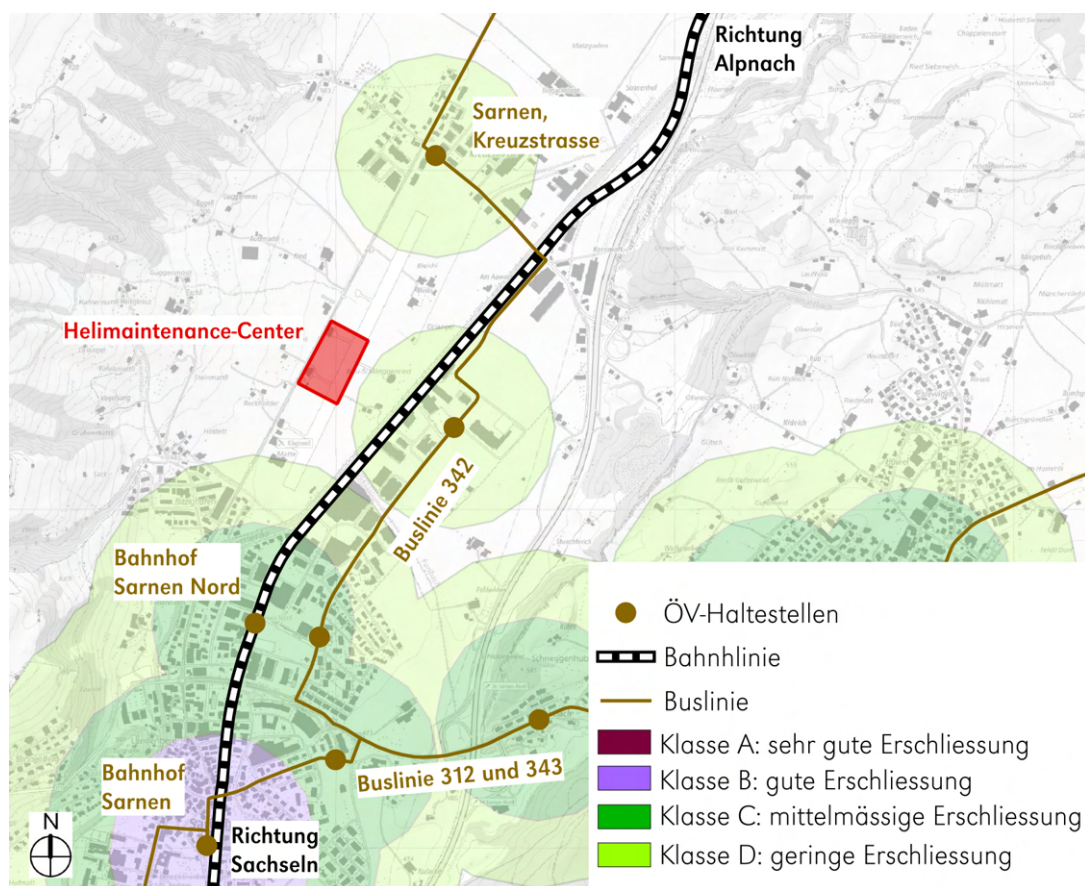


Abbildung 7: Erschliessung ÖV Helimaintenance-Basis Kägiswil (Quelle: swisstopo)

Die Abbildung 8 zeigt, welche Gemeinden mit dem ÖV vom neuen Standort aus innerhalb von einer Stunde Reisezeit erreichbar sind. Innerhalb von 30 Minuten sind die Gemeinden entlang der Linie der Zentralbahn wie Giswil, Sachseln, Alpnach und Hergiswil zu erreichen. Die Stadt Luzern und Kriens können innerhalb von einer Stunde mit dem ÖV erreicht werden.

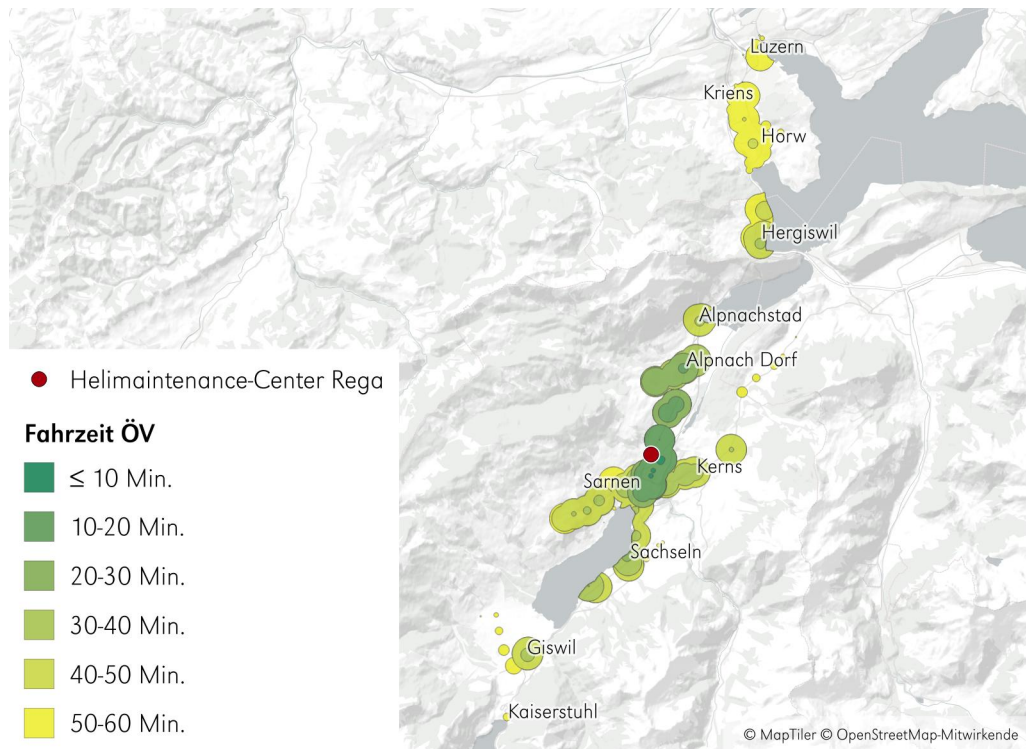


Abbildung 8: Erreichbarkeitskarte ÖV Helimaintenance-Basis Kägiswil in 60 Minuten (Quelle: OpenStreetMap)

2.2.2 Motorisierter Individualverkehr

Die künftige Helimaintenance-Basis ist für den MIV gut erreichbar. Das Areal liegt an der Brünigstrasse, welche als Hauptverkehrsstrasse typisiert ist. Die Autobahnanschlüsse Sarnen Nord und Alpnach an die A8 sind in wenigen Minuten zu erreichen und bieten eine direkte Anbindung an Luzern und Interlaken. Nach Luzern werden mit dem Auto rund 25 Minuten benötigt, die Reisezeit nach Interlaken beträgt rund 45 Minuten. Der Standort soll 2030 in Betrieb genommen werden. Der Vollanschluss Alpnach soll bereits 2028 in Betrieb gehen. Die Zu- / Wegfahrten zum neuen Standort werden sich mit dem Vollanschluss (Richtung Luzern) von Sarnen Nord respektive von Alpnachstad auf den neuen Vollanschluss Alpnach verlagern.

