



MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen
von Arealen

Mobilitätskonzepte für Areale

Handbuch (März 2025)



EnergieSchweiz für Gemeinden
MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von Arealen

Bundesamt für Energie BFE
Pulverstrasse 13
3063 Ittigen

Unterstützt durch

Bundesamt für Energie, EnergieSchweiz
Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Kanton Tessin, Dipartimento del territorio
Kanton Wallis, Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt
AGGLO St.Gallen - Bodensee
Stadt Zug, Baudepartement
Stadt Zürich, Tiefbauamt



Begleitgruppe

Martina Zoller, Bundesamt für Energie, Sektion Mobilität
Karin Wasem, Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt
Andreas Keiser, Stadt Zug, Baudepartement
Denis Heyne, Stadt Zug, Baudepartement
Nicola Nübold, Stadt Zürich, Tiefbauamt
Tobias Winiger, Geschäftsstelle AGGLO St.Gallen - Bodensee
Stefanie Steiner, Geschäftsstelle Minergie
Pauline Hosotte, Mobility Management Suisse, Romandie
Alexandre Federau, Mobility Management Suisse, Romandie
Davide Marconi, Mobility Management Suisse, Ticino

Bearbeitungsteam

synergo in Zusammenarbeit mit PLANAR AG

Roberto De Tommasi (Projektleiter), Nathalie Heiniger (synergo)
Stefan Schneider, Xenia Fraefel (PLANAR AG)

Zitierweise

EnergieSchweiz für Gemeinden (Hrsg.), MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von Arealen, Verankerung des Mobilitätsmanagements, Handbuch, März 2025, erarbeitet von synergo in Zusammenarbeit mit PLANAR.

Dieses Handbuch wurde mit Unterstützung von EnergieSchweiz erstellt.
Für den Inhalt ist alleine das Bearbeitungsteam verantwortlich.

Inhalt

Vorwort	3
1 Einführung	4
1.1 Definition eines Areals – Systemabgrenzung	4
1.2 Die Rolle der Mobilität in Arealen	5
1.3 Mobilitätsmanagement in Arealen	7
2 Funktion, Ablauf und Elemente eines Mobilitätskonzepts	11
2.1 Mobilitätskonzept als Planungsinstrument	11
2.2 Übersicht	11
2.3 Die wichtigsten Elemente des Mobilitätskonzepts	13
3 Massnahmen des arealbezogenen Mobilitätsmanagements	19
3.1 Übersicht	19
3.2 Massnahmenarten und ihre Funktionen	20
3.3 Massnahmen nach Nutzergruppen	21
4 Wirkungskontrolle	22
4.1 Indikatoren	22
4.2 Rückfallebene	25
5 Arealbezogene Mobilitätsmanagement-Stelle	26
5.1 Pflichtenheft	26
5.2 Anforderungsprofil	26
5.3 Ansiedlung	27
5.4 Kosten und Finanzierung	27
Glossar	I
A-I: Detailbeschreibung der Massnahmen	A-I / 1

Vorwort

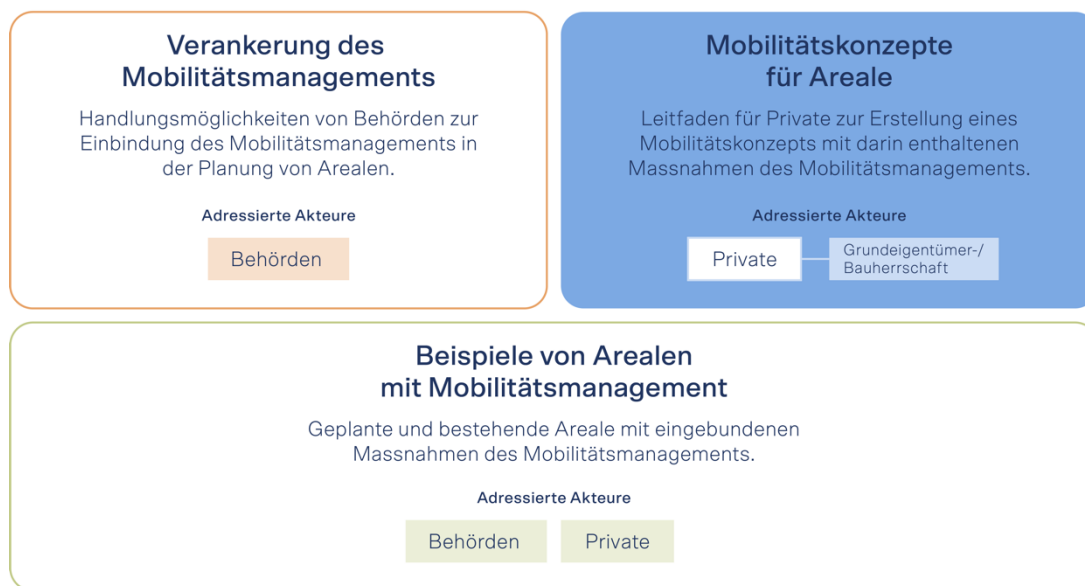
Nachhaltige Areale stehen für Überbauungen, die sowohl in der Entwicklung als auch im Betrieb möglichst ressourcenschonend, wirtschaftlich und sozialverträglich sind. Dazu gehört eine effiziente Mobilitätsgestaltung, die darauf ausgerichtet ist, das vom Areal ausgehende Verkehrsaufkommen zu reduzieren und auf umwelt- und flächeneffiziente Verkehrsmittel zu lenken.

Das Projekt «Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von Arealen» (MIPA) befasst sich mit dem Mobilitätsmanagement im Personenverkehr von Arealen. Das Mobilitätsmanagement ist dabei ein wichtiger Einflussfaktor, um das von einem Areal ausgehende Verkehrsaufkommen zu reduzieren bzw. die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Velos sowie das zu Fussgehen zu fördern. Wichtig ist, dass das Mobilitätsmanagement mit der Infrastruktur im Umfeld des Areals abgestimmt ist und ab Inbetriebnahme des Areals seine Funktion erfüllt.

Das Handbuch zeigt auf, wie das Mobilitätsmanagement von der Planung bis zur Inbetriebnahme eines Areals vorbereitet und umgesetzt werden muss und durch welche Akteure dabei welche Aufgaben zu erfüllen sind.

Das Handbuch setzt sich aus drei in sich abgeschlossenen Teilen zusammen:

Aufbau Handbuch MIPA



1 Einführung

In diesem Kapitel wird die Rolle der Mobilität bei der Gestaltung eines Areals umschrieben. Dabei wird ein besonderes Augenmerk auf das Mobilitätsmanagement und dessen Nutzen gerichtet.

1.1 Definition eines Areals – Systemabgrenzung

Das Projekt MIPA beschäftigt sich mit Arealen,

- die in einem Planungsprozess¹ mit der öffentlichen Hand stehen.
- in denen überwiegend Wohnnutzungen und/oder Dienstleistungen (z. B. Büros) geplant sind.

Die dem Projekt zugrunde liegende Definition eines Areals lehnt sich an die Formulierung im Leitfaden «Arealentwicklung für die 2000-Watt-Gesellschaft»² an:

«Ein Areal ist ein klar definierter räumlicher Perimeter, welcher von einem Einzelunternehmen oder einer einheitlich organisierten Gemeinschaft entwickelt wird. Durch die Transformation der bestehenden, vergangenen Nutzung in eine neue Nutzung erhält das Areal eine neue Identität».

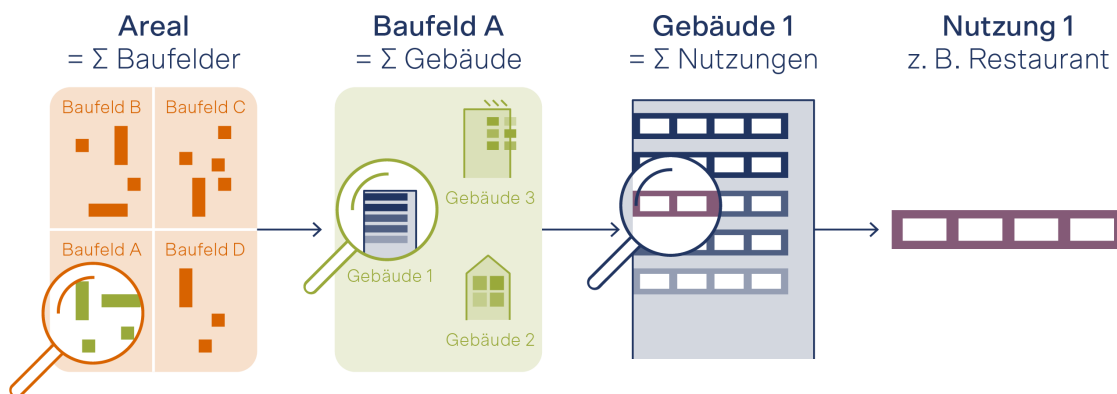


Abbildung 1: Zusammensetzung eines Areals (Quelle: siehe Fussnote 2)

Ein Areal kann in verschiedene Baufelder unterteilt sein. Jedes Baufeld kann verschiedene Gebäude beinhalten, die wiederum unterschiedliche Nutzungen beherbergen können.

¹ Mit Planungsprozess ist z. B. die Durchführung eines Studienauftrags (z. B. Testplanung), Sondernutzungsplanungsverfahren oder auch die Entwicklung eines konkreten Projektes mit einem nachfolgenden Baugesuch gemeint. Vgl. dazu: MIPA-Handbuch «Verankerung des Mobilitätsmanagements».

² Bundesamt für Energie et al., Arealentwicklung für die 2'000-Watt-Gesellschaft, Leitfaden und Fallbeispiele, Zürich, 2008.

1.2 Die Rolle der Mobilität in Arealen

1.2.1 Nutzen einer effizienten Mobilitätsgestaltung

Der Nutzen einer effizienten Mobilitätsgestaltung in einem Areal ist vielfältig (vgl. auch Kapitel 1.3.5) und umfasst insbesondere die folgenden Elemente:

- Verringerung des Raumbedarfes
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit
- Verringerung des induzierten Verkehrs
- Reduktion des Energieverbrauchs und der damit verbundenen Treibhausgasemissionen
- Verbesserung der Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln

Gerade die Reduktion des Energieverbrauchs und der damit verbundenen Treibhausgasemissionen sind wichtige Elemente, die es bei der Entwicklung von Arealen zu berücksichtigen gilt. Der Verkehr als realisierte Mobilität von Personen birgt dabei ein grosses Optimierungspotenzial, ist er doch gesamtschweizerisch mit rund 36 % für den grössten Anteil des Energieverbrauchs nach Verbrauchergruppen verantwortlich³.

1.2.2 Einflussfaktoren der Mobilität in einem Areal

Die durch ein Areal ausgelöste Mobilität zeigt sich im Verkehrsaufkommen und in der Verkehrsmittelwahl. Für die effiziente Mobilitätsgestaltung eines Areals ist einerseits das Verkehrsaufkommen zu minimieren⁴ und andererseits die Verkehrsmittelwahl in Richtung einer hohen Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Velo- und Fussverkehrs zu beeinflussen. Die Ansatzpunkte zur Reduktion des Verkehrsaufkommens und zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl liegen in folgenden Einflussfaktoren (vgl. Abbildung 2):

³ Aufteilung des Endverbrauchs in TJ nach Verbrauchergruppen (2022): Haushalte (27.6%), Industrie (19.0%), Dienstleistungen (16.0%), Verkehr (36.2%). Informationen aus: Bundesamt für Energie, Schweizerische Gesamtenergiestatistik 2022, Bern, 2023.

⁴ Dies ist nur bedingt gewollt und auch möglich, da das Verkehrsaufkommen auch ein Indikator für die Nachfrage in einem Areal darstellt. Z. B. bei einem Areal, das neben Wohnnutzungen und Büros auch kundenintensive Nutzungen wie Retail, Restaurant, Kino, etc. beinhaltet.

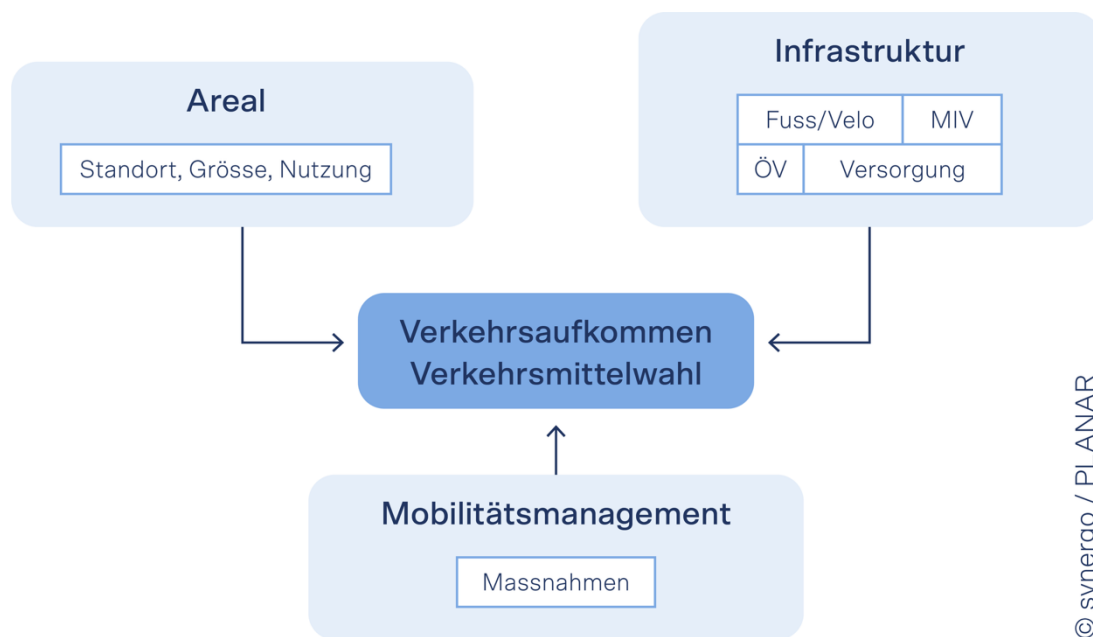


Abbildung 2: Einflussfaktoren der Mobilität in einem Areal

Einflussfaktor Areal

Die Lage bzw. der Standort, die Grösse im Sinne der vorhandenen Flächen sowie die Nutzungen (z. B. Wohnen, Dienstleistung) und Nutzergruppen (Bewohnerschaft, Beschäftigte, Kundschaft, Besuchende der Wohnnutzungen) sind massgebend für das resultierende Verkehrsaufkommen eines Areals.

