

Leitfaden Mobilität

Arbeitshilfe zur Erstellung von Mobilitätskonzepten für Areale und als Unterstützung fürs Mobilitätsmanagement in Unternehmen



1. Mai 2021

Fachbearbeitung

Trafiko AG
Kastanienbaumstrasse 301
6047 Kastanienbaum
www.trafiko.ch

**Status**

04.09.2020 Ergänzter Entwurf Leitfaden für Projektsitzung
01.12.2020 Schlussfassung inkl. Stellungnahmen Sursee, Schenkon und Kanton Luzern (vif)

Kastanienbaum, 01.12.20 / Christoph Zurflüh und Roman Steffen

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung und Überblick.....	4
2	Rahmenbedingungen	5
2.1	Grundlagen und übergeordnete Strategien	5
2.2	Rechtskräftige Dokumente bezüglich Siedlung	6
2.3	Akteure	6
2.4	Siedlungs- und Verkehrsdaten.....	7
3	Strategie Mobilität im Raum Sursee	9
4	Wichtige Instrumente für Leitfadenanwendung	11
4.1	Vorgehen.....	11
4.2	Aufbau Mobilitätskonzept	11
4.3	Prozess Mobilitätsmanagement in Unternehmen	13
5	Vorgaben und Empfehlungen.....	15
5.1	Stossrichtung «Verkehr möglichst vermeiden oder Verkehrsspitzen brechen»	17
5.2	Stossrichtung «Mobilitätsverhalten verändern»	19
5.3	Stossrichtung «öV, Fuss- und Veloverkehr verstärkt vorantreiben und ausbauen»	24
5.4	Stossrichtung «Passendes Angebot für motorisierten Individualverkehr bereitstellen und aktiv steuern»	27
5.5	Stossrichtung «Sharing-Angebote vor Ort zur Verfügung stellen und damit Ressourcen schonen»	31
6	Anwendung in verschiedenen Projektphasen	35

1 Einleitung und Überblick

Sursee und Schenkon als mittelgrosse Stadt resp. Gemeinde mit starkem Austausch zu seinen angrenzenden Gemeinden und wichtiger Standort im kantonalen Kontext entwickelt sich laufend weiter. Die Bevölkerung und Arbeitsplätze sind gewachsen und wachsen weiter, was im kantonalen Richtplan gewünscht ist und gefördert wird (Hauptachsen). Die Siedlung wird dabei gemäss nationaler Vorgabe gegen innen verdichtet, was immer mehr Aktivitäten pro Fläche, auch in der Mobilität nach sich zieht.

Bisher wurde der Verkehrszunahme mehrheitlich mit einem Ausbau der Infrastruktur begegnet. Dabei wurde vor allem dem motorisierten Individualverkehr (MIV) grosse Aufmerksamkeit geschenkt und auch gestützt auf Normierungen und Standards grosse Finanzmittel dafür aufgewendet (Leistungssteigerung der Strassen und Kreuzungen, Parkplatzausbau, usw). Dem raschen Mobilitätswachstum kann so heutzutage meist nicht mehr gefolgt werden. Lange Planungssequenzen, aber auch die zunehmend fehlenden Mittel für die immer teurer werdenden Infrastrukturen erschweren einen schnellen Ausbau. Überdies wächst nicht nur in Fachkreisen, sondern auch in der Gesellschaft die Erkenntnis, dass alle Verkehrsmittel und alle Verkehrsmarktteilnehmenden Teil der Lösung sein müssen. Der öV wird schon seit längerem gefördert, um Alternativen zum Auto zu bieten. Die Nutzung ist aber aus verschiedenen Gründen dem Auto noch nicht ebenbüdig. Für eine effiziente Bewältigung des künftigen Verkehrs in dichten Siedlungsgebieten muss aber den flächeneffizienten Verkehrsmitteln der Vorrang gewährt werden. So sind der Fussverkehr, das Velo und weitere Zweirad-Verkehrsmittel (z.B. E-Bike oder E-Roller) zusammen mit dem kollektiven öffentlichen Verkehr die Verkehrsmittel der Stunde in dichten Siedlungsgebieten.