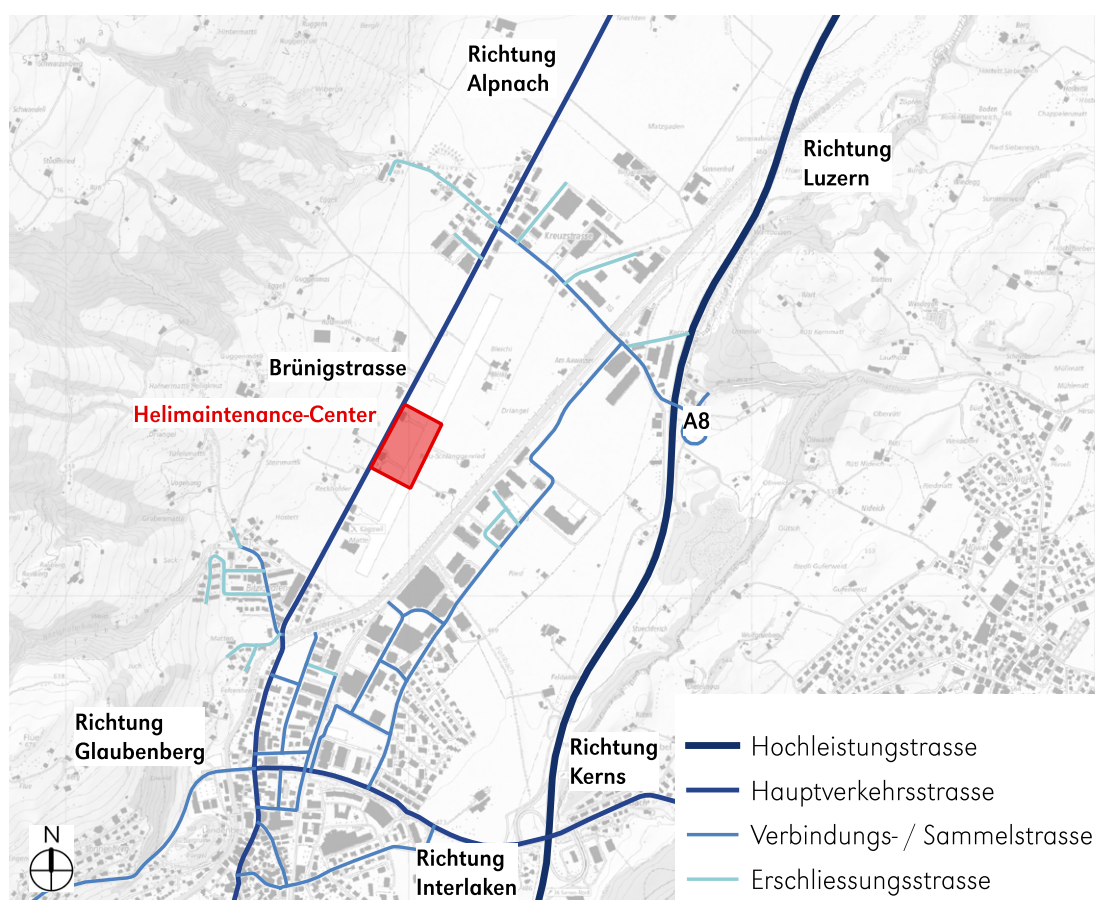


Abbildung 9: Erschliessung MIV Helimaintenance-Basis Kägiswil (Quelle: swisstopo)

Die Erreichbarkeitskarte zeigt, welche Gemeinden innerhalb von einer Stunde Fahrzeit mit dem MIV erreichbar sind. In 30 Minuten Fahrzeit sind grosse Siedlungsräume der Zentralschweiz, wie Luzern, Sursee und Zug zu erreichen. Innerhalb von einer Stunde Fahrzeit lassen sich der Grossraum Zürich, das Gebiet rund um Aarau und Olten sowie das Berner Oberland erreichen.

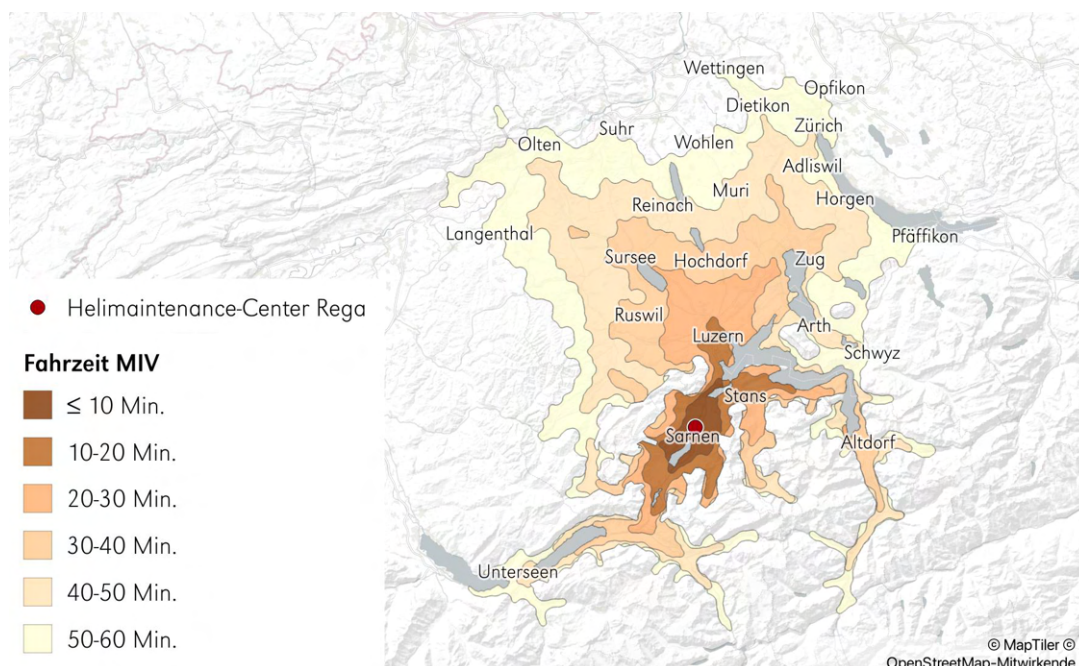


Abbildung 10: Erreichbarkeitskarte MIV Helimaintenance-Basis Kägiswil (Quelle: OpenStreetMap)

2.2.3 Parkierung und Carsharing

In der direkten Umgebung des Flugplatzes Kägiswil sind keine Sharingangebote im Ist-Zustand vorhanden. Der Bahnhof Sarnen hingegen verfügt über einen Mobility-Standort mit drei Fahrzeugen. Der Bahnhof in Sarnen verfügt zudem über zwei Nextbike-Stationen, wo auch rund um die Uhr ein Velo ausgeliehen werden kann. Am Flugplatz gibt es heute rund 10 Parkfelder. Geplant sind gemäss Projekt 202 Parkfelder auf dem Areal der künftigen Helimaintenance-Basis.

2.3 Fazit

Der neue Standort der Helimaintenance-Basis verfügt über keine Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und liegt ausserhalb der vom ARE definierten ÖV-Güteklassen. Gleichzeitig weist Kägiswil eine sehr gute Erreichbarkeit für den MIV auf, insbesondere durch die Nähe zur A8 und der zentralen Lage in der Zentralschweiz. Innerhalb von einer Stunde lässt sich auch der Grossraum Zürich erreichen.

3 Projektbeschreibung

3.1 Nutzung

Im Büroteil werden die Verwaltung, Einsatzzentrale, Logistik und die Gönnerverwaltung untergebracht. Dort entstehen rund 160 Arbeitsplätze. Daneben wird das Rega Maintenance inklusive Hangar erstellt. Der Hangar umfasst fünf Standplätzen für Helikopter. In der Helimaintenance-Basis werden verschiedene Instandhaltungsarbeiten an der Rega-Flotte durchgeführt. Auf dem Areal werden für die Rega insgesamt rund 250 Mitarbeitende beschäftigt sein.