Einflussfaktor Infrastruktur

Die verkehrliche Infrastruktur bzw. die Erschliessungsqualität eines Areals mit den verschiedenen Verkehrsträgern ist massgeblich verantwortlich, ob das generierte Verkehrsaufkommen möglichst auf umwelt- und flächeneffiziente Verkehrsmittel gelenkt werden kann. Zentral ist die vorhandene Anbindungsqualität an das umgebende öffentliche Verkehrsangebot (Netz und Taktfolge) und an das Fuss- und Veloverkehrsnetz zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme eines Areals. Zur verkehrlichen Infrastruktur gehören auch die Ausstattung und die Distanz zu Sharing-Angeboten (z. B. öffentlich zugängliche Car- und Bikesharing-Angebote) im Umfeld des Areals.

Neben der verkehrlichen Infrastruktur ist die Ausstattung und Distanz zu Versorgungseinrichtungen wie z. B. Läden für den täglichen Bedarf, Bildungsinstitutionen und Naherholungsräumen insbesondere bei Wohnnutzungen wichtig. Sind diese Einrichtungen in der näheren Umgebung von Arealen vorhanden, so können sie zu Fuss oder mit dem Velo aufgesucht werden.

Einflussfaktor Mobilitätsmanagement

Massnahmen des Mobilitätsmanagements, die den Nutzergruppen eines Areals bei Inbetriebnahme zur Verfügung stehen, bilden zusammen mit der Infrastruktur im Umfeld ein abgerundetes Paket, das insbesondere einen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl ausübt.

Die drei genannten Einflussfaktoren und ihre Ansatzpunkte stehen in Wechselwirkung zueinander und ermöglichen so, dass ein Areal – auf den Verkehr bezogen – zu einem nachhaltigen Areal wird, mit einem möglichst geringen Verkehrsaufkommen, das weitestgehend mit umwelt- und flächeneffizienten Verkehrsmitteln abgewickelt wird.

1.3 Mobilitätsmanagement in Arealen

1.3.1 Umschreibung

Die in MIPA verwendete Umschreibung des Mobilitätsmanagements in Arealen lautet wie folgt⁵:

«Das arealbezogene Mobilitätsmanagement befasst sich mit den durch die Aktivitäten in einem Areal generierten Mobilitätsbedürfnissen und Verkehrsvorgängen. Ziel ist es, diese möglichst effizient, d.h. umwelt- und sozialverträglich sowie wirtschaftlich abzuwickeln. Dabei bedarf es einer aktiven Rolle der Akteure in einem Areal, indem diese Entscheide so treffen und Massnahmen in ihrem eigenen Wirkungsbereich so umsetzen, dass sie einen möglichst grossen Beitrag zur Zielerreichung leisten. Bei der Entwicklung und dem Betrieb von Massnahmen werden die Akteure durch die Behörden und durch Mobilitätsanbieter⁶ unterstützt.»

1.3.2 Massnahmen des arealbezogenen Mobilitätsmanagements

Kernstück eines Mobilitätsmanagements in einem Areal bilden die Massnahmen. Diese werden auf die Nutzenden eines Areals ausgerichtet⁷.

1.3.3 Idealer Zeitpunkt der Inbetriebnahme

Damit das arealbezogene Mobilitätsmanagement seine Wirkung entfalten kann, ist der Zeitpunkt seiner Inbetriebnahme wichtig. Idealtypisch ist, dass die Massnahmen des Mobilitätsmanagements gleichzeitig mit der Inbetriebnahme von ersten Teilen (z. B. einzelne Baufelder oder Gebäude) eines Areals etabliert werden.

⁵ In Anlehnung an die Definition des Begriffs «Betriebliches Mobilitätsmanagement» aus synergo-Tensor AG: Mobilitätsmanagement in Betrieben – Motive und Wirksamkeit, Forschungsauftrag SVI 2004/045, Zürich, September 2008.

⁶ Unter dem Begriff «Mobilitätsanbieter» werden z. B. öffentliche Transportunternehmen, Carsharing- oder Bikesharing-Anbieter verstanden.

⁷ Die Massnahmen werden ausführlich im Anhang A-I dieses Handbuchs beschrieben.

1.3.4 Akteure

Die wichtigsten Akteure im arealbezogenen Mobilitätsmanagement sind die Behörden, die im Areal zuständigen Akteure und die Nutzenden des Areals.

Behörden (Standortgemeinde und Standortkanton)

Die Hauptrolle der Behörden ist es, in den vorgelagerten Planungsprozessen die für das Areal zuständigen Akteure zu «überzeugen», ein Mobilitätsmanagement umzusetzen. Dies können sie grundsätzlich auf zwei Arten⁸ tun:

Vorgaben

Die Behörden definieren - gestützt auf existierende oder zu schaffende planerische und rechtliche Rahmenbedingungen - Vorgaben zum Mobilitätsmanagement in den für das Areal relevanten Planungsinstrumenten und tragen so zu dessen Verankerung bei.

Beratung

Die Behörden bieten den für das Areal zuständigen Akteuren eine Beratung zum Mobilitätsmanagement an.

Zuständige Akteure im Areal – Private

Mit «zuständige Akteure im Areal» sind diejenigen Akteure gemeint, die für den Aufbau und Betrieb des Mobilitätsmanagements während der Planung, des Baus und nach Inbetriebnahme eines Areals eine zentrale Rolle spielen bzw. dafür die Verantwortung tragen. In der Komplexität⁹ reduziert, lassen sich diese in zwei Gruppen einteilen:

Grundeigentümer- / Bauherrschaft

Meist sind es Grundeigentümerschaften, welche eine Arealentwicklung initiieren. Diese haben daher in einer frühen Phase der Arealentwicklung, z. B. bei einer Testplanung, einem Wettbewerb oder einer Sondernutzungsplanung, im kooperativen Zusammenspiel mit den Behörden einen wesentlichen Einfluss darauf, dass das arealbezogene Mobilitätsmanagement bereits frühzeitig thematisiert bzw. verankert wird.

Die Bauherrschaft kann in den vorstehend erwähnten Planungsphasen ebenfalls eine Rolle spielen; sie ist jedoch im Wesentlichen dafür verantwortlich, dass das Mobilitätsmanagement konzeptmässig¹⁰ als Bestandteil des Baugesuchs klar gefasst ist und entsprechend umgesetzt und betrieben wird.

⁸ Das MIPA-Handbuch «Verankerung des Mobilitätsmanagements» befasst sich ausführlich mit diesem Thema und insbesondere mit der Rolle der Behörden der Standortgemeinde bzw. des Standortkantons.

⁹ Die Grundeigentümer- wie auch die Bauherrschaft setzen für bestimmte Aufgaben bei der Planung, der Entwicklung und des Betriebs eines Areals «nachgelagerte» Organisationen wie Architekturbüros, Arealentwickler, Vermarktungsbüros, Liegenschaftenverwaltungen etc. ein.

¹⁰ Vgl. dazu die Ausführungen in den folgenden Kapiteln dieses Handbuches.

Eigentümer- / Mieterschaft

Die Eigentümer- und/oder Mieterschaft von Flächen innerhalb des Areals können für den Betrieb von ausgewählten Massnahmen des Mobilitätsmanagements zuständig sein. Bei welchen Massnahmen dies opportun ist, hängt einerseits von der Massnahme selbst und andererseits von der Organisationsstruktur¹¹ des Areals ab.

Nutzende des Areals

Die Nutzenden sind schlussendlich Einzelpersonen, die sich aus verschiedenen Gründen und in unterschiedlichem Ausmass im Areal aufhalten. Die wesentlichen Nutzergruppen sind die Bewohnerschaft und die Beschäftigten. Die Kundschaft sowie Besuchende von Wohnnutzungen spielen eine vergleichsweise untergeordnete Rolle, weil sie durch Massnahmen des Mobilitätsmanagements weniger beeinflusst werden können.

Die Nutzenden sind die Zielgruppen der angebotenen Massnahmen des Mobilitätsmanagements. Diese sollen dazu dienen, dass die Nutzenden des Areals ihre Mobilitätsbedürfnisse und Verkehrsvorgänge möglichst effizient abwickeln bzw. diese weitestgehend mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Velo oder zu Fuss durchführen.

1.3.5 Nutzen

Der Nutzen eines arealbezogenen Mobilitätsmanagements manifestiert sich für die wichtigsten Akteure in unterschiedlicher Art und Weise:

Behörden (Standortgemeinde und Standortkanton)

- Eine Innenentwicklung und Verdichtung lässt sich auch in Gebieten mit bereits hoher Verkehrsbelastung realisieren.
- Das vom Areal erzeugte Verkehrsaufkommen lässt sich im vorhandenen multimodalen Verkehrsnetz im Umfeld gut abwickeln.
- Es sind unter Umständen keine oder nur geringfügige Investitionen im multimodalen Verkehrsnetz notwendig.
- Es werden keine Flächen für zusätzliche Verkehrsinfrastrukturen beansprucht.
- Die Grenzwerte der Umweltgesetzgebung werden trotz zusätzlichem Verkehrsaufkommen eingehalten.

¹¹ Beispiel: Die von der Grundeigentümerschaft des Areals oder der Eigentümerschaft von Gebäuden eingesetzte Liegenschaftsverwaltung ist dafür zuständig, dass ein Set mit Mobilitätsinformationen bereitgestellt wird. Dieses wird z. B. den Beschäftigten bei Bezug einer Büronutzung abgegeben. Die Eigentümer- oder Mieterschaft der Bürofläche ist für den Vertrieb des Sets an die Beschäftigten zuständig.

Zuständige Akteure im Areal – Private (Grundeigentümer- / Bauherrschaft)

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

Nutzende des Areals (vornehmlich Bewohnerschaft und Beschäftigte)

- Die Nutzenden erhalten mit den bereitgestellten Massnahmen vor Ort eine erhöhte Aufenthaltsqualität sowie ein Angebot, das ihnen den Zugang zum Areal mit verschiedenen Verkehrsmitteln erleichtert und Wahlmöglichkeiten zu Gunsten einer effizienten und umweltschonenden Mobilität schafft. Sie können zudem ihre Mobilitätsbedürfnisse vornehmlich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Velo oder zu Fuss erfüllen.
- Sie können dadurch ihre Mobilitätskosten reduzieren.
- Sie können sich mit dem Areal identifizieren, weil es mit ihren persönlichen Werthaltungen in Bezug auf den Umwelt- und Klimaschutz übereinstimmt.

2 Funktion, Ablauf und Elemente eines Mobilitätskonzepts

In diesem Kapitel werden die Funktion des Mobilitätskonzepts für Areale, der Planungsablauf und die bei der Erstellung zu behandelnden Elemente beschrieben.

2.1 Mobilitätskonzept als Planungsinstrument

Damit in einem Areal ein Mobilitätsmanagement aufgebaut und betrieben werden kann, muss als Planungsinstrument ein Mobilitätskonzept¹² erstellt werden. Dieses dient als Instrument für diejenigen Akteure in einem Areal, die für den Aufbau, den Betrieb sowie für die Wirkungskontrolle des Mobilitätsmanagements zuständig sind. Das Mobilitätskonzept ist i. d. R. Bestandteil eines Baugesuches¹³. Die öffentliche Hand beurteilt anhand des Mobilitätskonzepts, ob das Mobilitätsmanagement zielführend aufgebaut und betrieben wird.

2.2 Übersicht

Abbildung 3 zeigt die zentralen Elemente, die in einem Mobilitätskonzept zwingend zu behandeln sind sowie die vor- oder nachgelagert Aspekte.

Das Mobilitätskonzept ist i. d. R. Bestandteil des Baugesuches der ersten Gebäude (oder des ersten Baufeldes) eines Areals. Die Inhalte des Konzepts müssen jedoch auf das gesamte Areal, d. h. auf den Zustand bei Inbetriebnahme sämtlicher Baufelder und deren Gebäude ausgerichtet sein.