Ein Ausbau und eine Förderung dieser Verkehrsmittel reicht alleine nicht aus. So muss mittels Mobilitätsmanagement der Verkehr aktiv gesteuert werden. Zeitgemässe Ansätze versuchen in erster Linie Verkehr zu vermeiden, bevor der Restverkehr optimal organisiert wird. Im Bereich der Mobilitätsoptimierung gibt es zwei grosse Felder: Zum einen verpflichtende Mobilitätskonzepte für Bauprojekte, welche im Rahmen von Baueingaben einzureichen sind, zum anderen das freiwillige Mobilitätsmanagement in Unternehmen. Diese beiden Instrumente, aber auch alle weiteren Aktivitäten koordinieren Massnahmen, welche in die gleiche Richtung zielen müssen. So wird verhindert, dass sich Massnahmen gegenseitig aufheben oder gar Errungenschaften leichtfertig wieder kompensiert werden. Durch die konsequente Anwendung gelten auch für alle Mobilitätsnutzer und -anbieter wieder gleiche Spielregeln. Diese Fairness ist wichtig, damit Ziele erreicht werden können.

Mit dem Leitfaden werden einerseits Investoren adressiert, die neue Gebäude oder Areale entwickeln/bauen wollen, welche gegenüber dem heutigen Zustand zusätzlichen Verkehr erzeugen. Andererseits ist der Leitfaden auch an Unternehmen gerichtet, die ohne konkretes Bauprojekt ihren Beitrag zur Reduktion der Verkehrsprobleme leisten wollen. Der Leitfaden gibt konkrete Empfehlungen für Massnahmen und enthält ein Gerüst für die Instrumente «Mobilitätsmanagement in Unternehmen» und «Mobilitätskonzepte».

Die Anwendung soll in der Stadt Sursee und der Gemeinde Schenkon forciert und später adäquat weiteren Gemeinden und Unternehmen zur Verfügung gestellt werden. Denn der Verkehr bei Engpässen ist die Summe des Verkehrs von allen Privatpersonen und Arbeitnehmenden, sowie dem strassengebundenen Güterverkehr in der gesamten Region und soll gemeinsam und überall optimiert werden. Die Verkehrsengpässe beispielsweise am Autobahnanschluss (inkl. seinen Zubringern) oder im Umfeld grosser Verkehrserzeugern (beispielsweise regionale Einkaufszentren) kann nicht einfach der jeweiligen Standortgemeinde zugeteilt werden.

So gelingt, dass in der künftig weiter verdichteten Siedlung die Mobilität weiterhin ermöglicht wird, obwohl der Autoverkehr zu Hauptverkehrszeiten nicht weiter wachsen kann. Andere Städte zeigen dabei erfolgreich, dass der Weg funktioniert, dafür jedoch eine im ersten Schritt meist unbequeme Verhaltensänderung oder weitsichtige Bauprojekte notwendig sind.

2 Rahmenbedingungen

Die Ausgestaltung der Mobilität der bilateralen Herausforderung Sursee/Schenken basiert auf eigenen, aber auch auf übergeordneten Strategien, sowie auf den verbindlichen Raumplanungsinstrumenten. Nachfolgend sind diese Grundlagen im Überblick dargestellt. Für weitere Informationen dienen die einzelnen Dokumente.