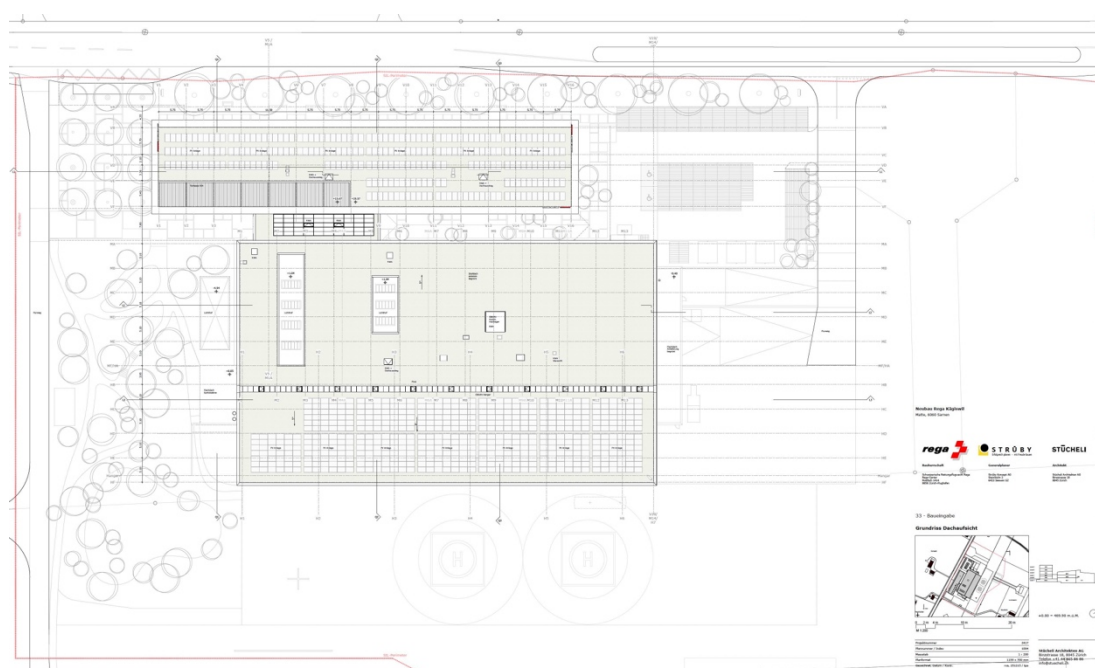


Abbildung 11: Grundriss Dachaufsicht Projekt (Quelle: Stücheli Architekten AG, Juli 2026)

3.2 Arealerschliessung

Die Erschliessung der oberirdischen sowie der unterirdischen Parkfelder erfolgt über den nördlichen Anschluss an die Brünigstrasse. Dieser dient als Zu- und Wegfahrt für Besuchende und Mitarbeitende des Areals. Gesamthaft werden 202 Parkfelder erstellt, wovon 162 unterirdisch und 40 oberirdisch angeordnet werden. Zusätzlich besteht ein südlicher Anschluss an die Brünigstrasse, über den Personenwagen und landwirtschaftliche Fahrzeuge zum Landwirtschaftsbetrieb «Neuheim» gelangen.

Die Anlieferung erfolgt ebenso wie die Erschliessung der Parkierung über den nördlichen Anschluss.

Die Erschliessung für den Veloverkehr erfolgt wie die MIV-Erschliessung und die Anlieferung über den nördlichen Anschluss. Die Erschliessung für den Fussverkehr erfolgt einerseits von den Aussenparkfeldern zum Eingang auf der nördlichen Seite des Gebäudes. Andererseits gibt es einen Anschluss von der Bushaltestelle zum südlichen Gebäudeeingang.

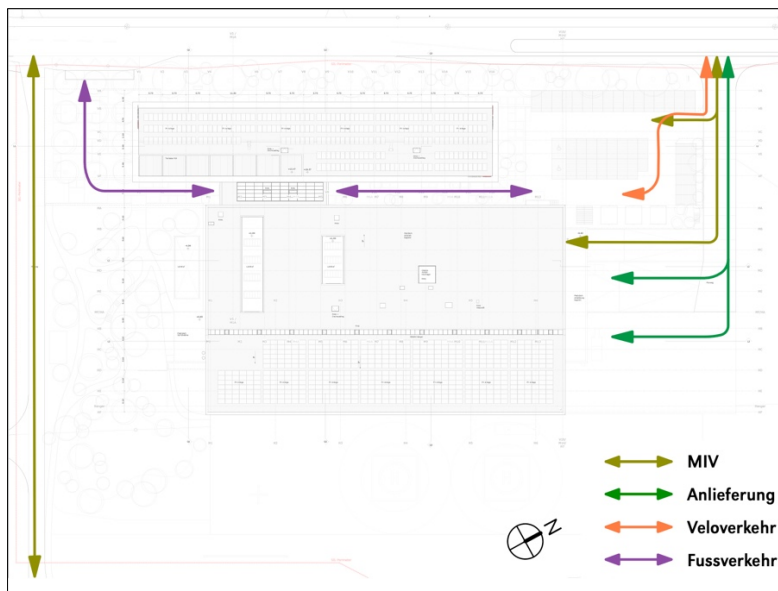


Abbildung 12: Erschliessungskonzept

3.3 Zukünftige Nutzergruppen

Mitarbeitende

Die Rega rechnet beim Umzug mit rund 250 Mitarbeitenden. Der Grossteil der Mitarbeitenden ist in der Administration tätig. Weitere Arbeitsbereiche umfassen die Luftfahrttechnik, die Gastronomie, die Logistik und die Notfallsanität.

Am neuen Standort rechnet die Rega mit einer durchschnittlichen Arbeitsplatzbelegung von rund 80%, was 200 Mitarbeitenden entspricht. Diese Auslastung ergibt sich einerseits durch Homeoffice und andererseits dadurch, dass Mechaniker/-innen regelmässig an anderen Standorten im Einsatz sind.

Grundsätzlich gelten Blockzeiten von 9.00 bis 16.00 Uhr. Gemäss Reglement können Mitarbeitende mit einem Beschäftigungsgrad von mindestens 60% einen Tag pro Woche im Homeoffice arbeiten, sofern ihre Funktion das zulässt. Ein Teil der Mitarbeitenden arbeitet im Schichtbetrieb.

Stand Januar 2026 erhalten die Mitarbeitenden keine spezifischen Vergünstigungen auf ÖV-Angebote. Die Buslinie 739 vom Flughafen Zürich kann jedoch von den Rega Mitarbeitenden kostenlos genutzt werden. Darüber hinaus erhalten die Mitarbeitenden REKA-Checks im Wert von 190 Franken pro Jahr.

Das Einzugsgebiet der heutigen Mitarbeitenden am Standort Flughafen Zürich ist in der folgenden Grafik ersichtlich. Das Einzugsgebiet erstreckt sich über die gesamte Schweiz. Die meisten Mitarbeitenden sind allerdings im Zürcher Unterland wohnhaft.