¹² Der Fachverband Mobility Management Suisse MMS hat ebenfalls Standards zur Erarbeitung von Mobilitätskonzepten entwickelt, die sich an den im folgenden dargestellten Ablauf orientieren. Die Standards werden im Frühjahr 2025 auf der Website www.mms-gms.ch publiziert werden.

¹³ Das MIPA-Handbuch «Verankerung des Mobilitätsmanagements» befasst sich ausführlich mit diesem Thema.



© synergo / PLANAR

Abbildung 3: Mobilitätskonzept – Ablauf und wichtigste Elemente

Die Weichenstellung zum Mobilitätsmanagement erfolgt in den vorgelagerten Planungsprozessen vor dem Baugesuch.

Die Notwendigkeit der Erstellung eines Mobilitätskonzepts wird idealtypisch in den der Bauprojekterarbeitung vorgelagerten Planungsprozessen verankert. Eine erste Grundlage zur Verankerung¹⁴ kann durch die frühzeitige Thematisierung des Mobilitätsmanagements in zum Areal bezogenen Studienaufträgen und Wettbewerben erfolgen. Die eigentliche Verankerung im juristischen Sinne erfolgt, indem die Umsetzung des Mobilitätskonzepts z. B. über einen Sondernutzungsplan und die darin festgesetzten Vorschriften vorgeschrieben wird. In beiden Stadien des Planungsprozesses eines Areals ist es wichtig, dass die Privaten das Mobilitätskonzept in kooperativer Zusammenarbeit mit den Behörden erarbeiten.

2.3 Die wichtigsten Elemente des Mobilitätskonzepts

Die folgenden Ausführungen beziehen sich auf den in Abbildung 3 dargestellten Ablauf.

2.3.1 Projektorganisation festlegen

Bevor die Entwicklung des Mobilitätskonzepts angegangen wird, muss die dafür geeignete Projektorganisation festgelegt werden. Die wichtigsten dabei zu berücksichtigenden Aspekte sind:

Zusammensetzung der Projektgruppe

In die Projektgruppe sind folgende Funktionen miteinzubeziehen:

- a) Bauherrschaft (Projektleitung), ggf. Bauherrenvertretung
- b) für die Erstellung des Mobilitätskonzepts beauftragtes, im Mobilitätsmanagement spezialisiertes Fachbüro
- c) für die Projektierung des Bauprojektes eingesetzte Architektur- und weitere Fachplanungsbüros
- d) für die Vermarktung (Vermietung und/oder Verkauf) eingesetzte Büros (falls schon bestimmt)
- e) Eigentümerschaft oder Mieterschaft von Nutzflächen (falls bereits vorhanden)

Die unter c) bis e) aufgeführten Organisationen sind entweder in einer Begleitgruppe zu fassen, die während der Erarbeitung des Konzepts periodisch einberufen wird. Oder sie stehen dem beauftragten Büro für die Erstellung des Mobilitätskonzepts als wichtigste Kontaktstellen, insbesondere bei der Beurteilung der vorgeschlagenen Massnahmen, zur Verfügung.

¹⁴ Das MIPA-Handbuch «Verankerung des Mobilitätsmanagements» befasst sich ausführlich mit diesem Thema.

Projektzeitplan

Die im Ablaufschema (vgl. Abbildung 3) aufgeführten Arbeitsschritte sind zeitlich zu planen. Dabei steht insbesondere der zeitliche Abgleich mit den verschiedenen Phasen des Projektes im Vordergrund. Insbesondere muss darauf geachtet werden, dass allfällige Inputs zu baulichen Massnahmen des Mobilitätsmanagements (vgl. Kapitel 3 und Anhang A-I) in das Bauprojekt und in den Plänen zum Baugesuch integriert werden.

Je nach Grösse und Komplexität des Areals muss für die Erstellung des Mobilitätskonzepts (inkl. Vorprüfung durch die Bewilligungsinstanz) mit einem Bearbeitungszeitraum von 6 bis 12 Monaten gerechnet werden.

2.3.2 Einflussfaktoren analysieren

Die neben dem Mobilitätsmanagement für das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsmittelwahl massgebenden Einflussfaktoren sind einerseits das Areal und andererseits die Infrastruktur.

Folgende Aspekte müssen innerhalb der beiden Einflussfaktoren analysiert und beschrieben werden:

Einflussfaktor Areal

Folgende Elemente müssen betrachtet werden:

- Lage bzw. Standort des Areals
- Kennzahlen zu den geplanten Nutzungen: Flächen, Anzahl Wohnungen
- Kennzahlen zu den Nutzergruppen: erwartete Anzahl Bewohnende (und Haushaltsstruktur), Beschäftigte, Kundschaft und Besuchende
- Anzahl der rechtlich erforderlichen Parkfelder für Personenwagen¹⁵
- Anzahl der für rechtlich erforderlichen Veloabstellplätze¹⁶
- Anzahl der rechtlich erforderlichen Motorradabstellplätze¹⁷
- Geplante, arealinterne Fuss- und Veloverkehrsverbindungen, Anbindung derselben an das übergeordnete Netz

¹⁵ Zur Bestimmung der Anzahl Parkfelder für Personenwagen siehe Massnahme M2 im Anhang AI.

¹⁶ Zur Bestimmung der Anzahl Veloabstellplätze siehe Massnahme M1 im Anhang AI.

¹⁷ Zur Bestimmung der Anzahl Motorradabstellplätze siehe Massnahme M5 im Anhang AI.

Einflussfaktor Infrastruktur

Verkehrliche Infrastruktur im Umfeld des Areals

Folgende Elemente zum bestehenden Verkehrsnetz im Umfeld des Areals sowie allfällige Planungen, die zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Areals realisiert sein werden, müssen betrachtet werden:

- Kapazitäten Strassennetz (inkl. Belastungen) und Parkierungsangebot¹⁸ im Umfeld des Areals
- Erschliessungsqualität¹⁹ des Areals mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Haltestellen- und Linienangebot, Taktfolge, Fuss- und Velodistanzen von den Haltestellen zum Areal, etc.)
- Qualität²⁰ des Fuss- und Veloverkehrsnetzes (direkte hindernisfreie Verbindungen zum Areal, allfällige Schwachstellen etc.)
- Angebot an Carsharing/Bikesharing-Standorten in Fussdistanz zum Areal

Versorgungseinrichtungen im Umfeld des Areals

Folgende Einrichtungen in Fuss- und Velodistanz zum Areal müssen betrachtet werden:

- Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen (z. B. Lebensmitteladen, Apotheke, Bank)
- Bildung (z. B. Kindergarten, Schule)
- Freizeit (z. B. Spielplatz, Grünraum, Sportplatz)
- Gastronomie (z. B. Restaurant)

2.3.3 Zielsetzungen definieren

Die mit dem Mobilitätsmanagement verbundenen Zielsetzungen können verschiedene Aspekte tangieren. Im Hinblick auf die Wirkungskontrolle ist es wichtig, dass sie nicht nur qualitativ, sondern auch quantitativ formuliert sind. Die Ziele sind auf den Vollausbau des Areals auszurichten. Folgende Aspekte kommen für die Formulierung von Zielsetzungen in Frage:

Verkehr (durch Areal ausgelöst)

Beispiel für eine Zielformulierung:

- Mit dem umgesetzten Mobilitätsmanagement soll die Anzahl Fahrten mit dem MIV pro Zeiteinheit einen maximalen Wert von XY nicht übersteigen.

¹⁸ Die Analyse des Parkierungsangebotes im Umfeld des Areals ist wichtig, um die Möglichkeiten des Ausweichparkierens von Seiten der Bewohnerschaft und der Beschäftigten des Areals zu identifizieren und daraus die richtigen Schlüsse für die Massnahmen des Mobilitätsmanagements zu ziehen.

¹⁹ Eine abgekürzte Variante zur Beurteilung der Erschliessungsqualität mit den öffentlichen Verkehrsmitteln stellt die Zuordnung des Areals zu sogenannten ÖV-Güteklassen dar. Diese können unter folgenden Link ermittelt werden: map.ave.admin.ch >> Adresse im Suchfenster eingeben und «ÖV-Güteklasse» drücken. Allerdings sind Planungsvorhaben zum zukünftigen ÖV-Angebot bei den ÖV-Güteklassen nicht miteinbezogen.

²⁰ Bei der Beurteilung des Veloverkehrsnetzes ist vor allem die Einschätzung der Sicherheit sehr wichtig, weil diese für potenzielle Velonutzende mitentscheidend ist, ob sie das Velo tatsächlich auch nutzen.

Verkehrliche Emissionen (durch Areal ausgelöst)

Beispiel für eine Zielformulierung:

- Mit dem umgesetzten Mobilitätsmanagement sollen die durch den MIV jährlich generierten verkehrlichen Emissionen einen maximalen Wert von XY Tonnen CO_{2eq} nicht übersteigen.

Wirtschaftlichkeit

Beispiel für eine Zielformulierung:

- Die Kosten für den Aufbau und den Betrieb des Mobilitätsmanagements dürfen die erzielten jährlichen Einsparungen bei der Parkierung (Aufbau und Betrieb) im Areal nicht übersteigen.

Sozialverträglichkeit

Beispiel für eine Zielformulierung:

- Im Sinne eines «Services vor Ort» erhalten die Nutzenden des Areals mit den Massnahmen des Mobilitätsmanagements die Möglichkeit, ihre Mobilitätsbedürfnisse angemessen erfüllen zu können. Die Mehrheit der Nutzenden sind mit den Massnahmen zufrieden.

2.3.4 Massnahmen-Set entwickeln

Der Ausgangspunkt für die Auswahl der Massnahmen sind die Resultate aus den vorhergehenden Arbeitsschritten. Insbesondere ist wichtig, dass die Massnahmen auf die (potenziellen) Nutzergruppen und die durch diese ausgelösten, arealbezogenen Verkehrsvorgänge zugeschnitten sind. Die Massnahmen sind in Form eines Datenblattes zu beschreiben. Jede Massnahme ist mit einer groben Kostenschätzung (Aufbau und Betrieb), der Zuständigkeit für die Finanzierung sowie für den Aufbau und Betrieb zu hinterlegen²¹.

Die Massnahmen müssen auf die vorhandenen und geplanten Infrastrukturen im Umfeld abgestimmt sein. Um dem Anspruch eines nachhaltigen Areals aus einer Verkehrsoptik zu genügen, sollte mit den Massnahmen erreicht werden, dass die Zahl der Parkfelder für Personenwagen nicht höher als das Minimum der rechtlichen Vorgaben ausfällt.

Im Kapitel 3 und im Anhang A-I ist eine Auswahl an wichtigen Massnahmen des arealbezogenen Mobilitätsmanagements beschrieben.

2.3.5 Konzept für Wirkungskontrolle erstellen

Die Wirkungskontrolle soll Aussagen zu den Zielvorgaben ermöglichen. Bei Arealen steht die Wirkungskontrolle der Ziele in den Bereichen Verkehr und CO₂-Emissionen im Vordergrund²².

²¹ Die Angaben zu den Kosten und zur Finanzierung müssen im Mobilitätskonzept zuhanden der Bewilligungsinstanz bei den Behörden nicht ausgewiesen werden.

²² Eine Wirkungskontrolle im Verkehr wird oft auch von der Bewilligungsinstanz bei den Behörden vorgegeben. Vgl. MIPA-Handbuch «Verankerung des Mobilitätsmanagements».

Den Input zur Wirkungskontrolle bilden zu definierende Indikatoren. Diese sind so auszugestalten, dass dazu messbare Daten erhoben werden können. Im Kapitel 4.1 ist eine Auswahl an Indikatoren beschrieben.

Wird von der Bewilligungsinstanz (Standortgemeinde bzw. Standortkanton) eine Berichterstattung zur Wirkungskontrolle verlangt, so müssen die Periodizität und der Inhalt der Berichterstattung (Zielsetzungen, Indikatoren und pro Indikator definierte Messgrösse, Ergebnisse zur Zielerreichung) definiert werden.

Ebenfalls ist als Rückfallebene darzustellen, welche Massnahmen die Grundeigentümerschaft zur Umsetzung vorsieht, falls die Ziele nicht erreicht werden. Im Kapitel 4.2 wird näher auf die Rückfallebene eingegangen.

Zertifikate Minergie-Areal und SNBS-Areal

Das Zertifikat Minergie-Areal steht für Komfort, Effizienz und Klimaschutz in Arealen. Im Vorgabenkatalog des Labels sind zahlreiche vordefinierte Mobilitätsmassnahmen enthalten. Als Pflichtvorgaben sind diejenigen Massnahmen integriert, die unabhängig von der Ausgangslage in jedem Areal umgesetzt werden können. Dazu gehören eine sehr gute Infrastruktur für den Velo- und Fussverkehr, die Elektromobilität und ein Fahrzeug-Sharing. Eine Auswahl aus weiteren fünf Wahlvorgaben ermöglicht die Zusammenstellung eines auf das Areal angepassten Sets.

Weitere Informationen: www.minergie.ch/de/standards/neubau/minergie-areal/

Mit dem Zertifikat SNBS-Areal werden Areale ausgezeichnet, die über die drei Nachhaltigkeitsdimensionen Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt mindestens die Note 5 im Bewertungssystem erreichen. Im Bereich Mobilität werden die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen und die getroffenen Mobilitätsmassnahmen benotet. Dazu gehören beispielsweise das Parkplatzangebot, die Infrastruktur für den Velo- und Fussverkehr sowie die Ausrüstung für Elektromobilität.