2.1 Grundlagen und übergeordnete Strategien

Planungsinstrument	Download
Richtplan (Kanton Luzern, 2019)	www.richtplan.lu.ch
öV-Bericht 2018 bis 2021 (Kanton Luzern, 2017)	www.vvl.ch/oev-bericht
Bauprogramm 2019 – 2022 für die Kantonstrassen (Kanton Luzern, 2018)	www.vif.lu.ch/kantonsstrassen/strategische_planung/bauprogramm
Kantonale Mobilitätsstrategie (Kanton Luzern, 2020/21)	Wird zurzeit im Rahmen des Projekt Zukunft Mobilität erarbeitet
Strategie Mobilitätsmanagement Kanton Luzern (Kanton Luzern, 2019)	www.lu.ch/-/media/Kanton/Dokumente/BUWD/Projekte_und_Themen/Strategie_Mobilitaetsmanagement_Kanton_Luzern.pdf?la=de-CH
Parkplatzreglement der Stadt Sursee (Stadt Sursee, 2020/21)	In Erarbeitung
Parkplatz-Gebühren-Reglement (Stadt Sursee, 2002)	<ul style="list-style-type: none"> – www.sursee.ch/docn/2587040/Parkplatz-Gebuehrenreglement_20020527_Stand_20200501.pdf – www.sursee.ch/docn/1877680/Verordnung_zum_Reglement_Parkplatzgebuehren_20160511_ab_20180.pdf
MIV-Konzept Sursee (SurseePlus, 2017)	www.sursee-mittelland.ch/assets/PDF/Sursee-Plus-MIV-Konzept-min.pdf
Velonetzplanung (SurseePlus, 2017)	www.sursee-mittelland.ch/assets/PDF/Sursee-Plus-Velonetzplanung-min.pdf
Masterplan Bahnhof Sursee (SurseePlus, 2015)	www.sursee-mittelland.ch/assets/PDF/Sursee-Plus-Masterplan-Bahnhof-min.pdf
Verkehrsrichtplan Sursee Oberkirch (Sursee, Oberkirch, 2007)	www.sursee.ch/rechtssammlung/20493
Räumliches Entwicklungskonzept Stadt Sursee (Sursee, 2016)	www.sursee.ch/publikationen/67886
Ortsplanungsrevision: Räumliches Entwicklungskonzept Schenkon (Schenkoni, 2019)	www.schenkoni.ch/public/upload/assets/570/R%C3%A4umliches%20Entwicklungskonzept%20REK.pdf
Parkplatzreglement Schenkoni (Schenkoni, 2020/21)	In Erarbeitung

2.2 Rechtskräftige Dokumente bezüglich Siedlung

Quartier / Areal / Baufeld	Vorschrift max. Anzahl tägliche Fahrten	Vorschrift max. Anzahl Fahrten zur Abendspitzenstunde	Vorgabe max. Anzahl Parkfelder
Vorgaben in Erarbeitung			

Über die Normen hinaus gibt es keine weiteren Vorgaben.

2.3 Akteure

Im Raum Sursee sind im Themenfeld Mobilität verschiedenen Organisationen aktiv. Nachfolgend werden die Akteure und ihre Verantwortlichkeiten kurz beschrieben.

Akteur	Verantwortlichkeit
Bund	<ul style="list-style-type: none"> – Mobilitätsaufgaben bei den Bundesämtern für Raumentwicklung (ARE), Verkehr (BAV), Strassen (ASTRA), Energie (BFE) und Umwelt (BAFU) – Bau und Betrieb Strassen- und Bahninfrastrukturen
Kanton Luzern	<ul style="list-style-type: none"> – Umsetzung Richtplan – Bau und Betrieb Kantonsstrassen (inkl. öV-Bevorzugungsanlagen und Radverkehrsanlagen) – Kantonales Verkehrsmodell – Strategie Mobilitätsmanagement (z.B. für Unternehmen)
Verkehrsverbund Luzern	<ul style="list-style-type: none"> – Planung und Bestellung des öV-Angebots – Festsetzung Tarife öV – Ergänzende Mobilitätsangebote
Stadt und Gemeinden	<ul style="list-style-type: none"> – Abstimmung von Siedlung und Verkehr bei Planungs- und Bauvorhaben – Erteilung Baubewilligung – Durchsetzung Parkplatzreglement – Bau und Betrieb Gemeindestrassen (inkl. öV-Bevorzugungsanlagen und Radverkehrsanlagen) – Umgang mit neuen Mobilitätsangeboten (z.B. Sharing) – Herausgeber des vorliegenden Leitfadens
Regionaler Entwicklungsträger Sursee-Mittelland, Zentrumsentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> – Controlling, Beratung und Unterstützung der Gemeinden im RET bezüglich der Thematik Abstimmung von Siedlung und Verkehr bei Planungs- und Bauvorhaben – Erarbeitung regionale und überkommunale Konzepte bezüglich Verkehr und Mobilität, sowie Controlling bei der Umsetzung durch Dritte – Regionales Verkehrsmodell – Mitbeteiligt am vorliegenden Leitfaden (Koordination) – Koordination von übergeordneten Themen
Mobilitätsanbieter (SBB, PostAuto, Rottal, ShareBirrer, Nextbike, usw.)	<ul style="list-style-type: none"> – Bereitstellung und Betrieb von einzelnen Mobilitätsdienstleistungen