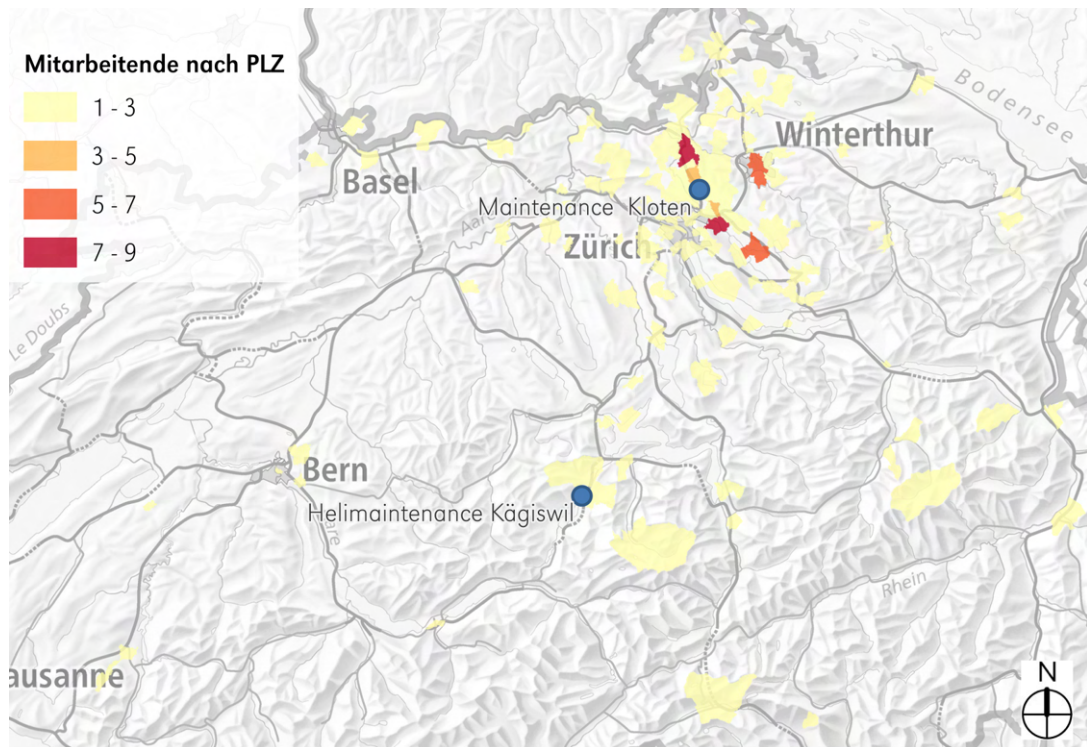


Abbildung 13: Mitarbeitende nach Postleitzahl Stand 01.01.2026 (Grundlage: Rega und swisstopo)

In der Nähe des künftigen Standortes am Flugplatz Kägiswil wohnen heute nur sehr wenige Mitarbeitende. Die folgende Abbildung zeigt, dass heute lediglich 10 der 233 Mitarbeitenden (rund 4%) innerhalb von einer Stunde mit dem ÖV am Bahnhof Sarnen sind. Von da aus sollen die Mitarbeitenden künftig mit einem Betriebsshuttle zum Areal gelangen.

Wenn der Arbeitsweg mit dem Personenwagen absolviert wird, können hingegen 61 Mitarbeitende (rund 26%) den Standort innerhalb einer Stunde erreichen. Dies zeigt, dass der zukünftige Standort der Basis hinsichtlich der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr Verbesserungspotenzial aufweist. Ein erster Schritt ist der Bau der geplanten Bushaltestelle auf dem Areal sowie die Einführung eines Betriebsshuttles zum Bahnhof Sarnen.

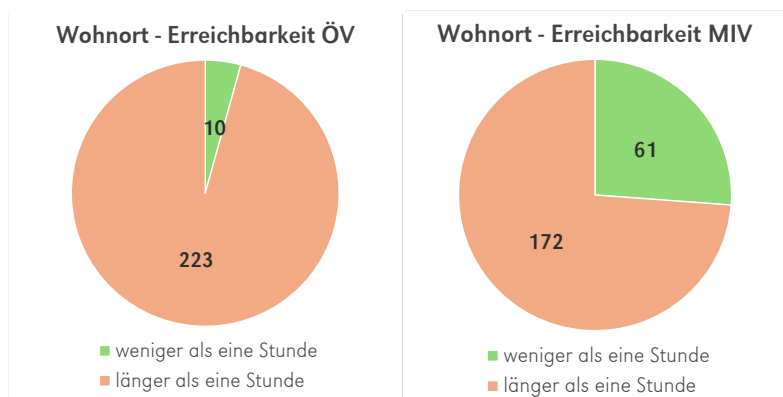


Abbildung 14: Vergleich der Erreichbarkeit des Standortes Kägiswil mit ÖV und MIV vom heutigen Wohnort aus

3.4 Mobilitätsverhalten / Modalsplit

Der Modalsplit zeigt die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel. Aufgrund der Lage des neuen Standortes wird der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr nach dem Umzug zunächst sehr gering sein. Deshalb wird beim Umzug 2030 der Bi-Modalsplit betrachtet. Dieser stellt das Verhältnis zwischen dem MIV und dem ÖV dar.

Nach dem Umzug wird der Anteil des MIV am Bi-Modalsplit voraussichtlich rund 90% betragen. Dies ist, wie die Abbildung 14 zeigt, auf die fehlende Erreichbarkeit des Standortes mit dem ÖV zurückzuführen. Mithilfe der Massnahmen im Kapitel 6 sollen die Anteile des ÖV am Bi-Modalsplit schrittweise erhöht werden.

Langfristig soll mit der Rekrutierung von Mitarbeitenden in der Zentralschweiz und der finanziellen Unterstützung beim Wohnortwechsel der Anteil der nachhaltigen Verkehrsmittel weiter gesteigert werden. Neben dem ÖV soll auch der Veloverkehr in Zukunft einen wichtigen Anteil am Modalsplit einnehmen.

4 Ziele

4.1 Zielsetzung 2030

Die Rega will mit dem Umzug 2030 möglichst viele Mitarbeitende an den neuen Standort mitnehmen. Dazu werden die folgenden Zielsetzungen verfolgt:

- Es werden attraktive Rahmenbedingungen für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs geschaffen. (Z1)
- Das Parkfeldangebot wird effizient und gemäss transparenten Kriterien verteilt und betrieben. (Z2)
- Sharing-Angebote und umweltfreundliche Technologien unterstützen die Mobilität der Mitarbeitenden vor Ort. (Z3)
- Die Verkehrsentwicklung wird mithilfe des Mobilitätskonzeptes aktiv gesteuert. (Z4)
- Mit flexiblen Arbeitsformen werden attraktive Angebote für das Verbleiben der Mitarbeitenden bei der Rega geschaffen. (Z5)

4.2 Zielsetzung 2035

Die Rega beabsichtigt nach einer gewissen Angewöhnungszeit am neuen Standort die Pendelzeiten der Mitarbeitenden zu reduzieren. Dazu werden die folgenden Zielsetzungen verfolgt:

- Die Anteile des öffentlichen Verkehrs und Veloverkehrs am Modalsplit werden schrittweise erhöht. (Z6)
- Die Verfügbarkeit der Parkfelder wird mittels einer Parkfeldbewirtschaftung sichergestellt. (Z7)
- Durch Umzüge von Mitarbeitenden sowie die verstärkte Rekrutierung von Mitarbeitenden in der Zentralschweiz werden die Pendelzeiten der Mitarbeitenden verringert und die Anteile der nachhaltigen Verkehrsmittel am Modalsplit erhöht. (Z8)

5 Nachweis Abstellplätze

5.1 Parkfeldbedarf

Als Grundlage für die Berechnung des Parkfeldbedarfs dienen das Bau- und Zonenreglement (BZR) der Gemeinde Sarnen (Art. 58) sowie die VSS-Norm 40 281 «Parkieren, Angebot an Parkfeldern für Personenkraftwagen». Da das BZR beim Parkfeldbedarf der Nutzungen auf dem Areal auf die VSS-Norm verweist und auch die Reduktion im Gebiet dieselbe ist, erfolgt die Berechnung des Bedarfs gemäss VSS-Norm. Die Flächen für die verschiedenen Nutzungen entsprechen dem aktuellen Projektstand von Juli 2026. Für den Bereich Hangar gibt es in der VSS-Norm keine spezifischen Richtwerte. Es wird angenommen, dass diese Nutzung sich nicht wesentlich von Industrie/Gewerbe unterscheidet und deshalb werden entsprechend dieser Richtwerte verwendet. Ergänzend werden noch 4 Gästezimmer für Pikettdienste, Schulungen oder Wartungsspezialisten angeboten. Dabei wird angenommen, dass jedes Gästezimmer auch ein Parkfeld erhält.