Weitere Informationen: www.snbs-hochbau.ch/standards/snbs-areal/

Eine unabhängige Zertifizierungsstelle überprüft für beide Zertifikate die Umsetzung der Massnahmen in der Planungsphase und nach Bauabschluss.

2.3.6 Mobilitätskonzept verabschieden und genehmigen lassen

Das Mobilitätskonzept mit seinen Inhalten (vgl. Kapitel 2.3.2 bis 2.3.5) muss zuerst durch die Projektleitung (Bauherrschaft) verabschiedet werden.

Ist das Mobilitätskonzept Bestandteil eines Baugesuches, so wird empfohlen, dieses vor der Baugesuchseingabe bei der Bewilligungsinstanz der Gemeinde – und falls verlangt des Kantons – informell vorbeurteilen zu lassen und so gewonnene Hinweise in die Überarbeitung aufzunehmen. Das überarbeitete Konzept muss wiederum durch die Projektleitung verabschiedet werden. Im Nachgang wird das Mobilitätskonzept dem Baugesuch beigelegt. Es wird i. d. R. mit der Baubewilligung durch die Behörden rechtsgültig. Das heisst, dass die Inhalte des Mobilitätskonzepts umgesetzt werden müssen.

2.3.7 Arealbezogenes Mobilitätsmanagement umsetzen

Das verbindlich festgesetzte Konzept bildet die Grundlage für den Aufbau und den Betrieb der Massnahmen des Mobilitätsmanagements.

Das Mobilitätskonzept dient als Planungsinstrument. Zum Zeitpunkt seiner Erstellung kann die «zukünftige Realität» nur bis zu einem gewissen Grad vorhergesehen werden. Dieser Tatsache muss beim Betrieb Rechnung getragen werden, indem die Massnahmen des Mobilitätsmanagements ggf. etappiert aufgebaut, laufend überprüft und – wo nötig – angepasst werden.

3 Massnahmen des arealbezogenen Mobilitätsmanagements

3.1 Übersicht

Kernstück eines arealbezogenen Mobilitätsmanagements bilden die Massnahmen. In der folgenden Tabelle ist eine Auswahl an Massnahmen aufgeführt, die bei einem arealbezogenen Mobilitätsmanagement in Frage kommen. Es handelt sich um eigentliche Standard-Massnahmen, deren Anwendung bei praktisch allen Arealen zu prüfen ist. Die dargestellten Massnahmen sind im Anhang A-I im Detail beschrieben.

Massnahmen des arealbezogenen Mobilitätsmanagements nach Massnahmenart

Nr.	Massnahme	Massnahmenart				
		Baulich	Anreize	Services	Informationen, Aktionen	Bestimmungen
M1	Veloparkierung	x				
M2	Anzahl Parkfelder für Personenwagen	x				
M3	Parkraumbewirtschaftung		x			
M4	Lademöglichkeiten für Elektroautos	x				
M5	Motorradparkierung	x				
M6	Sharing-Angebote			x		
M7	Mobilitätsgutschein		x			
M8	Mobilitätsinformation				x	
M9	Sensibilisierung				x	
M10	Regelungen					x
M11	Versorgungseinrichtungen / Hohe Aussenraumqualität	x				

In bestimmten Fällen kann die Prüfung weiterer Massnahmen angezeigt sein.

3.2 Massnahmenarten und ihre Funktionen

Die Massnahmen können nach verschiedenen Massnahmenarten gruppiert werden. Dazu folgende Bemerkungen:

Baulich

Diese Massnahmenart beinhaltet Massnahmen, die vorwiegend baulicher Natur sind. Das heisst, die nötigen Flächen müssen bereits in der Planung eines Areals ausgeschieden werden. Bauliche Massnahmen benötigen meist lange Realisierungszeiten und sind mit hohen Investitionskosten verbunden.

Anreize

Anreize beinhalten mehrheitlich Massnahmen finanzieller Art. Sie sollen einerseits die Nutzung des Autos (bzw. von Parkfeldern für Personenwagen) vermindern und andererseits die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel oder auch des Velos und des Fussverkehrs steigern. Anreize lassen sich einfach realisieren, führen aber meist zu hohen Betriebskosten.

Services

Services beinhalten Massnahmen, die eine Dienstleistung gegenüber den Nutzenden eines Areals darstellen. Sie helfen mit, eine multimodale Verkehrsmittelnutzung zu fördern, indem direkt im Areal auf diesbezügliche Mobilitätsdienstleistungen zurückgegriffen werden kann. Auch Services lassen sich einfach realisieren, führen jedoch oft zu hohen Betriebskosten.

Informationen, Aktionen

Informationen zu den in einem Areal vorhandenen Massnahmen des Mobilitätsmanagements und zum Verkehrsmittelangebot (z. B. öffentliches Verkehrsmittelangebot, Velowege, Fusswege) zur Erreichung des Areals sind eine Grundvoraussetzung. Sie tragen dazu bei, dass sich die Nutzenden eines Areals überhaupt Gedanken über die Verwendung von verschiedenen Verkehrsmitteln machen. Aktionen beinhalten Massnahmen, die das Ziel haben, die verschiedenen Nutzergruppen für das Thema Mobilität zu sensibilisieren. Die Aktionen können von unterschiedlicher Art und von unterschiedlicher Dauer sein. Informationen und Aktionen lassen sich einfach realisieren und sind i. d. R. kostengünstig.

Bestimmungen

Bestimmungen beinhalten Massnahmen, die die umweltverträgliche Abwicklung des von einem Areal induzierten Verkehrs fördern. Dazu werden bestimmte Massnahmen in Form von Leitbildern oder Verträgen mit ausgewählten Nutzergruppen verbindlich verankert. Bestimmungen lassen sich einfach realisieren und sind i. d. R. ohne Kosten umsetzbar.

3.3 Massnahmen nach Nutzergruppen

Die Wahl der Massnahmen des Mobilitätsmanagements ist auch von der Zusammensetzung der Nutzergruppen eines Areals abhängig. Die folgende Tabelle zeigt die Zuordnung der dargestellten Massnahmen zu den in Frage kommenden Nutzergruppen.

Massnahmen des arealbezogenen Mobilitätsmanagements nach Nutzergruppen

Nr.	Massnahme	Nutzergruppen			
		Bewohner- schaft	Beschäftigte	Kundschaft	Besuchende
M1	Veloparkierung	x	x	x	x
M2	Anzahl Parkfelder für Personenwagen	x	x	x	x
M3	Parkraum- bewirtschaftung	x	x	x	x
M4	Lademöglichkeiten für Elektroautos	x	x	x	
M5	Motorradparkierung	x	x	x	x
M6	Sharing-Angebote	x	x	x	x
M7	Mobilitätsgutschein	x	x		
M8	Mobilitätsinformation	x	x	x	x
M9	Sensibilisierung	x	x		
M10	Regelungen	x	x		
M11	Versorgungseinrich- tungen / Hohe Aussenraumqualität	x	x		

4 Wirkungskontrolle

Die Wirkungskontrolle soll Aussagen zu den Zielvorgaben ermöglichen. Den Input für die Wirkungskontrolle bilden zu definierende Indikatoren. In diesem Kapitel wird eine Auswahl an Indikatoren vorgestellt und auf die Rückfallebene eingegangen, falls die mit dem Baugesuch definierten Zielvorgaben im Verkehr nicht erreicht werden.

4.1 Indikatoren

Bei Arealen steht die Wirkungskontrolle in den Bereichen Verkehr und CO₂-Emissionen im Vordergrund. Es wird jedoch empfohlen, auch eine Wirkungskontrolle in den Bereichen Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit vorzunehmen. Die Indikatoren sind so zu definieren, dass dazu messbare Daten erhoben werden können.

In der folgenden Tabelle ist eine Auswahl an Indikatoren für alle vier Bereiche dargestellt. Welche Bereiche und Indikatoren schlussendlich ausgewählt werden, hängt vor allem von den Zielvorgaben und allfälligen Anforderungen seitens der öffentlichen Hand ab.

Auswahl an Indikatoren

Bereich / Indikator	Messgrösse	Bemerkungen
Verkehr		
MIV-Fahrtenaufkommen	Anzahl Fahrten pro Zeiteinheit (Ein- und Ausfahrten aus den Parkieranlagen des Areals)	<ul style="list-style-type: none"> – Erfassung über Schrankenanlage(n) – Lässt direkt einen Vergleich zu allfällig in den Zielvorgaben definierten Fahrtenkontingenten zu
Parkfeldnachfrage (Belegungsdaten)	Anzahl an einem Stichtag vermietete Parkfelder für Personenkraftwagen	<ul style="list-style-type: none"> – Erfassung direkt via Liegenschaftsverwaltung – Gibt Anhaltspunkte über Verkehrsmittelnutzung bei der Bewohnerschaft und den Beschäftigten
Nutzung von öffentlichen Parkfeldern im Umfeld des Areals durch Bewohnende des Areals	Anzahl an die Arealadresse ausgestellte Anwohnerparkkarten bzw. Nachtparkierbewilligungen	<ul style="list-style-type: none"> – Erfassung via zuständige Instanz bei der Standortgemeinde – Gibt Anhaltspunkte zur «Ausweichparkierung» im Umfeld des Areals durch die Bewohnerschaft des Areals

Bereich / Indikator	Messgrösse	Bemerkungen
Verkehr		
Velo-Nutzung (Belegungsdaten)	Nutzung der Veloabstellplätze an einem Stichtag	<ul style="list-style-type: none"> – Erfassung direkt via Zählung – Gibt Anhaltspunkte zur Velo-Nutzung
Nachfrage nach ausgewählten Massnahmen des Mobilitäts- managements	Anzahl Nutzungen pro Zeit- einheit	<ul style="list-style-type: none"> – Erfassung je nach Mass- nahme zentral oder über die Mietenden von Nutzflächen – Gibt Anhaltspunkte zur Nachfrage der Mass- nahmen und zum Anpas- sungsbedarf
CO₂-Emissionen		
CO ₂ -Emissionen des vom Areal induzierten Verkehrs (ist von Nutzen, wenn ein Umwelt- managementsystem vor- handen ist)	CO ₂ -Emissionen nach Ver- kehrsmitteln pro Zeiteinheit	<ul style="list-style-type: none"> – Basis bildet das über eine Befragung ermittelte Verkehrsaufkommen in Pkm – CO₂-Emissionen werden anhand von Emissions- faktoren pro Verkehrsmittel berechnet (vgl. www.mobitool.ch) – Gibt Anhaltspunkte zum Anpassungsbedarf von Massnahmen
Wirtschaftlichkeit		
Einnahmen über Parkfeldvermietung	Summe der Einnahmen pro Zeiteinheit	<ul style="list-style-type: none"> – Erfassung zentral für Bewohnerschaft und Beschäftigte – Gibt Anhaltspunkte über die Veränderung der Parkfeldnachfrage bei Bewohnerschaft und Beschäftigten
Einnahmen über Parkfeldgebührenerhebung (Pool-Parkplätze)	Summe der Einnahmen pro Zeiteinheit	<ul style="list-style-type: none"> – Erfassung zentral via Kassenanlage – Gibt Anhaltspunkte über die Veränderung der Parkfeldnachfrage bei Kundschaft, Besuchende

Bereich / Indikator	Messgrösse	Bemerkung
Wirtschaftlichkeit		
Ausgaben für den Betrieb von ausgewählten Massnahmen des Mobilitätsmanagements	Summe der Ausgaben pro Zeiteinheit und Massnahme	<ul style="list-style-type: none"> – Erfassung je nach Massnahme zentral oder über Mietende von Nutzflächen – Gibt Anhaltspunkte über die mit den Massnahmen verbundenen Kosten
Sozialverträglichkeit		
Zufriedenheit mit den angebotenen Massnahmen des Mobilitätsmanagements	Anteil Nennungen zu den einzelnen Massnahmen mit Rating «zufrieden» oder «sehr zufrieden»	<ul style="list-style-type: none"> – Erfassung via (Online)-Befragung bei der Bewohnerschaft und den Beschäftigten – Gibt Anhaltspunkte zum Anpassungsbedarf von Massnahmen

4.2 Rückfallebene

Die Rückfallebene beschreibt die Massnahmen, die die Grundeigentümerschaft umzusetzen gedenkt, falls die z. B. mit der Bewilligung des Baugesuches definierten Zielvorgaben im Verkehr wiederholt nicht erreicht werden²³. Dies können z. B. Zielvorgaben zu den maximal zulässigen MIV-Fahrten pro definierter Zeiteinheit sein. Mögliche Massnahmen der Rückfallebene sind:

- Anpassung der Gebührenhöhe bei den Parkfeldern für Personenwagen
- Anpassung der Anzahl vorhandener Parkfelder für Personenwagen
- Einrichtung einer Ausfahrtdosierung in Abhängigkeit der Leistungsfähigkeit des umliegenden Strassennetzes
- Zahlung einer Gebühr pro Anzahl Fahrten, die über dem vorgegebenen Maximum liegen und die dann z. B. wiederum zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung des Areals eingesetzt wird

Die Massnahmen der Rückfallebene und die Reihenfolge ihrer Anwendung sind idealtypisch bereits in den Sondernutzungsvorschriften geregelt. Falls dies nicht der Fall ist, sind sie als Auflagen in der Baubewilligung durch die Bewilligungsbehörden festzusetzen.