2.4 Siedlungs- und Verkehrsdaten

Die Region Sursee Plus zählt gemäss LUSTAT Ende 2018 rund 24'200 Einwohnerinnen und Einwohner sowie 19'500 Arbeitsplätze (Ende 2017). Die Bevölkerungszahl ist in den vergangenen 20 Jahren um über ein Drittel gewachsen, die Zahl der Beschäftigten hat in den letzten beiden Jahrzehnten um rund drei Fünftel zugenommen. Wichtigste Ziel- und Quellorte im Raum Sursee sind das Stadtzentrum von Sursee (inkl. Bahnhofsgelände), die Industriegebiete im Norden von Sursee sowie der regional bedeutende Autobahnanschluss Sursee.

Überlastungserscheinungen treten vor allem auf der stark belasteten Achse Ringstrasse–Surenthalstrasse in der Morgen- und Abendspitze auf. Namentlich stossen die Knoten Schwyzermatt, Schlottermilch, Bifang und Chotten an ihre Kapazitätsgrenzen, wobei letzterer im Jahr 2016 bereits ausgebaut wurde. Gemäss räumlicher Entwicklungsstrategie wird bis 2035 ein Bevölkerungswachstum für die Region Sursee Plus auf rund 27'000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie ein Beschäftigtenwachstum auf rund 21'000 Arbeitsplätze prognostiziert.