Für die geplanten Nutzungen liegt der Bedarf bei 210 Parkfeldern für Mitarbeitende und 53 Parkfelder für Besuchende.

Nutzungsart	BGF (m ²)	Parkfelder pro 100 m ²	Total PP
Industrie & Gewerbe	3'651.3	1	36.5
Hangar	2'885.1	1	28.9
Lager	2'667.6	0.1	2.7
Dienstleistungen	7'114.9	2	142.3
Total	16'319		210

Tabelle 1: Parkfeldberechnung nach VSS-Norm 40 281 Mitarbeitende (Quelle: Verkehrsbericht Bächtold & Moor AG)

Nutzungsart	BGF (m ²)	Parkfelder pro 100 m ²	Total PP
Industrie & Gewerbe	3'651.3	0.2	7
Hangar	2'885.1	0.2	6
Lager	2'667.6	0.01	0
Dienstleistungen	7'114.9	0.5	36
Gästezimmer			4
Total	16'319		53

Tabelle 2: Parkfeldberechnung nach VSS-Norm 40 281 Besuchende (Quelle: Verkehrsbericht Bächtold & Moor AG)

Festgelegtes Angebot

Gemäss Projekt sind 202 Parkfelder geplant. Davon befinden sich 162 Parkfelder für die Mitarbeitenden unterirdisch in der Tiefgarage. Im Aussenbereich sind 40 Parkfelder für die Besuchenden geplant. Somit liegt das Angebot 61 Parkfelder unter dem Minimum des errechneten Bedarfs. Mithilfe betrieblicher Massnahmen (ÖV-Guthaben, Home-Office, etc.) soll der Bedarf an Parkfeldern weiter gesenkt werden. Zudem liegt der effektive Bedarf der Mitarbeitenden durch die durchschnittliche Arbeitsplatzbelegung von rund 80% bei weniger als den errechneten 210 Parkfeldern.

5.2 Bedarf Veloabstellplätze

Das BZR der Gemeinde Sarnen verweist gemäss Art. 57 beim Bedarf an Veloabstellplätzen auf die entsprechende VSS-Norm. Um eine ausreichende Anzahl an Veloabstellplätzen zur Verfügung zu haben, wird deshalb der Bedarf gemäss VSS-Norm 40 065 ermittelt. Zur Berechnung der Veloabstellplätze werden als Grundeinheit die Arbeitsplätze verwendet. Dabei sollen rund 90 Mitarbeitende im Hangar (Industrie und Gewerbe) arbeiten und 160 in der Verwaltung (übrige DL).

Für die geplanten Nutzungen sind 63 Veloabstellplätze erforderlich.

Nutzungsart	Arbeitsplätze (AP)	Velo Parkfelder pro 10 AP		Total Abstellplätze	
		Mitarbeitende	Besuchende	Mitarbeitende	Besuchende
Hangar / Maintenance	90	2	0.5	18	5
Verwaltung	160	2	0.5	32	8
	-	-	-		
Total Rega	250			50	13

Tabelle 3: Bedarf Veloabstellplätze gemäss VSS-Norm 40 065 (Quelle: Bächtold & Moor AG)

Langzeitabstellplätze

Langzeitabstellplätze sind so zu konzipieren, dass Velos geschützt vor Diebstahl, Vandalismus und äusseren Witterungseinflüssen von den Bewohnenden auch für eine längere Zeit parkiert werden können. Zudem sind bei den Langzeitveloabstellplätzen an geeigneten Orten Steckdosen vorzusehen, an welchen das E-Bike aufgeladen werden kann.

Kurzzeitabstellplätze

Die Veloabstellplätze für Besuchende und Kunden werden ebenerdig und frei zugänglich angeordnet, falls möglich mit Überdachung. Sie dienen dem kurzzeitigen Abstellen von Velos. Diese sind mit einer Vorrichtung auszustatten, an welcher das Velo abgeschlossen werden kann.

Festgelegtes Angebot

Gemäss Projekt sind 70 Veloabstellplätze im Aussenraum geplant. Davon werden 52 Veloabstellplätze überdacht. Das vorgesehene Angebot übersteigt den berechneten Bedarf von 63 Veloabstellplätzen. Zudem liegt der effektive Bedarf der Mitarbeitenden aufgrund der durchschnittlichen Arbeitsplatzbelegung von rund 80% unter den berechneten 50 Abstellplätzen.

Bei der Ausgestaltung der Anlage ist darauf zu achten, dass die Langzeitveloabstellplätze wenn möglich abschliessbar sind.

5.3 Bedarf Motorradabstellplätze

Für den Bedarf an Motorrad-Abstellplätzen fehlen schweizweite Normen / Vorgaben. Erfahrungsgemäss liegt bei konventionellen Wohnnutzungen die Anzahl an Abstellplätzen bei einem Zehntel der für Personenwagen im Minimum erforderlichen Parkplätzen. Dies bedeutet, dass bei einem Bedarf von 210 Parkfeldern für Personenwagen 21 Motorradabstellplätze zu erstellen sind.

Aktuell sind im Projekt keine Abstellplätze für Motorräder eingeplant. In einer nächsten Phase wird geprüft, ob bedarfsgerecht in der Tiefgarage oder im Aussenraum einige Flächen für motorisierte Zweiräder bereitgestellt bzw. umgenutzt werden können.

6 Massnahmen

6.1 Massnahmen

Nr.	Massnahmen	Nutzergruppe	Art der Massnahme	Ziele	Umsetzung
M1 Massnahmen zum Management des MIV					
M1.1	Parkraummanagement	M, B	betriebllich	Z2	2030
M1.2	Carsharing	M	baulich, betriebllich	Z1, Z3	2030
M1.3	Förderung Fahrgemeinschaften	M	betriebllich	Z3, Z2	2030
M1.4	Parkfeldbewirtschaftung	M, B	betriebllich	Z7, Z6	2035
M2 Massnahmen zur Förderung des ÖV					
M2.1	Betriebssshuttle	M	betriebllich	Z1	2030
M2.2	Bau der Bushaltestelle	M, B	baulich	Z1	2030
M2.3	Ausbau ÖV-Angebot	M, B	betriebllich	Z1, Z6	2035
M3 Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs					
M3.1	Ausreichende Anzahl und attraktive Lage der Veloabstellplätze	M, B	baulich	Z1	2030
M3.2	E-Bikesharing	M	baulich, betriebllich	Z3	2030
M3.3	Weitere nützliche Veloinfrastruktur	M	baulich	Z6	2035
M4 Mobilitätsmanagement					
M4.1	Mobilitätsbonus / Jobticket	M	betriebllich	Z1, Z4	2030
M4.2	Flexible Arbeitsformen (Homeoffice)	M	betriebllich	Z5	2030
M4.3	Erstellen Interimsstandort	M	betriebllich	Z1, Z5	2030
M4.4	Minimierung Fluktuation	M	betriebllich	Z8	2030

M = Mitarbeitende, B = Besuchende

6.2 Massnahmen zum Management des MIV

M1.1 Parkraummanagement

Zielsetzung

Das Parkfeldangebot wird effizient und gemäss transparenten Kriterien verteilt und betrieben.