²³ Vgl. MIPA-Handbuch «Verankerung des Mobilitätsmanagements».

5 Arealbezogene Mobilitätsmanagement-Stelle

Beim Bau bzw. beim Betrieb eines Areals sind zahlreiche Instanzen beteiligt. Die Mobilität ist meist bei keiner dieser Instanzen das Kerngeschäft. Umso wichtiger ist es, eine zuständige Stelle zu definieren, die für den Aufbau und den Betrieb des Mobilitätsmanagements sowie für die Vernetzung der Akteure verantwortlich ist.

In den folgenden Kapiteln werden das Pflichtenheft, das Anforderungsprofil, die Ansiedlung sowie die Kosten und die Finanzierung dieser Funktion beschrieben.

5.1 Pflichtenheft

Das Pflichtenheft der arealbezogenen Mobilitätsmanagement-Stelle umfasst folgende Aufgaben:

- Gesamtverantwortung für Aufbau und Betrieb der definierten Massnahmen des Mobilitätsmanagements und massnahmenspezifische Aufgabenbereiche (vgl. dazu Angaben bei ausgewählten Massnahmen im Anhang A-I).
- Gesamtverantwortung für Aufbau und Betrieb der Wirkungskontrolle, inkl. Berichterstattung zuhanden der Behörden (falls verlangt).
- Anlaufstelle für Nutzergruppen und Mieter- / Eigentümerschaft von Nutzflächen zu allen Fragen im Zusammenhang mit dem Aufbau und dem Betrieb der Massnahmen.
- Anlaufstelle für die Behörden zu allen Fragen im Zusammenhang mit dem Aufbau und Betrieb der Massnahmen sowie zur Wirkungskontrolle und zur Berichterstattung (falls verlangt).

Die Aufgaben können einer Person oder – als Teil des Pflichtenhefts – einer auch noch mit anderen Aufgaben mandatierten Stelle zugewiesen werden.

5.2 Anforderungsprofil

Die Person oder die Stelle, die diese Funktion ausübt, muss insbesondere folgenden wichtigen Anforderungen genügen:

- Erfahrung im Projektmanagement
- Know-how im standortbezogenen Mobilitätsmanagement
- Verhandlungsgeschick und Beharrlichkeit
- Kommunikativer, kontaktfreudiger bzw. engagierter und motivierender Umgang mit Personen
- Fähigkeit und Kompetenz, Entscheide zu treffen und diesbezügliche Verantwortung zu übernehmen
- Bei Problemen schnell handlungsfähig sein

5.3 Ansiedlung

Beim Aufbau des Mobilitätsmanagements ist die arealbezogene Mobilitätsmanagement-Stelle bei der Grundeigentümer- oder Bauherrschaft anzusiedeln. Beim Betrieb ist die Funktion bei der Immobilienbewirtschaftung des Areals anzugliedern.

Sowohl beim Aufbau als auch beim Betrieb ist es für Teilaufgaben ratsam, im Mobilitätsmanagement spezialisierte Büros beizuziehen. Dies gilt auch für die im Zusammenhang mit der Wirkungskontrolle zu tätigen Arbeiten und – falls notwendig – für die Berichterstattung gegenüber den Behörden.

5.4 Kosten und Finanzierung

Der Aufwand bzw. die Kosten für diese Funktion hängen vom Umfang und der Komplexität des in einem Areal geplanten Mobilitätsmanagements ab. Erfahrungsgemäss ist bei grösseren Arealen mit einem Pensum von 20 – 40 % beim Aufbau und beim Betrieb (in den ersten Jahren nach Inbetriebnahme) zu rechnen. Das Pensum kann sich nach ein paar Jahren und bei reibungslosem Betrieb auf 10 – 20 % reduzieren.

Bezüglich der Finanzierungsquellen bieten sich verschiedene Möglichkeiten an, die geprüft werden müssen. Beispiele dafür sind:

- Direkte Finanzierung über Bauherr- oder Grundeigentümerschaft (bei Aufbau und Betrieb)
- Finanzierung über Einnahmequellen wie Parkplatzbewirtschaftung oder Miete (bei Aufbau als Rückfinanzierung, bei Betrieb als normale Finanzierungsquelle)
- Kombinierte Finanzierungsmodelle

Je nach Pflichtenheft ist die Funktion nicht nur mit einem Budget für den Personalaufwand auszustatten, sondern auch mit einem Budget für Drittkosten (Sachmittel und Einbindung von spezialisierten Büros).

Glossar

Areal: Klar definierter räumlicher Perimeter, welcher von einem Einzelunternehmen oder einer einheitlich organisierten Gesellschaft entwickelt wird.

Baufeld: Überbaubare Grundstücksfläche

Baubewilligung: Wer bauen will braucht eine Baubewilligung. Meist ist dafür die Gemeinde zuständig. Sie prüft, ob ein Bauvorhaben den Vorschriften der jeweiligen Zone entspricht und ob die Umweltvorschriften (z. B. bezüglich Lärm oder Luftreinhaltung) eingehalten werden. Baugesuche müssen publiziert werden, damit Betroffene (benachbarte Eigentümer, Schutzorganisationen) dagegen Einsprache erheben können.

Mobilitätskonzept: Das Mobilitätskonzept ist das Planungsinstrument für den Aufbau und Betrieb eines Mobilitätsmanagements an einem Standort. Im Konzept werden die Ausgangslage, die Ziele, die Massnahmen sowie die Wirkungskontrolle umschrieben.

Mobilitätsmanagement, arealbezogen: Das arealbezogene Mobilitätsmanagement befasst sich mit den Mobilitätsbedürfnissen der verschiedenen Nutzergruppen eines Areals und den durch diese ausgelösten Verkehrsvorgängen. Für die Nutzergruppen werden Massnahmen bereitgestellt, die es erlauben, die Mobilitätsbedürfnisse möglichst mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Velo oder zu Fuss abzuwickeln. Der Aufbau und der Betrieb der Massnahmen erfolgt durch die Bauherr- bzw. die Grundeigentümerschaft.

Motorisierter Individualverkehr (MIV): Im Personenverkehr Sammelbegriff für Personenwagen, Motorräder, Kleinmotorräder und Mofas.

Nutzergruppen: Personen, die sich für einen bestimmten Zweck in einem Areal aufhalten. Z. B. Bewohnerschaft, Beschäftigte, Besuchende, Kundschaft.

Nutzung: Spezifische Zwecke für das ein Gebäude verwendet wird. Z. B. Wohnen, Büro, Verkauf, Gastronomie.

Öffentlicher Verkehr (ÖV): Sammelbegriff für den kollektiven Transport per Bahn, Tram, Bus und Postauto.

Verkehrsaufkommen, arealbezogen: Bezeichnet auf den Personenverkehr bezogen die Menge des Verkehrs (z. B. in Anzahl Fahrten ausgedrückt) in einem bestimmten Zeitraum, die durch die verschiedenen Nutzergruppen eines Areals ausgelöst wird.

A-I: Detailbeschreibung der Massnahmen

M1: Veloparkierung

Beschrieb: Die Zahl und die Qualität (Lage, Zugang, Ausstattung) der Veloabstellplätze bzw. der Veloabstellanlagen ist mitentscheidend, dass die Nutzergruppen des Areals das Velo als Verkehrsmittel in Betracht ziehen. Dazu müssen folgende Mindeststandards erfüllt sein:

- Anzahl Veloabstellplätze (inkl. für Spezialvelos): Massgebend für die mindestens bereitzustellende Anzahl und die dafür notwendigen Flächen sind die vorgegebenen Richtwerte der jeweiligen Behörden. Vielfach wird dabei auf die VSS Norm 40 065 Bezug genommen, welche als Mindeststandard anzusehen ist. Im Grundsatz gilt: Wenn in einem Areal das Angebot an Parkfeldern für Personenwagen unter dem bereitzustellenden Minimalbedarf liegt, so ist die Anzahl an Veloabstellplätzen gegenüber dem Richtwert angemessen zu erhöhen.
- Lage, Zugang und Ausstattung:
 - Veloabstellplätze für Bewohnerschaft und Beschäftigte: Hier ist sicherzustellen, dass diese in abschliessbaren Räumen und möglichst ebenerdig zugänglich bei den Eingängen der Gebäude platziert sind. Eine unterirdische Anordnung nicht tiefer als im 1. Untergeschoss ist zulässig, sofern die Veloabstellplätze fahrend erreichbar sind. Die Veloabstellplätze sind mit geeigneten Parkiersystemen und bedarfsgerecht mit Ladevorrichtungen (normale Steckdosen) für E-Bikes zu versehen. In grösseren Arealen sind zudem Velopumpen und Reparaturwerkzeuge bereitzustellen.
 - Veloabstellplätze für Kundschaft und Besuchende: Diese sind bei den Eingängen der Gebäude zu platzieren sowie mit geeigneten Parkiersystemen und Witterungsschutz zu versehen.

Nutzungen	Nutzergruppen			
	Bewohnerschaft	Beschäftigte	Kundschaft	Besuchende
Wohnen	x	x		x
Dienstleistung		x	x	

Zuständigkeit:

Aufbau: Arealbezogene Mobilitätsmanagement-Stelle in Zusammenarbeit mit Architekturbüro

Betrieb: Liegenschaftsverwaltung

Geschätzte Kosten:

Investitionskosten (einmalig)

gering (bis 10'000 CHF) mittel (10'000 – 50'000 CHF) hoch (ab 50'000 CHF)

Abhängig von der geplanten Anzahl Veloabstellplätze und den angewendeten Mindeststandards zur Sicherung der Qualität. Kosten pro Veloabstellplatz: ca. 300 bis 2'000 CHF.

Betriebskosten pro Jahr (laufend)

gering (bis 10'000 CHF) mittel (10'000 – 50'000 CHF) hoch (ab 50'000 CHF)

jährliche Wartungskosten

Finanzierung durch:

Aufbau: Durch Bauherrschaft im Rahmen der Umsetzung des Bauprojektes

Betrieb: Durch Grundeigentümerschaft

Wichtige Arbeitsschritte für den Aufbau:

1. Zahl und Qualitätsanforderungen der Veloabstellplätze definieren
 2. Bereitstellung der Flächen sichern
 3. Massnahme entwickeln und umsetzen
-

Bemerkungen:

Für weitere Informationen vgl. ASTRA / Velokonferenz Schweiz: Veloparkierung, Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb, Handbuch, Bern, 2008; VSS Norm 40 065: Parkieren – Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen, Zürich, 2019.

M2: Anzahl Parkfelder für Personenwagen

Beschrieb: Die Zahl der Parkfelder für Personenwagen ist eine zentrale Massnahme des Mobilitätsmanagements. Sie ist massgeblich für die nachhaltige Abwicklung des vom Areal induzierten Verkehrs verantwortlich. Folgende Schritte sind notwendig:

- Die Bestimmung der Anzahl Parkfelder richtet sich grundsätzlich nach den Vorgaben der Behörden (Standortgemeinde oder Standortkanton), die z. B. in der Rahmennutzungsplanung bzw. der Parkplatzverordnung der Gemeinde oder in der Baugesetzgebung bzw. Bauverordnung des Kantons verankert sind. Vielfach wird dabei auf die VSS Norm 40 281 Bezug genommen. Unter Anwendung der Vorgaben lässt sich die minimal zu erstellende (Minimalbedarf) und die maximal zulässige (Maximalbedarf) Anzahl an Parkfeldern für die einzelnen Nutzungen und Nutzergruppen bestimmen.
- Möchte die Bauherrschaft/Grundeigentümerschaft aus bestimmten Gründen den Minimalbedarf unterschreiten, so kann sie dies insbesondere bei den bereitzustellenden Parkfeldern für die Bewohnerschaft und die Beschäftigten tun. Dies unter der Bedingung, dass sie entsprechende Massnahmen umsetzt, die garantieren, dass der vom Areal induzierte Verkehr auch mit einem reduzierten Angebot an Parkfeldern funktioniert und die Parkierung nicht auf den umliegenden öffentlichen Grund verdrängt wird. Bei den Parkfeldern für die Kundschaft und für Besuchende von Wohnnutzungen ist behördenseitig die Unterschreitung des Minimalbedarfs vielfach nicht erlaubt.

Nutzungen	Nutzergruppen			
	Bewohnerschaft	Beschäftigte	Kundschaft	Besuchende
Wohnen	x			x
Dienstleistung		x	x	

Zuständigkeit:

Aufbau: Arealbezogene Mobilitätsmanagement-Stelle in Zusammenarbeit mit Architekturbüro

Betrieb: Liegenschaftsverwaltung

Geschätzte Kosten:

Investitionskosten (einmalig)

gering (bis 10'000 CHF) mittel (10'000 – 50'000 CHF) hoch (ab 50'000 CHF)

Abhängig von der geplanten Anzahl Parkfelder und der dafür notwendigen Fläche im Bauprojekt. Kosten pro Parkfeld in einer Tiefgarage: ca. 40'000 bis 50'000 CHF.