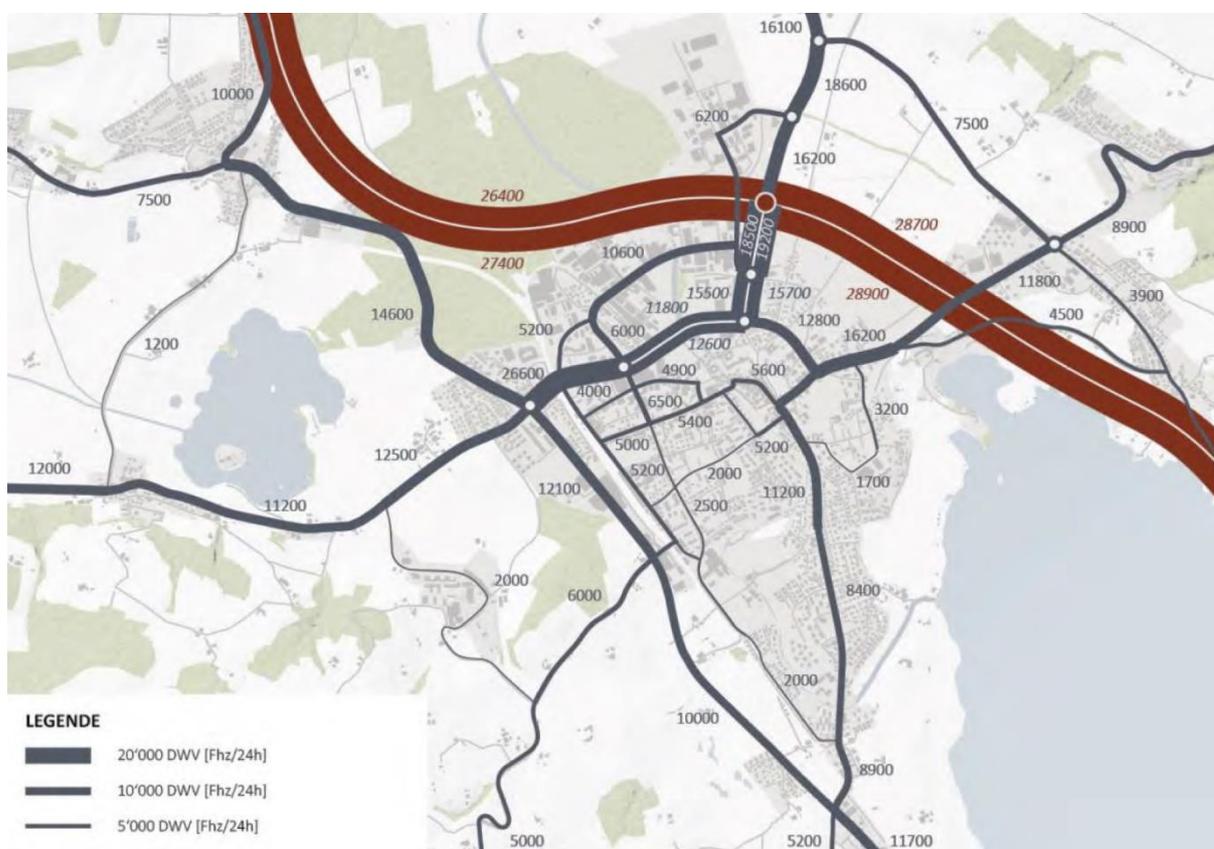


Abbildung 1: Verkehrsbelastung des Strassennetzes in Mfz/Werktag (Quelle: MIV-Konzept, Feb. 2017)