Umsetzung

2030

Beschreibung

Das Parkraummanagement hilft, den Parkfeldbedarf für die Mitarbeitenden und Besuchenden mit dem vorgesehenen Angebot an Parkfeldern abzudecken. Mit einer effizienten und zweckmässigen Nutzung der Parkfelder soll der Druck auf das vorhandene Parkierungsangebot gesenkt werden. Bei Bedarf erfolgt die Vergabe der Parkfelder an Mitarbeitende nach einheitlichen Vergabekriterien (z.B. in Abhängigkeit des Wohnortes).

Wirkung der Massnahme

Hoch: Die Parkfelder werden effizient genutzt und es wird nicht auf den öffentlichen Grund ausgewichen.

Nutzergruppen

– Mitarbeitende, Besuchende

Zuständigkeit / Finanzierung

– Rega

Investitionskosten (einmalig):	Signalisation / Markierung Parkfelder gering (<10'000 CHF)
Betriebskosten pro Jahr (laufend):	gering (<10'000 CHF)

M1.2 Carsharing

Zielsetzung

Mitarbeitende, welche ohne eigenes Fahrzeug zur Arbeit kommen, sollen bei Bedarf ein Auto nutzen können.

Umsetzung

2030

Beschreibung

Das Sharing-Angebot soll im Rahmen einer Firmenflotte vorwiegend den Rega-Mitarbeitenden zur Verfügung stehen. Mit der Inbetriebnahme des neuen Standortes werden Sharing-Fahrzeuge bereitgestellt. Diese befinden sich in der Nähe der Ein- und Ausgänge und können über eine App reserviert und bestellt werden. Um eine Vorbildfunktion zu erfüllen, sollen e-Fahrzeuge für das Angebot ausgewählt werden.

Das Sharing-Angebot soll im Rahmen einer Versuchsphase 5 Jahre getestet werden. In Abhängigkeit der Nachfrage wird anschliessend das definitive Angebot festgelegt.

Wirkung der Massnahme

Hoch: Mit dem Bereitstellen von Sharing-Fahrzeugen kann das passende Verkehrsmittel für jeden Weg geliehen werden, ohne das Mitarbeitende zwingend mit dem eigenen Fahrzeug zur Arbeit kommen müssen.

Nutzergruppen

- Mitarbeitende

Zuständigkeit / Finanzierung

- Rega

Investitionskosten (einmalig):	Parkplatz, der zur Verfügung gestellt werden muss
Betriebskosten pro Jahr (laufend):	Jährliche Gebühr, abhängig vom Angebot und der Auslastung des Fahrzeuges

M1.3 Förderung Fahrgemeinschaften

Zielsetzung

Der Besetzungsgrad in den Fahrzeugen der Mitarbeitenden ist möglichst hoch.

Umsetzung

2030

Beschreibung

Die Rega fördert die Bildung von Fahrgemeinschaften ihrer Mitarbeitenden durch die Bereitstellung einer Vermittlungsplattform. Mithilfe einer App soll es möglichst einfach und unkompliziert sein, trotz der unterschiedlichen und variierenden Arbeitszeiten der Mitarbeitenden, Mitfahrgelegenheiten zu finden. Mitarbeitende, die mit dem Auto zur Arbeit fahren, können ihre geplante Abfahrtszeit sowie die verfügbaren Sitzplätze eintragen. Arbeitskollegen ohne Auto können vor Arbeitsbeginn oder -ende prüfen, ob eine passende Mitfahrgelegenheit verfügbar ist und diese bei Bedarf direkt nutzen.

Um die Nutzung von Fahrgemeinschaften zusätzlich zu fördern, können z.B. Parkfelder in unmittelbarer Nähe des Eingangs exklusiv für Fahrgemeinschaften reserviert werden.

Wirkung der Massnahme

Hoch: Wenn unter den Mitarbeitenden, welche ursprünglich mit dem Fahrzeug zur Arbeit gelangen, Fahrgemeinschaften gebildet werden, reduziert dies die Anzahl der Fahrten und den Parkfeldbedarf, was einen positiven Effekt auf die Mobilität hat.

Nutzergruppen

- Mitarbeitende

Zuständigkeiten / Finanzierung

- Rega

Investitionskosten (einmalig):	gering (<10'000 CHF), leicht zugängliche Mitfahr-App bereitstellen, damit sich die Mitarbeitenden organisieren können
Betriebskosten pro Jahr (laufend):	gering (<10'000 CHF)

M1.4 Parkfeldbewirtschaftung

Zielsetzung

Die Verfügbarkeit der Parkfelder wird mittels einer Parkfeldbewirtschaftung langfristig sichergestellt.

Umsetzung

2035

Beschreibung

Als Ergänzung zum Parkraummanagement soll ab 2035 eine Parkfeldbewirtschaftung eingeführt werden. Mitarbeitende, die aufgrund ihrer Arbeit regelmässig vor Ort anwesend sein müssen, erhalten einen festen Parkplatz. Die restlichen Mitarbeitenden erhalten keinen festen Parkplatz. Diese können bei Bedarf einen Parkplatz nutzen, entrichten dafür jedoch eine Parkgebühr. Die Besucherparkfelder werden ebenfalls bewirtschaftet.

Wirkung der Massnahme

Hoch: Die Parkfelder werden effizient genutzt und durch das Entrichten einer Parkgebühr wird Dauerparkieren unterbunden. Die Massnahme fördert einen tieferen Parkfeldbedarf und den Umstieg auf die nachhaltigen Verkehrsmittel.

Nutzergruppen

- Mitarbeitende, Besuchende

Zuständigkeit / Finanzierung

- Rega

Investitionskosten (einmalig):	Signalisation / Markierung Parkfelder gering (<10'000 CHF), Bewirtschaftung abhängig vom System
Betriebskosten pro Jahr (laufend):	gering (<10'000 CHF)

6.3 Massnahmen zur Förderung des ÖV

M2.1 Betriebsshuttle

Zielsetzung

Mit einem Fahrdienst zwischen dem neuen Rega Standort und dem Bahnhof Sarnen wird die Anreise mit dem ÖV gefördert.

Umsetzung

2030

Beschreibung

Bereits heute können die Mitarbeitenden von einer kostenlosen Busverbindung von der ÖV-Haltestelle beim Flughafen Zürich bis zur Rega-Basis profitieren. Nach der Eröffnung des neuen Standortes soll für die Mitarbeitenden der Rega kurzfristig ein Angebot bereitgestellt werden, dass die Anreise mit dem ÖV bis zum Areal ermöglicht. In einem ersten Schritt soll ein firmeninterner Betriebsshuttle eingeführt werden, welcher in den Hauptverkehrszeiten zwischen dem Bahnhof Sarnen und dem Rega Standort verkehrt.

Wirkung der Massnahme

Hoch: Mithilfe des Betriebsshuttles verkürzt sich die Anreisedauer mit dem ÖV. Dadurch wird die Anreise mit dem ÖV gegenüber dem MIV konkurrenzfähiger und attraktiver.