Betriebskosten pro Jahr

gering (bis 10'000 CHF) mittel (10'000 – 50'000 CHF) hoch (ab 50'000 CHF)

jährliche Unterhaltskosten

Finanzierung durch:

Aufbau: Durch Bauherrschaft im Rahmen der Umsetzung des Bauprojektes

Betrieb: Durch Grundeigentümerschaft. Re-Finanzierung der Investitionskosten sowie die Deckung der Betriebskosten kann über die Einnahmen aus den Parkgebühren erfolgen.

Wichtige Arbeitsschritte für den Aufbau:

1. Anzahl Parkfelder für Personenwagen nach Nutzungen und Nutzergruppen im Rahmen des Bauprojektes definieren
 2. Flächen im Rahmen des Bauprojektes sichern
 3. Massnahme entwickeln und umsetzen
-

Bemerkungen: Für weitere Informationen vgl. VSS Norm 40 281: Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen, Zürich, 2019.

M3: Parkraumbewirtschaftung

Beschrieb: Die Parkraumbewirtschaftung regelt die Nutzungsmöglichkeiten der Parkfelder für Personenwagen und setzt sich aus den folgenden wesentlichen Elementen zusammen:

Parkgebühren

- Im Sinne einer verursachergerechten Kostenverteilung und der Gleichbehandlung aller Nutzergruppen werden Gebühren für die Nutzung der Parkfelder erhoben.
- Die Höhe der Gebühren soll sich einerseits nach Marktpreisen richten, andererseits aber auch so ausgestaltet sein, dass sie zumindest eine Kostendeckung garantiert, allenfalls sogar eine Lenkungswirkung erzeugen kann:
 - Pool-Parkfelder / Kundschaft: Die Gebühren werden meist abhängig von der Nutzungszeit mittels Kassensystem erhoben. Um eine Lenkungswirkung zu erzeugen, soll die Gebührenhöhe über die Parkierdauer progressiv ansteigend ausgestaltet sein.
 - Pool-Parkfelder / Beschäftigte: Die Parkierungsberechtigungen werden für eine bestimmte Zeiteinheit (z. B. Tag, Monat oder Jahr) mit entsprechender Gebührenhöhe ausgestellt. Bei der Tagesparkierung kann der Zugang nach Prioritäten definiert werden, indem z. B. Beschäftigte mit einem schlechten ÖV-Angebot zwischen Wohn- und Arbeitsort das Parkfeld eine Woche im Voraus reservieren können, die anderen jedoch erst am Vortag.
 - Reservierte Parkfelder / Beschäftigte: Die Parkfelder können von Beschäftigten für eine bestimmte Zeiteinheit (z. B. Monat oder Jahr) fix gemietet werden. Die Gebührenhöhe sollte höher sein als bei den Pool-Parkfeldern, wird doch das Parkfeld auch bei Abwesenheit des Mieters blockiert.
 - Reservierte Parkfelder / Bewohnerschaft: Die Bewohnerschaft kann ein Parkfeld mieten. Die Höhe der Mietgebühren wird im Mietvertrag festgesetzt.
 - Pool-Parkfelder / Besuchende der Bewohnerschaft: Diese sind im Normalfall kostenlos nutzbar, können jedoch auch mit einem Kassensystem oder mit Parkuhren bewirtschaftet werden.
- Um eine effiziente Nutzung der vorhandenen Parkfelder anzustreben, soll der Anteil an fix reservierten Parkfeldern möglichst gering gehalten werden (Ausnahme: Parkfelder für Bewohnerschaften, die i. d. R. dauerhaft vermietet werden).
- Bei allen Mieterschaften sollen die Konditionen so ausgestaltet werden, dass sie nicht verpflichtet sind, ein Parkfeld zu mieten.

Vergabekriterien (nur bei Beschäftigten anwendbar)

- Zusammen mit den Gebühren sind die Vergabekriterien das Hauptsteuerelement für eine effektive Parkraumbewirtschaftung. Vergabekriterien sind oftmals in Situationen hoher Parkfeldnachfrage notwendig, wenn eine Steuerung mittels Gebühren nicht ausreichend ist. Denkbar ist auch die Anwendung von Vergabekriterien gekoppelt mit einer Abstufung der Gebührenhöhe.
- Folgende Modelle werden in der Praxis angewendet:
 - Zonen-Modell: Z. B. Beschäftigte, deren Wohnort in der gleichen Gemeinde wie der Arbeitsort liegt, erhalten keine Parkierungsberechtigung.
 - Reisezeit-Modell: Z. B. Beschäftigte, deren Reisezeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zwischen Woh- und Arbeitsort eine definierte Zeitgrenze unterschreitet, erhalten keine Parkierungsberechtigung.

- Betriebliche Notwendigkeit: Z. B. Beschäftigte, die geschäftlich häufig unterwegs sind und ihr Privatauto dafür nutzen müssen, haben Anrecht auf eine Parkierungsberechtigung.
- Weitere Kriterien für eine Parkierungsberechtigung: Z. B. eingeschränkte Mobilität, Bevorzugung von Fahrgemeinschaften.

Zugangskontrolle und Inkasso

- Als Kontrollsysteme kommen z. B. Schrankensysteme, Smartphone-/Webapps, Parkkarten und Vignetten zum Einsatz. Bei Schrankensystemen müssen die entsprechenden Flächen bei der Planung des Areals ausgewiesen werden.
- Bei Pool-Parkfeldern für die Kundschaft, die zentral (z. B. von der Liegenschaftsverwaltung) bewirtschaftet werden, erfolgt das Inkasso über ein Kassensystem oder Parkuhren. Bei Kassensystemen müssen die entsprechenden Flächen bei der Planung des Areals ausgewiesen werden.

Identifizierung

- Mindestens die fix reservierten Parkfelder müssen klar identifizierbar und dementsprechend markiert sein.

Zusätzliche Ausstattung

- Eine zu definierende Anzahl an Parkfeldern ist mit der Grundinstallation und mit Ladestationen für Elektroautos zu versehen (vgl. Massnahme M4).

Nutzungen	Nutzergruppen			
	Bewohnerschaft	Beschäftigte	Kundschaft	Besuchende
Wohnen	x			x
Dienstleistung		x	x	

Zuständigkeit:

Aufbau: Arealbezogene Mobilitätsmanagement-Stelle in Zusammenarbeit mit Bauherrschaft

Betrieb: Liegenschaftsverwaltung

Geschätzte Kosten:

Investitionskosten (einmalig)

gering (bis 10'000 CHF) mittel (10'000 – 50'000 CHF) hoch (ab 50'000 CHF)

Abhängig von dem gewählten Bewirtschaftungsmodell. Investitionskosten für das gewählte Kontroll- und Inkassosystem.

Betriebskosten pro Jahr

gering (bis 10'000 CHF) mittel (10'000 – 50'000 CHF) hoch (ab 50'000 CHF)

Kosten für jährliche Vergabe der Parkfelder. Wartungskosten Kontroll- und Inkassosystem. Insgesamt resultieren aus der Parkraumbewirtschaftung Netto-Erträge.

Finanzierung durch:

Aufbau: Durch Bauherrschaft im Rahmen der Umsetzung des Bauprojektes

Betrieb: Durch Grundeigentümerschaft. Re-Finanzierung über die Einnahmen aus den Park- und/oder Mietgebühren.

Wichtige Arbeitsschritte für den Aufbau:

1. Parkraumbewirtschaftungsmodell entwickeln, inkl. Kostenfolge für technische Einrichtungen
2. Anordnung und Flächenbereitstellung für technische Einrichtungen sichern
3. Massnahme entwickeln und umsetzen

Bemerkungen: Für weitere Informationen vgl. VSS Norm 40 282: Parkieren – Betrieb und Bewirtschaftung von Parkieranlagen, Zürich, 2019.

M4: Lademöglichkeiten für Elektroautos

Beschrieb: Mit der Zunahme von Elektroautos nimmt auch die Nachfrage nach Lademöglichkeiten zu. Besitzende von Elektroautos möchten vor allem zu Hause oder am Arbeitsplatz laden. Bei der Planung von Arealen sind daher die Voraussetzungen zu schaffen, dass das Laden bei Inbetriebnahme reibungslos funktioniert. Ein wesentliches Element ist die Festsetzung und die Dimensionierung der Ausbaustufen. Diesbezügliche Hinweise gibt das Merkblatt SIA 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden»:

- Ausbaustufe A / Einrichtung von Ausbaureserven: Bereitstellung von Leerrohren, Kabeltragsysteme und Platzreserven im Verteiler für elektrische Schutzeinrichtungen und allfällige Stromzähler bei allen Parkfeldern.
- Ausbaustufe B / Einrichtung der Anschlussleitung (Gebäudezuleitung): Die Anschlussleitung soll so dimensioniert werden, dass mindestens 60 % der Parkfelder für den Betrieb einer Ladestation elektrifiziert werden können.
- Ausbaustufe C / Stromzuleitung zur Ladestation: Einbau der Stromzuleitung, elektrischen Schutzeinrichtung und eine allenfalls erforderlichen Kommunikationsverkabelung bei mindestens 60 % der Parkfelder, damit im Nachgang nur noch die Ladestation angebracht werden kann.
- Ausbaustufe D / Installation von betriebsbereiten Ladestationen: 20 % der Parkfelder sollen bei grösseren Gebäuden ab Inbetriebnahme mit Ladestationen ausgerüstet sein, wobei der Anteil aufgrund des gemeldeten Bedarfs seitens Bewohnerschaft oder Beschäftigten variieren kann. Bei Arealen mit Verkaufsnutzungen, die eine hohe Anzahl an Kundschaft generieren, ist die Zahl an mit Ladeeinrichtungen versehenen Parkfeldern bedarfsgerecht herzuleiten.

Weitere Aspekte, die bei der Bereitstellung von Ladestationen berücksichtigt werden müssen, sind bereitzustellende Ladeleistungen, Bewirtschaftung (Abrechnung, Versicherung, Wartung, Störungsmanagement, Reparatur) und Finanzierung. Diese und weitere Aspekte sind unter Beizug von Fachpersonen, z. B. des örtlichen Energieversorgungsunternehmens, zu klären.

Nutzungen	Nutzergruppen			
	Bewohnerschaft	Beschäftigte	Kundschaft	Besuchende
Wohnen	x			
Dienstleistung		x	x	

Zuständigkeit:

Aufbau: Arealbezogene Mobilitätsmanagement-Stelle in Zusammenarbeit mit Fachplanungsbüro für Gebäudetechnik sowie örtlichem Energieversorgungsunternehmen

Betrieb: Liegenschaftsverwaltung in Zusammenarbeit mit örtlichem Energieversorgungsunternehmen

Geschätzte Kosten:

Investitionskosten (einmalig)

- gering (bis 10'000 CHF) mittel (10'000 – 50'000 CHF) hoch (ab 50'000 CHF)

Abhängig von der Anzahl Parkfelder und Dimensionierung der Ausbaustufen.

Betriebskosten pro Jahr (laufend)

gering (bis 10'000 CHF) mittel (10'000 – 50'000 CHF) hoch (ab 50'000 CHF)

Abhängig von der Anzahl Ladestationen. Betriebskosten beziehen sich auf Leistungen seitens ausgewählten Anbieters von Ladestationen (für z. B. Monitoring, Störungsmanagement, Abrechnung, Softwareupdates) ohne die durch den Nutzenden einer E-Ladestation zu bezahlenden Ladekosten.

Finanzierung durch:

Aufbau: Durch Bauherrschaft im Rahmen der Umsetzung des Bauprojektes

Betrieb: Durch Grundeigentümerschaft

Wichtige Arbeitsschritte für den Aufbau:

1. Ladekonzept entwickeln, inkl. Kostenfolge und Finanzierungsmodell
2. Massnahme entwickeln und umsetzen

Bemerkungen: Für weitere Informationen vgl. SIA 2060, Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden, Zürich, 2020; Informationen zu Ladestationen des Bundesamtes für Energie: <https://www.laden-punkt.ch>.

M5: Motorradparkierung

Beschrieb: Bei der Zahl und der Qualität (Lage, Zugang) der Motorradabstellplätze werden folgende Mindeststandards empfohlen:

- Anzahl Motorradabstellplätze: Für die Bestimmung der Zahl von Motorradabstellplätzen sind zur Zeit keine entsprechenden VSS Normen mit anzuwendenden Vorgaben vorhanden. Meist definieren Behörden heute Richtwerte, die sich an den Minimalbedarf an Parkfeldern für Personenwagen anlehnen, z. B. 10 % des Minimalbedarfs an Parkfeldern. Eine weitere Möglichkeit für die Bestimmung der Zahl ist eine Abschätzung aufgrund des Motorradbesitzes von Haushalten aus den aktuellen Daten des Mikrozensus Mobilität und Verkehr.
- Lage und Zugang:
 - Motorradabstellplätze für Bewohnerschaft und Beschäftigte: Diese sind in der Parkierungsanlage des Areals anzuordnen.
 - Motorradabstellplätze für Kundschaft und Besuchende: Diese sind entweder in der Parkierungsanlage oder im Aussenraum des Areals anzuordnen. Bei einer Anordnung im Aussenraum ist darauf zu achten, dass keine Behinderung des arealbezogenen Fuss- und Veloverkehrs erfolgt.