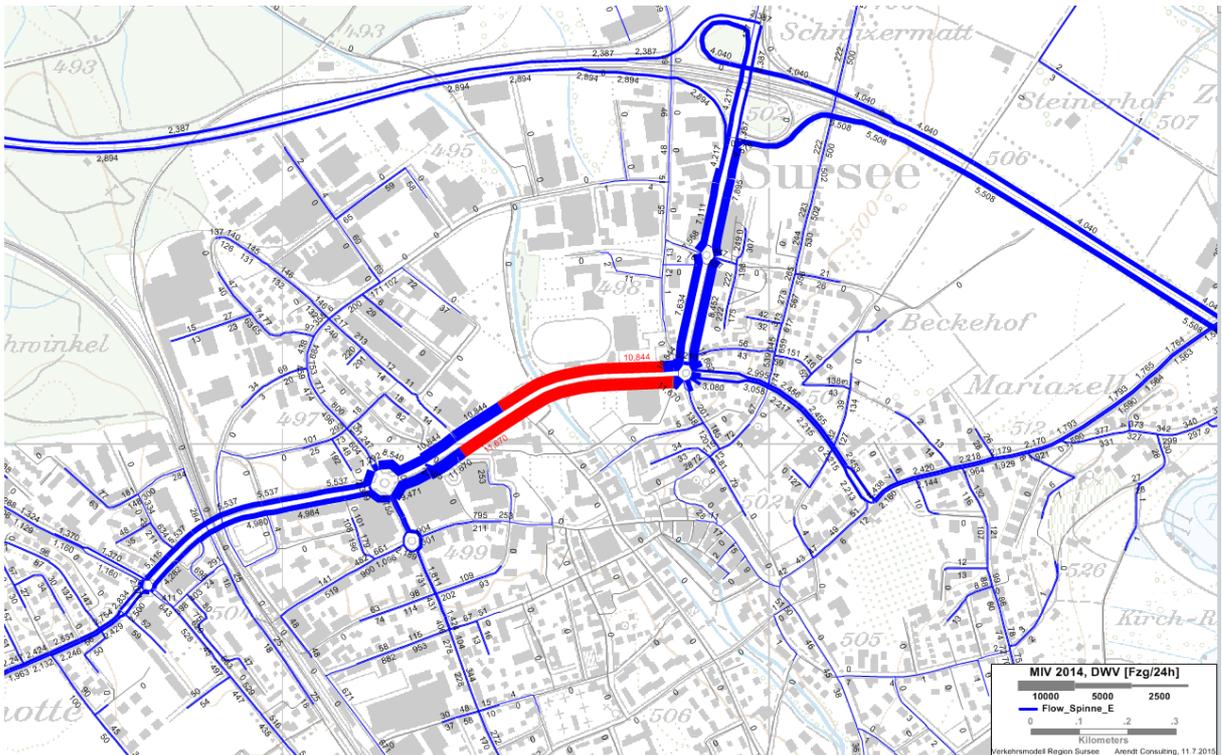


Abbildung 2: In blau die Herkunft des Verkehrs im roten Abschnitt (Quelle: Modell 2014)

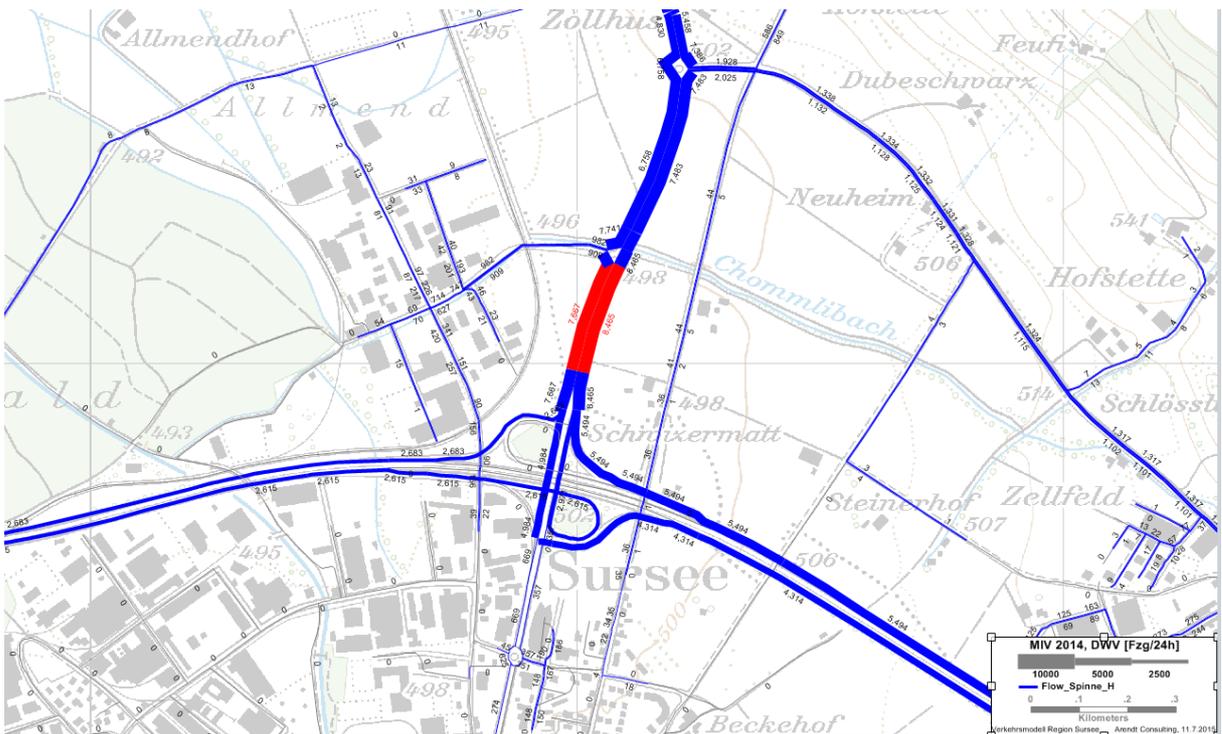


Abbildung 3: In blau die Herkunft des Verkehrs im roten Abschnitt (Quelle: Modell 2014)

Spinnendarstellungen zeigen, woher der Verkehr kommt (Abbildungen 2 und 3). Von den rund 22'000 Fahrzeugen auf der Ringstrasse Nord (zwischen Kreisel Bifang und Schlottermilch) ...