Nutzergruppe

- Mitarbeitende

Zuständigkeit / Finanzierung

- Rega

Investitionskosten (einmalig):	Abhängig, ob ein Fahrzeug und Personal bereits vorhanden ist oder neu angeschafft werden muss
Betriebskosten pro Jahr (laufend):	Abhängig von Streckenlänge und Taktdichte

M2.2 Bau der Bushaltestelle

Zielsetzung

Durch den Bau einer neuen Bushaltestelle soll die Nutzung des ÖV attraktiver werden. Dafür braucht es neben einer hohen Erschliessungsgüte auch attraktiv gestaltete Haltestellen und einfache Zugänge von der Haltestelle zum Areal.

Umsetzung

2030

Beschreibung

Gemäss Vorprojekt ist auf der Brünigstrasse neben der Erstellung des Abbiegestreifens eine neue Bushaltestelle auf Höhe des neuen Rega Standortes geplant. Die Haltestelle soll in Zukunft an eine neue Buslinie angebunden werden (vgl. M2.3). Dadurch entsteht ein schneller und direkter Zugang vom Areal zum ÖV. Die neue Haltestelle wird behindertengerecht erstellt und als Busbucht ausgestaltet.

Die Massnahme wird durch die Rega umgesetzt, jedoch in einem separaten kantonalen Verfahren (parallel zur Maintenance-Basis) genehmigt.



Abbildung 15: Situation mit geplanter Bushaltestelle direkt neben dem Rega Gebäude (Quelle: Bächtold & Moor AG)

Wirkung der Massnahme

Hoch: Durch den Bau der neuen Haltestelle wird die Attraktivität für die Benutzung des ÖV erhöht.

Nutzergruppe

- Mitarbeitende, Besuchende

Zuständigkeit / Finanzierung

- Rega, Gemeinde Sarnen, Kanton Obwalden

Investitionskosten (einmalig):	Kosten für die Erstellung der neuen Bushaltestelle sehr hoch (<500'000 CHF)
Betriebskosten pro Jahr (laufend):	gering (<10'000 CHF)

M2.3 Ausbau ÖV-Angebot

Zielsetzung

Für eine schrittweise Erhöhung der ÖV-Anteil am Modalsplit ist ein konkurrenzfähiges und attraktives ÖV-Angebot unumgänglich.

Umsetzung

2035

Beschreibung

Langfristig soll das ÖV-Angebot ausgebaut und die Haltestelle Rega an der Brünigstrasse an eine neue Buslinie angebunden werden. Dadurch soll sich die ÖV-Erschliessung des Areals verbessern. Die neue Buslinie soll den Rega Standort mit dem Bahnhof Sarnen verbinden und auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der S5 / IR-Züge abgestimmt werden.

Die Massnahme soll in Zusammenarbeit mit dem Kanton Obwalden und der Gemeinde Sarnen nachgelagert zur Umsetzung der Maintenance-Basis vorangetrieben werden.

Wirkung der Massnahme

Hoch: Mit einer besseren Anbindung des neuen Standortes an den ÖV wird die Anreise mit dem ÖV gegenüber dem MIV konkurrenzfähiger und attraktiver.

Nutzergruppe

- Mitarbeitende, Besuchende

Zuständigkeit / Finanzierung

- Gemeinde Sarnen, Kanton Obwalden, Rega

Investitionskosten (einmalig):	Abhängig, ob ein Fahrzeug und Personal bereits vorhanden ist oder neu angeschafft werden muss
Betriebskosten pro Jahr (laufend):	Abhängig von Streckenlänge und Taktdichte

6.4 Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs

M3.1 Ausreichende Anzahl und attraktive Lage der Veloabstellplätze

Zielsetzung

Die Erschliessung des neuen Rega-Standortes soll für den Veloverkehr künftig attraktiver werden und die Anteile des Veloverkehr am Modalsplit schrittweise erhöht werden.

Umsetzung

2030

Beschreibung

Um die Velonutzung für die Mitarbeitenden und Besuchenden attraktiv auszugestalten, ist eine ausreichende Anzahl an sicheren und attraktiven Abstellanlagen für den Veloverkehr anzubieten.

Für die Helimaintenance-Basis sind gemäss VSS-Norm 40 065 insgesamt 63 Veloabstellplätze zu erstellen. Am Standort werden 70 Veloabstellplätze im Aussenraum in der Nähe des Gebäudeeingangs erstellt. Davon werden 52 gedeckt. Diese stehen den Mitarbeitenden der Rega als Langzeitabstellplätze zur Verfügung und weisen eine hohe Qualität auf. Bei der Ausgestaltung der Anlage ist darauf zu achten, dass die Langzeitveloabstellplätze wenn möglich abschliessbar sind.

Die restlichen 18 Abstellplätze werden für die Besuchenden (Kurzzeitparkierung) bereitgestellt. Diese befinden sich ebenfalls in der Nähe des Gebäudeeingangs und sind direkt über den Anschluss an der Brünigstrasse erreichbar.

Wirkung der Massnahme

Mit einem attraktiven Angebot an Veloabstellplätzen wird der Veloverkehr und damit ein nachhaltiges Verkehrsmittel gefördert.

Nutzergruppe

- Mitarbeitende, Besuchende

Zuständigkeit / Finanzierung

- Rega

Investitionskosten (einmalig):	Erstellung und Ausstattung von Veloabstellanlagen: mittel (10'000 – 50'000 CHF)
Betriebskosten pro Jahr (laufend):	gering (< 10'000 CHF)

M3.2 E-Bikesharing

Zielsetzung

Mit dem E-Bikesharing soll eine Ergänzung zum öffentlichen Verkehr im Raum Sarnen geschaffen werden. Mitarbeitende erhalten die Möglichkeit, vom Bahnhof Sarnen mit einem E-Bike zur Helimaintenance-Basis zu gelangen.

Umsetzung

2030

Beschreibung

Zur Ergänzung des bestehenden ÖV-Angebotes steht am Bahnhof Sarnen bereits das Nextbike-Angebot zur Verfügung. Dieses kann durch eine Erweiterung (z.B. mittels Business-Bike von Nextbike) gezielt für Mitarbeitende der Rega erweitert werden. Damit erhalten alle Mitarbeitenden täglich 120 Minuten kostenlose Fahrzeit. Zusätzlich bietet das Business-Bike-Angebot die Möglichkeit, eine Standardstation zu einrichten.

Wirkung der Massnahme

Hoch: Die Mitarbeitenden können bei Bedarf ein E-Bike mieten, was je nach Wegzweck eine gute Alternative zum eigenen Auto oder ÖV darstellt.

Nutzergruppen

- Mitarbeitende und evt. Öffentlichkeit

Zuständigkeiten / Finanzierung

- Rega

Investitionskosten (einmalig):	gering bis mittel (10'000 – 50'000 CHF)
Betriebskosten pro Jahr (laufend):	gering bis mittel (10'000 – 50'000 CHF)

M3.3 Weitere nützliche Veloinfrastruktur

Zielsetzung

Für Mitarbeitende, welche oft ein Velo benutzen, werden attraktive Rahmenbedingungen geschaffen.

Umsetzung

2035

Beschreibung

Nebst dem attraktiven Angebot an Veloabstellplätzen sind für Velofahrende die folgenden weiteren Infrastrukturmassnahmen am neuen Standort zu prüfen:

- Lademöglichkeit für e-Bikes
- Bereitstellung einer Veloreparaturstation mit Luftpumpe für selbständige kleinere Reparaturen
- Garderobe und Duschmöglichkeiten für die Mitarbeitenden

Wirkung der Massnahme

Mittel: Mit den zusätzlichen Angeboten werden Anreize für die vermehrte Benutzung des Veloverkehrs geschaffen.