Nutzungen	Nutzergruppen			
	Bewohnerschaft	Beschäftigte	Kundschaft	Besuchende
Wohnen	x			x
Dienstleistung		x	x	

Zuständigkeit:

Aufbau: Arealbezogene Mobilitätsmanagement-Stelle in Zusammenarbeit mit Architekturbüro
 Betrieb: Liegenschaftsverwaltung

Geschätzte Kosten:

Investitionskosten (einmalig)

gering (bis 10'000 CHF) mittel (10'000 – 50'000 CHF) hoch (ab 50'000 CHF)

Abhängig von der geplanten Anzahl Motorradabstellplätze und der dafür notwendigen Fläche im Bauprojekt.
 Kosten pro Motorradabstellplatz in einer Tiefgarage: ca. 15'000 CHF.

Betriebskosten pro Jahr

gering (bis 10'000 CHF) mittel (10'000 – 50'000 CHF) hoch (ab 50'000 CHF)

Jährliche Unterhaltskosten

Finanzierung durch:

Aufbau: Durch Bauherrschaft im Rahmen der Umsetzung des Bauprojektes
 Betrieb: Durch Grundeigentümerschaft

Wichtige Arbeitsschritte für den Aufbau:

1. Anzahl Motorradabstellplätze nach Nutzungen und Nutzergruppen im Rahmen des Bauprojektes definieren
2. Flächen im Rahmen des Bauprojektes sichern
3. Massnahme entwickeln und umsetzen

Bemerkungen: Für die Bestimmung der Zahl der Motorradabstellplätze vgl. z. B. Stadt Zürich, Verordnung über private Fahrzeugabstellplätze (Parkplatzverordnung) vom 11. Dezember 1996 mit Änderungen bis 16. Dezember 2015; Bundesamt für Statistik (BFS) / Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, Ergebnisse aus dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021, Bern/Neuchâtel, 2022.

M6: Sharing-Angebote

Beschrieb: Die Bereitstellung von Sharing-Angeboten in einem Areal soll insbesondere dann vorgesehen werden, wenn im Umfeld keine öffentlich zugänglichen Sharing-Angebote in fussläufiger Distanz vorhanden sind. Sie dienen dazu, primär den Nutzergruppen im Areal (Bewohnerschaft und Beschäftigte) ein Fahrzeugangebot zur Verfügung zu stellen, auf das sie bei Bedarf zugreifen können, ohne es zu besitzen. Die Nutzung der Sharing-Angebote kann auch für Dritte (Nutzergruppen ausserhalb des Areals) zugänglich gemacht werden. Durch die so gewonnenen Zusatzerträge können die Betriebskosten für das Areal gesenkt werden. Idealtypisch werden die Sharing-Angebote von einem professionellen Betreiber zur Verfügung gestellt und bewirtschaftet. Die Sharing-Angebote beinhaltet folgende wichtigste Elemente:

Gängigste Angebotstypen

- Carsharing: Bereitstellung von (Elektro-)Autos. Geeignet für Warentransport in grösserem Umfang, Freizeit- und Alltagsfahrten sowie Geschäftsfahrten.
- Velosharing: Bereitstellung von Velos/E-Bikes. Geeignet für Freizeit- und Alltagsfahrten sowie Geschäftsfahrten in Velodistanz.
- Lastenvelo-Sharing: Bereitstellung von E-Lastenvelos. Geeignet für den Transport von Kindern oder kleineren Gütern in Velodistanz.

Anzahl Fahrzeuge

Die Zahl der anzubietenden Fahrzeuge hängt sehr stark von der Zahl der Bewohnenden und der Beschäftigten in einem Areal ab. Der Bedarf steht auch in enger Wechselwirkung zum Angebot an Parkfeldern für die Nutzergruppen. Sinnvoll ist es, entsprechende Erfahrungswerte bei professionellen Betreibern von Sharing-Angeboten zu eruieren. Genaue Zahlen zur Nachfrage sind im Betrieb feststellbar. Insbesondere für das Carsharing-Angebot sind in der Planung vorsorglich Parkfelder zu reservieren, die im Betrieb – falls die effektive Nachfrage es erfordert – mit zusätzlichen Sharing-Autos bestückt werden können.

Platzierung

Grundsätzlich gilt, dass die im Areal bereitgestellten Sharing-Angebote an leicht auffindbaren und speziell markierten Standorten platziert sein sollen:

- Carsharing: Die Autos sind in der Parkierungsanlage zu platzieren. Handelt es sich um Elektroautos, so sind die Parkfelder mit Ladestationen auszustatten.
- Velosharing/Lastenvelo-Sharing: Die bereitgestellten Fahrzeuge sind idealtypisch in einem grösseren, abschliessbaren und mit Steckdosen versehenen Veloraum anzuordnen.

Die gebündelte Bereitstellung an einem oder mehreren zentralen Standorten im Aussenraum des Areals macht dann Sinn, wenn der Zugang zu den Sharing-Angeboten auch Dritten (Nutzergruppen ausserhalb des Areals) ermöglicht werden soll. Die ausgeschiedenen Standorte können zudem mit Abstellflächen für eine geordnete Platzierung von E-Scootern ergänzt werden, falls ein öffentlich zugängliches Angebot an E-Scooter-Sharing in der Standortgemeinde existiert.

Reservationssystem

Für durch die Arealträgerschaft selbst betriebene Sharing-Angebote in grösseren Arealen ist ein elektronisches Reservationssystem vorzusehen, das von einem Betreiber zur Verfügung gestellt und bewirtschaftet wird. Die Nutzenden können über das Reservationssystem das jeweilige Fahrzeug für ein bestimmtes Datum und Zeitfenster reservieren. Der Zugang zum Reservationssystem erfolgt z. B. über die Website bzw. die App des Areals.

Nutzungsgebühren

Wird das Sharing-Angebot durch einen professionellen Betreiber angeboten, so sind dessen Leistungen mit entsprechenden Kosten für den Betreiber des Areals verbunden. Diese Kosten können zumindest teilweise über die Erhebung von Nutzungsgebühren bei den Nutzergruppen gedeckt werden.

Nutzungen	Nutzergruppen			
	Bewohnerschaft	Beschäftigte	Kundschaft	Besuchende
Wohnen	x			x
Dienstleistung		x	x	

Zuständigkeit:

Aufbau: Arealbezogene Mobilitätsmanagement-Stelle in Zusammenarbeit mit professionellen Betreibern von Sharing-Angeboten

Betrieb: Liegenschaftsverwaltung in Zusammenarbeit mit professionellen Betreibern von Sharing-Angeboten

Geschätzte Kosten:*Investitionskosten (einmalig)*

gering (bis 10'000 CHF) mittel (10'000 – 50'000 CHF) hoch (ab 50'000 CHF)

Unter der Voraussetzung, dass das jeweilige Sharing-Angebot von einem professionellen Betreiber bereitgestellt wird, fallen geringe Investitionskosten an: Erstellung Pflichtenheft, Ausschreibung und Festsetzung Betreiber.

Betriebskosten pro Jahr (laufend)

gering (bis 10'000 CHF) mittel (10'000 – 50'000 CHF) hoch (ab 50'000 CHF)

Jährliche Kosten des professionellen Betreibers (sofern vorhanden), die abhängig vom Umfang des bereitgestellten Angebotes und von den erzielten Gebühreneinnahmen sind.

Finanzierung durch:

Aufbau: Durch Bauherrschaft im Rahmen der Umsetzung des Bauprojektes

Betrieb: Durch Grundeigentümerschaft. Re-Finanzierung über erzielte Gebühreneinnahmen.

Wichtige Arbeitsschritte für den Aufbau:

1. Grundkonzept / Pflichtenheft zum geplanten Sharing-Angebot erstellen, notwendige Flächen bereitstellen
2. Ausschreibung und Festsetzung eines professionellen Anbieters
3. Massnahme entwickeln und umsetzen

Bemerkungen:

Auswahl an professionellen Betreibern in der Schweiz:

- «All-in-One»-Lösungen zu verschiedenen Sharing-Angeboten: allride (www.allride.swiss), Urban Connect (www.urban-connect.com), Trafikpoint (www.trafikpoint.ch)
- Einzellösungen im Bereich Carsharing: Mobility (www.mobility.ch), allride, Urban Connect, Trafikpoint, Swiss E-Car (www.swissecar.ch), Sponti-Car (www.sponti-car.ch)
- Einzellösungen im Bereich Velo-Sharing: vgl. Forum bikesharing Schweiz (www.bikesharing.ch)
- Einzellösungen im Bereich Lastenvelo-Sharing: TCS/Mobilitätsakademie (www.carvelo.ch)

M7: Mobilitätsgutschein

Beschrieb: Der Mobilitätsgutschein umfasst im Sinne eines Mobilitätsbudgets einen z. B. jährlich ausgerichteten Geldbetrag seitens Grundeigentümerschaft eines Areals, der durch ausgewählte Nutzergruppen für den Bezug von definierten Mobilitätsangeboten genutzt werden kann. Der Mobilitätsgutschein beinhaltet die folgenden wichtigsten Elemente:

Berechtigte Nutzergruppen

- Bewohnerschaft: Haushalte, die kein eigenes Auto besitzen und somit kein Parkfeld beanspruchen.
- Beschäftigte: Mitarbeitende, die ohne eigenes Auto zur Arbeit fahren und somit kein Parkfeld beanspruchen.

Handelt es sich bei den Beschäftigten um Mitarbeitende eines im Areal eingemieteten Unternehmens, so ist die Gewährung eines Mobilitätsgutscheins Sache des Arbeitgebers.

Nutzbare Mobilitätsangebote

- Öffentliche Verkehrsmittel: z. B. für den Kauf eines SBB-Generalabos, SBB Halbtax-Abos, SBB-Halbtax PLUS-Abos, Verbundabos, Streckenabos.
- Velo: z. B. für den Kauf eines Velos, für die Bezahlung von Reparaturen/Services in Velofachgeschäften.
- Sharing-Angebote: für die Bezahlung von anfallenden Nutzungsgebühren bei Carsharing-, Bike-Sharing-, Lastenvelo-Sharing-Angeboten im und/oder ausserhalb des Areals oder ggf. für eine Mitgliedschaftsgebühr.

Höhe des jährlichen Geldbetrages

Die Höhe des jährlich eingesetzten Geldbetrages hängt von der Zahl der berechtigten Nutzergruppen in einem Areal ab. Pro Haushalt / Beschäftigte wird ein Mindestbetrag von 300 CHF/Jahr empfohlen.

Abgabe

Die Abgabe erfolgt einmal jährlich in Form eines Gutscheins an die berechtigten und interessierten Nutzergruppen. Ob der Gutschein als elektronisches Guthaben oder als «Zahlungsmittel in Papierform» eingesetzt werden kann, ist mit den beteiligten Mobilitätsanbietern zu klären, bei denen der Gutschein für Mobilitätsangebote eingelöst werden kann.

Nutzungen	Nutzergruppen			
	Bewohnerschaft	Beschäftigte	Kundschaft	Besuchende
Wohnen	x			
Dienstleistung		x		

Zuständigkeit:

Aufbau: Arealbezogene Mobilitätsmanagement-Stelle in Zusammenarbeit mit den ausgewählten Mobilitätsanbietern

Betrieb: Liegenschaftsverwaltung in Zusammenarbeit mit den ausgewählten Mobilitätsanbietern

Geschätzte Kosten:

Investitionskosten (einmalig)

gering (bis 10'000 CHF) mittel (10'000 – 50'000 CHF) hoch (ab 50'000 CHF)

Umfassen Kosten wie z. B. das Aufgleisen des administrativen Ablaufs, Kommunikation, Auswahl der Mobilitätsanbieter und Definition der Abgabemodalitäten.

Betriebskosten pro Jahr (laufend)

gering (bis 10'000 CHF) mittel (10'000 – 50'000 CHF) hoch (ab 50'000 CHF)

Je nach Anzahl Bezugsberechtigte, effektiven Bezügen und eingesetzten Geldbeträgen unterschiedlich.

Finanzierung durch:

Aufbau: Durch Bauherrschaft im Rahmen der Umsetzung des Bauprojektes

Betrieb: Durch Grundeigentümerschaft mit Möglichkeit der Re-Finanzierung über z. B. Erträge aus der Parkraumbewirtschaftung. Bei Beschäftigten von eingemieteten Unternehmen durch Arbeitgeber.

Wichtige Arbeitsschritte für den Aufbau:

1. Grundkonzept zum Mobilitätsgutschein entwickeln, inkl. Kostenfolge und angestrebte Mobilitätsanbieter
2. Auswahl der Mobilitätsanbieter und Definition der Abgabemodalitäten
3. Massnahme entwickeln und umsetzen

Bemerkungen:

Vgl. z. B. Abgabe von Mobilitätsgutscheinen in den Siedlungen Matteo, Kriens (www.matteo-luzern.ch/mobilitaetskonzept) und 4Viertel, Emmen (www.4viertel.com/mobilitaet).

M8: Mobilitätsinformation

Beschrieb: Mit der Massnahme «Mobilitätsinformation» werden sämtliche Angaben zur Erreichbarkeit eines Areals und dessen Umfeld mit den verschiedenen Verkehrsmitteln sowie die im Areal angebotenen Massnahmen des Mobilitätsmanagements für die Nutzenden zur Verfügung gestellt. Die Informationen werden den Nutzergruppen «aus einer Hand» zugänglich gemacht, damit sie sich in ihrer neuen Mobilitätsumgebung orientieren können. Die Mobilitätsinformation beinhaltet die folgenden wichtigsten Elemente:

Inhalte

Mögliche Inhalte sind:

- ÖV: Angaben zu den Haltestellen in der Umgebung und Fahrplaninformationen (dynamisch und/oder statisch)
- Velo / zu Fuss: Angaben zu den wichtigsten Velo-/Fusswegverbindungen von/zum Areal, Angaben zu Distanzen/Zeiten zu wichtigen Zielorten in der Umgebung (z. B. zu Bildungsinstitutionen, Versorgungseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen)
- Angaben zu Sharing-Angeboten im Umfeld/im Areal und deren Nutzungsmodalitäten
- Angaben zum Mobilitätsgutschein und dessen Nutzungsmodalitäten
- Informationen zum vorhandenen Parkraummanagement, Bezugsberechtigung von Parkfeldern, etc.
- Informationen zu Sensibilisierungsaktionen in Sachen Mobilität

Zugang

Folgende Arten des Zugangs sind – auch in Kombination – möglich:

- Integration in Website des Areals (für alle Nutzergruppen)
- Integration in Mieter-App des Areals (für Bewohnerschaft und Beschäftigte)
- Printdokumentation, die bei Neueinzug bzw. bei der Vermarktung abgegeben wird (für Bewohnerschaft und Beschäftigte)
- Monitore mit dynamischer ÖV-Fahrplaninformation, die an ausgewählten Standorten innerhalb des Areals installiert werden (für alle Nutzergruppen)

Nutzungen	Nutzergruppen			
	Bewohnerschaft	Beschäftigte	Kundschaft	Besuchende
Wohnen	x			x
Dienstleistung		x	x	

Zuständigkeit:

Aufbau: Arealbezogene Mobilitätsmanagement-Stelle in Zusammenarbeit mit Bauherrschaft

Betrieb: Liegenschaftsverwaltung

Geschätzte Kosten:

Investitionskosten (einmalig)

gering (bis 10'000 CHF) mittel (10'000 – 50'000 CHF) hoch (ab 50'000 CHF)

Je nach gewähltem Umfang und Zugang zur Mobilitätsinformation.

Betriebskosten pro Jahr (laufend)

gering (bis 10'000 CHF) mittel (10'000 – 50'000 CHF) hoch (ab 50'000 CHF)

Laufende Kosten zur Anpassung der Inhalte.

Finanzierung durch:

Aufbau: Durch Bauherrschaft im Rahmen der Umsetzung des Bauprojektes

Betrieb: Durch Grundeigentümerschaft

Wichtige Arbeitsschritte für den Aufbau:

1. Grundkonzept zur Mobilitätsinformation entwickeln, inkl. Kostenfolge und angestrebte Zugangsform
2. Massnahme entwickeln und umsetzen

Bemerkungen:

-

M9: Sensibilisierung

Beschrieb: Wird eine umweltfreundliche Verkehrsabwicklung in einem Areal angestrebt, so sind auch Massnahmen zur Sensibilisierung von Nutzergruppen umzusetzen. Diese Massnahmen sind in Form von Aktionen gestaltbar, die zeitlich wiederkehrend oder auch einmalig durchgeführt werden. Dabei können bestehende oder eigene Aktionen oder auch solche mit externen Anbietern durchgeführt werden. Mögliche Beispiele dazu sind:

- bike to work (www.biketowork.ch) (Nutzergruppe Beschäftigte): Gruppen von Beschäftigten eines Unternehmens «verpflichten» sich während eines Monates (Mai oder Juni) auf dem Arbeitsweg so viel wie möglich das Velo zu benutzen. Die Gruppen nehmen am nationalen Wettbewerb von bike to work teil.
- Bikecoin (www.bikecoin.ch) (Nutzergruppe Beschäftigte): Mitarbeitende nutzen während eines definierten Zeitraums möglichst oft das Velo auf dem Arbeitsweg und sammeln dabei Punkte (Coins). Sie nehmen an einem unternehmensinternen Wettbewerb teil.
- Durchführung eines Veloreparaturtages (Nutzergruppen Bewohnerschaft und Beschäftigte) zu Beginn der jährlichen Velosaison (April, Mai).
- Abgabe von zeitlich limitierten «Schnupperangeboten» (Nutzergruppen Bewohnerschaft und Beschäftigte) zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und/oder von Sharing-Angeboten.

Damit bei den Aktionen eine gewisse Kontinuität erreicht werden kann, sind diese in Form eines ein- oder mehrjährigen Programms zu fassen und mit einem entsprechenden Budget auszustatten.

Nutzen	Nutzergruppen			
	Bewohnerschaft	Beschäftigte	Kundschaft	Besuchende
Wohnen	x			
Dienstleistung		x		

Zuständigkeit:

Aufbau: Arealbezogene Mobilitätsmanagement-Stelle in Zusammenarbeit mit den ausgewählten Anbietern

Betrieb: Liegenschaftsverwaltung in Zusammenarbeit mit den ausgewählten Anbietern

Geschätzte Kosten:

Investitionskosten (einmalig)

gering (bis 10'000 CHF) mittel (10'000 – 50'000 CHF) hoch (ab 50'000 CHF)

Zusammenstellung eines Aktionsprogramms in Zusammenarbeit mit Anbietern.

Betriebskosten pro Jahr (laufend)

gering (bis 10'000 CHF) mittel (10'000 – 50'000 CHF) hoch (ab 50'000 CHF)

Abhängig vom Umfang des Aktionsprogramms bzw. dem gesprochenen Budget.

Finanzierung durch:

Aufbau: Durch Grundeigentümerschaft

Betrieb: Durch Grundeigentümerschaft

Wichtige Arbeitsschritte für den Aufbau:

1. Aktionsprogramm definieren, inkl. Kostenfolge und notwendiges Budget einholen
2. Massnahme entwickeln und umsetzen

Bemerkungen:

-

M10: Regelungen

Beschrieb: Mit Regelungen wird die nachhaltige Abwicklung des von Nutzergruppen induzierten Verkehrs in einem Areal aktiv und gezielt gesteuert. Die Regelungen können auf verschiedenen Ebenen stattfinden. Beispiele dazu sind:

- Verankerung in Leitbildern, Statuten: Genossenschaften können z. B. die nachhaltige Verkehrsabwicklung, die Autonutzung und den Autobesitz in ihren Leitbildern und Statuten verbindlich regeln.
- Mobilitätsvertrag: In einem Mobilitätsvertrag mit der Grundeigentümerschaft verpflichten sich Mietparteien, Massnahmen in ihrem eigenen Wirkungsbereich umzusetzen. Z. B. verpflichtet sich ein eingemietetes Unternehmen, bei den Beschäftigten, die kein Parkfeld im Areal beanspruchen, einen Teil der Kosten eines ÖV-Abos für die Fahrt zur Arbeit zu übernehmen.
- Regelung in Mietverträgen oder in Zusatzvereinbarungen bei autoarmen Nutzungen (wird zum Teil von Behörden als Massnahme in Mobilitätskonzepten verlangt, wenn das Parkfeldangebot stark unter dem geforderten Minimalbedarf liegt):
 - Mietparteien ohne Parkfelder: Mietparteien (Haushalte, eingemietete Unternehmen mit Beschäftigten), die keine Parkfelder im Areal mieten, verpflichten sich, keine Autos (eigene oder auf andere Halter zugelassene) im Umfeld des Areals zu parkieren. Haushalte verpflichten sich zudem, keine Anwohnendenparkkarten für Blaue Zonen oder Nachtparkierbewilligungen zu beziehen.
 - Mietparteien mit angemieteten Parkfeldern: Mietparteien (Haushalte, eingemietete Unternehmen mit Beschäftigten) verpflichten sich, nicht mehr Autos regelmässig auf dem Areal oder in dessen Umgebung zu parkieren, als sie Parkfelder im Areal gemietet haben.

Nutzungen	Nutzergruppen			
	Bewohnerschaft	Beschäftigte	Kundschaft	Besuchende
Wohnen	x			
Dienstleistung		x		

Zuständigkeit:

Aufbau: Arealbezogene Mobilitätsmanagement-Stelle in Zusammenarbeit mit Bauherrschaft

Betrieb: Liegenschaftsverwaltung

Geschätzte Kosten:

Investitionskosten (einmalig)

gering (bis 10'000 CHF) mittel (10'000 – 50'000 CHF) hoch (ab 50'000 CHF)

Entwicklung und Verankerung der entsprechenden Regelungen.

Betriebskosten pro Jahr (laufend)

gering (bis 10'000 CHF) mittel (10'000 – 50'000 CHF) hoch (ab 50'000 CHF)

Kosten für jährliche Abfrage von Anwohnendenparkkarten bei Gemeinde, Erneuerungen von Selbstverpflichtungen, etc.

Finanzierung durch:

Aufbau: Durch Grundeigentümerschaft

Betrieb: Durch Grundeigentümerschaft

Wichtige Arbeitsschritte für den Aufbau:

1. Regelungen entwickeln
2. Massnahme entwickeln und umsetzen

Bemerkungen: Für weitere Informationen zu Regelungen in Mietverträgen vgl. z. B. Stadt Zürich, Tiefbauamt, Leitfaden Mobilitätskonzept autoarme Nutzungen, Planungshilfe, Zürich, Juli 2024.

M11: Versorgungseinrichtungen und hohe Aussenraumqualität

Beschrieb: Ist ein Areal mit vorwiegender Wohn- oder Büronutzung mit Versorgungseinrichtungen ausgestattet, so können durch die Nutzergruppen bestimmte Tätigkeiten «vor Ort» bzw. zu Fuss erledigt und damit Fahrten eingespart werden. Ist die Qualität des Aussenraums hochwertig bzw. lädt dieser die Nutzergruppen zum Verweilen ein, so können ebenfalls Fahrten eingespart werden. Beispiele dazu sind:

Versorgungseinrichtungen

- Lebensmittelläden (für Bewohnerschaft und Beschäftigte)
- Krippe/Hort, Kindergarten, Schulen (bei Wohnsiedlungen mit hohem Familienanteil)
- Gastronomiebetriebe (für Bewohnerschaft und Beschäftigte)
- Fitnessseinrichtungen (für Bewohnerschaft und Beschäftigte)
- Räume mit mobilen Arbeitsplätzen/Coworking-Spaces (für Teile der Bewohnerschaft, die nicht im Home-Office aber möglichst in der Wohnsiedlung arbeiten wollen)
- Paketboxen für Aufgabe und Abholen von Waren (für Bewohnerschaft)
- Gemeinschaftsgärten (für Bewohnerschaft)
- Gemeinschaftsräume, für Besuch zumietbare Gästezimmer (für Bewohnerschaft)

Die Ausstattung mit Versorgungseinrichtungen im Areal hängt einerseits stark von der Anzahl der Bewohnenden und der Beschäftigten und andererseits von der vorhandenen Ausstattung im näheren Umfeld des Areals ab. Diese beiden Indikatoren sind für die Beurteilung massgebend, ob im Areal selbst ein «Markt» für Versorgungseinrichtungen vorhanden ist.

Hohe Aussenraumqualität

- Hoher Anteil an autofreiem Aussenraum (für Bewohnerschaft und Beschäftigte)
- Hoher Anteil an Grünflächen, hoher Anteil an unversiegelten und nicht unterbauten Flächen (für Bewohnerschaft und Beschäftigte)
- Sitzgelegenheiten (für Bewohnerschaft und Beschäftigte)
- Spielplätze für Kleinkinder (bei Wohnsiedlungen mit hohem Familienanteil)
- Spielgeräte für Jugendliche und Erwachsene, z. B. Tischtennistische (für Bewohnerschaft und Beschäftigte)
- Grillstellen mit Tischen (für Bewohnerschaft)
- Konfliktfreie innere Erschliessung für Velo- und Fussverkehr (für Bewohnerschaft und Beschäftigte)

Nutzungen	Nutzergruppen			
	Bewohnerschaft	Beschäftigte	Kundschaft	Besuchende
Wohnen	x			
Dienstleistung		x		

Zuständigkeit:

Aufbau: Bauherrschaft in Zusammenarbeit mit Architekturbüros im Rahmen des Bauprojektes

Betrieb: Liegenschaftsverwaltung

Geschätzte Kosten:

Investitionskosten (einmalig)

gering (bis 10'000 CHF) mittel (10'000 – 50'000 CHF) hoch (ab 50'000 CHF)

Abhängig von dem bereitgestellten Angebot an Versorgungseinrichtungen und der Ausstattung des Aussenraums.

Betriebskosten pro Jahr (laufend)

gering (bis 10'000 CHF) mittel (10'000 – 50'000 CHF) hoch (ab 50'000 CHF)

Abhängig von dem bereitgestellten Angebot an Versorgungseinrichtungen und der Ausstattung des Aussenraums.

Finanzierung durch:

Aufbau: Durch Bauherrschaft im Rahmen der Umsetzung des Bauprojektes

Betrieb: Durch Grundeigentümerschaft. Bei Versorgungseinrichtungen, die von Dritten betrieben werden, über die Mieteinnahmen derselben.

Wichtige Arbeitsschritte für den Aufbau:

1. Nutzungskonzept und Freiraumkonzept im Rahmen des Bauprojektes entwickeln
 2. Massnahme entwickeln und umsetzen
-

Bemerkungen:

-