Nutzergruppen

- Mitarbeitende

Zuständigkeiten / Finanzierung

- Rega

Investitionskosten (einmalig):	Je nach Angebot
Betriebskosten pro Jahr (laufend):	gering (< 10'000 CHF)

6.5 Massnahmen zum Mobilitätsmanagement

M4.1 Mobilitätsbonus / Jobticket

Zielsetzung

Die Anreise mit dem öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr wird aktiv gefördert.

Umsetzung

2030

Beschreibung

Heute erhalten die Mitarbeitenden Reka-Checks im Wert von 190.- CHF die beispielsweise für ein Halbtax, Streckenabo oder ähnliches verwendet werden können.

Die Rega fördert die nachhaltige Mobilität, in dem sie den Mitarbeitenden beim Verzicht auf ein Parkfeld ein Mobilitätsbonus ausbezahlt. Dieser kann in verschiedenen Formen ausbezahlt werden und erfolgt in der Regel einmal jährlich.

- Rail Check: Gutscheine für Tickets oder Abonnemente des öffentlichen Verkehrs (nur die eingelösten Rail Checks werden verrechnet)
- ÖV Pendlerbonus Passepartout: Der ÖV-Pendlerbonus erlaubt Unternehmen, die Pendlermobilität ihrer Mitarbeitenden finanziell zu unterstützen. Dabei legt die Unternehmung fest, welche ÖV-Abonnemente gefördert werden und wie hoch der Beitrag ist. Der Bonus wird personalisiert direkt beim Kauf angerechnet und ist ausschliesslich für den öffentlichen Verkehr nutzbar. Mitarbeitende profitieren von vergünstigten ÖV-Angeboten, während das Unternehmen nachhaltige Mobilität fördert.
- Gutschein Velogeschäft

Wirkung der Massnahme

Hoch: Mit der Gewährung eines Mobilitätsbonus unterstützt die Rega ihre Mitarbeitenden mit einem Beitrag an die Mobilitätskosten. Damit werden sie motiviert, den ÖV oder das Velo für den Arbeitsweg zu nutzen.

Nutzergruppe

- Mitarbeitende

Zuständigkeit / Finanzierung

- Rega

Investitionskosten (einmalig):	gering (<10'000 CHF)
Betriebskosten pro Jahr (laufend):	Je nach Höhe des Betrags

M4.2 Flexible Arbeitsformen (Förderung Homeoffice)

Zielsetzung

Mit der Möglichkeit von zu Hause aus zuarbeiten wird der Pendelverkehr reduziert.

Umsetzung

2030

Beschreibung

Aktuell können gemäss Reglement Mitarbeitende mit einem Beschäftigungsgrad von mindestens 60% einen Tag pro Woche im Homeoffice arbeiten, sofern ihre Funktion das zulässt.

Am neuen Standort soll den Mitarbeitenden 1-2 Tage Homeoffice gewährleistet werden. Mit dem Bereitstellen von flexiblen Arbeitsformen verursachen Arbeitnehmende nicht zwingend morgens- und abends in den Spitzenstunden ihre Pendlerwege.

Wirkung der Massnahme

Mittel: Mit flexiblen Arbeitsformen lassen sich die morgen- und abendlichen Spitzenstunden glätten.

Nutzergruppen

- Mitarbeitende

Zuständigkeiten / Finanzierung

- Rega

M4.3 Interimsstandort

Zielsetzung

Mitarbeitende, welche nicht vor Ort in Sarnen anwesend sein müssen, sollen künftig an einem Interimsstandort in Luzern arbeiten können. Dieser Standort soll auch bereits durch neue Mitarbeitende vor Inbetriebnahme des Standortes in Sarnen genutzt werden können.

Umsetzung

2027

Beschreibung

Um eine grosse Fluktuation der Mitarbeitenden zu vermeiden, wird die Rega einen Interimsstandort in Luzern suchen und betreiben. Der Standort soll den rund 40 Mitarbeitenden, welche nicht vor Ort in Sarnen anwesend sein müssen, als alternativer Arbeitsplatz dienen. Der Interimsstandort ist für eine Betriebsdauer von mindestens 5 Jahren vorgesehen und befindet sich idealerweise in Bahnhofsnähe.

Wirkung der Massnahme

Mittel: Durch den zentral gelegenen und gut erschlossenen Interimsstandort erhalten Mitarbeitende mit einem langen Arbeitsweg die Möglichkeit, übergangsweise in Luzern zu arbeiten. Dies reduziert lange Pendlerwege und lenkt die Verkehrsmittelwahl hin zum ÖV.

Nutzergruppen

- Mitarbeitende

Zuständigkeiten / Finanzierung

- Rega

M4.4 Minimierung Fluktuation

Zielsetzung

Die Fluktuation der Mitarbeitenden soll mit dem Umzug möglichst gering gehalten werden.

Umsetzung

2030

Beschreibung

Um eine hohe Fluktuation der Mitarbeitenden zu vermeiden, unterstützt die Rega die Mitarbeitenden, die am neuen Standort physisch anwesend sein müssen, beim Umzug in den Grossraum Zentralschweiz finanziell. Dadurch sollen die Arbeitswege verkürzt und die Attraktivität für den ÖV erhöht werden.

Wirkung der Massnahme

Mittel: Die finanzielle Unterstützung beim Umzug in den Grossraum Zentralschweiz trägt dazu bei, den Wohnstandort näher am Arbeitsort zu fördern. Dadurch kann die Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs beeinflusst werden.

Nutzergruppen

- Mitarbeitende

Zuständigkeiten / Finanzierung

- Rega

7 Monitoring und Controlling

Die Umsetzung der Massnahmen, deren Wirksamkeit und allfällige Anpassung am Massnahmenset werden im Rahmen des Monitorings und Controllings geprüft. Die Verantwortlichkeit für das Monitoring und Controlling liegt bei der Rega. Das Massnahmenset kann bei Bedarf ergänzt oder angepasst werden, damit auf die Mobilitätsbedürfnisse der Mitarbeitenden eingegangen und auch auf veränderte Umstände reagiert werden kann.

Mögliche Indikatoren für die Wirkungskontrolle und das Monitoring sind folgende.

- Umsetzungsgrad Massnahmen, Erkenntnisse zur Wirkung
- Befragung der Mitarbeitenden: Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelwahl, Zufriedenheit zu den Massnahmen, Benutzung der Massnahmen, Ideen und Inputs mit Verbesserungsvorschlägen
- Belegung / Auslastung der Parkplätze und Veloabstellplätze
- Auslastung der Sharing-Angebote (Velo und PW)
- Wirtschaftlichkeit

Das Monitoring wird in regelmässigen Abständen durchgeführt. Aus dem Monitoring können Anhaltspunkte oder Potenziale für Angebotsverbesserungen aufgedeckt und geprüft werden.

Rückfallebene / mögliche Massnahmen 2. Stufe

Werden die Ziele nicht erreicht oder treten unerwünschte Missstände auf, werden die folgenden weiteren Massnahmen geprüft und umgesetzt:

- Einführung von Besucherparkkarten mit Option für längere Parkdauer bei Bedarf
- Erweiterung der Sharing-Angebote bei Bedarf
- Prüfung von möglichen ÖV-Ausbauten
- Ausbau der Mobilitätsgutschein-Angebote für Mitarbeitende (Gutscheine ÖV, Velo)
- Intensivierung Kommunikation und Information
- Konsequenzen bei Verstoss gegen die Vereinbarungen