- ... kommen östlich fast 15'000 von oder gehen zur Autobahn, 4'000 kommen von oder gehen nach Schenkon (via Mariazell).

- Westlich kommen rund 1'800 aus dem Industriegebiet, 5'500 aus der Innenstadt, 4500 vom Parking SurseePark und 11'000 vom Kreisel Chotten (dort rund 2'500 von/nach St. Erhard, 5'300 von/nach Mauensee, 1'100 von/nach Oberkirch)

Die Ausschnitte aus dem Verkehrsmodell zeigen eindrücklich, dass von den 22'000 Fahrzeugen auf der Ringstrasse ca. ¼ im Parking SurseePark Quelle/Ziel hat (4500 Fahrzeuge). Interessant ist auch der ausgewiesene Magnet Autobahnanschluss: Vom Verkehr auf der Surentalstrasse nördlich des Anschlusses (zwischen Autobahn und Kreisel Schwyzermatt mit ca. 16'000 Fahrzeugen) stammt beispielsweise nur knapp 10% aus der Innenstadt Sursee.

Verkehrsmittel	2015	2040	Abs. Diff	Rel. Diff %
ALLE	481'749	590'510	+108'761	+22.6%
MIV *	389'171	473'559	+84'388	+21.7%
OEV	21'350	27'760	+6'410	+30.0%
VELO	14'057	17'648	+3'591	+25.5%
FUSS	57'171	71'543	+14'372	+25.1%

*) PW-Besetzungsgrad = 1.38 Personen

Abbildung 4: Anzahl Personen-Wege nach Verkehrsmittel im Modellgebiet für 2015 und 2040 (Quelle: Gesamtverkehrsmodell Sursee-Mittelland 2040, 18.9.20)

Das quantitative Verkehrsaufkommen und der Modalsplit (Verkehrsmittelverteilung) sind dem Verkehrsmodell entnehmbar. Die Abbildung 4 zeigt die Ausgangslage und den Zustand 2040 bezüglich der Anzahl Wege pro Verkehrsmittel. Es fällt der hohe Anteil MIV auf, welcher sich im 2040 prozentual zwar weniger stark verändert, absolut aber nochmals eine grosse Anzahl Wege mit sich bringt. Zu beachten ist, dass für die Prognose 2040 das Verkehrsangebot noch nicht gemäss neusten Strategieansätzen hinterlegt ist, sondern auf heutigen Ansätzen, jedoch mit künftigen Siedlungsdaten basiert. Die Belastungen bei den Verkehrsträgern nehmen gemäss Bericht «Gesamtverkehrsmodell Sursee-Mittelland 2040» dabei unterschiedlich auf den einzelnen Abschnitten, beim öV zwischen +5% und +80%, beim MIV zwischen +15% und +45% zu. Wie zu erwarten ist, sind dabei bereits heute hochbelastete Abschnitte erneut von den grössten Zunahmen betroffen, was Kapazitätsprobleme zu Hauptverkehrszeiten zunehmend und rasch verschärfen wird.

3 Strategie Mobilität im Raum Sursee

Gemäss dem MIV-Konzept aus dem Jahr 2017 soll aus gesamtverkehrlichen, ökologischen und ökonomischen Überlegungen ein möglichst hoher Anteil des Wachstums der Mobilitätsnachfrage mit dem sogenannten Umweltverbund (Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr) abgewickelt werden. Wie nachfolgende Abbildung zeigt, ist das Potenzial dazu vorhanden. Ziel ist also eine Verlagerung der Verkehrsmittelwahl auf den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr, die weniger Platzbedarf und eine höhere Effizienz haben, sowie die Umwelt weniger als der MIV belasten. Die Zunahme des MIV-Fahrten soll verlangsamt oder sogar plafoniert werden.

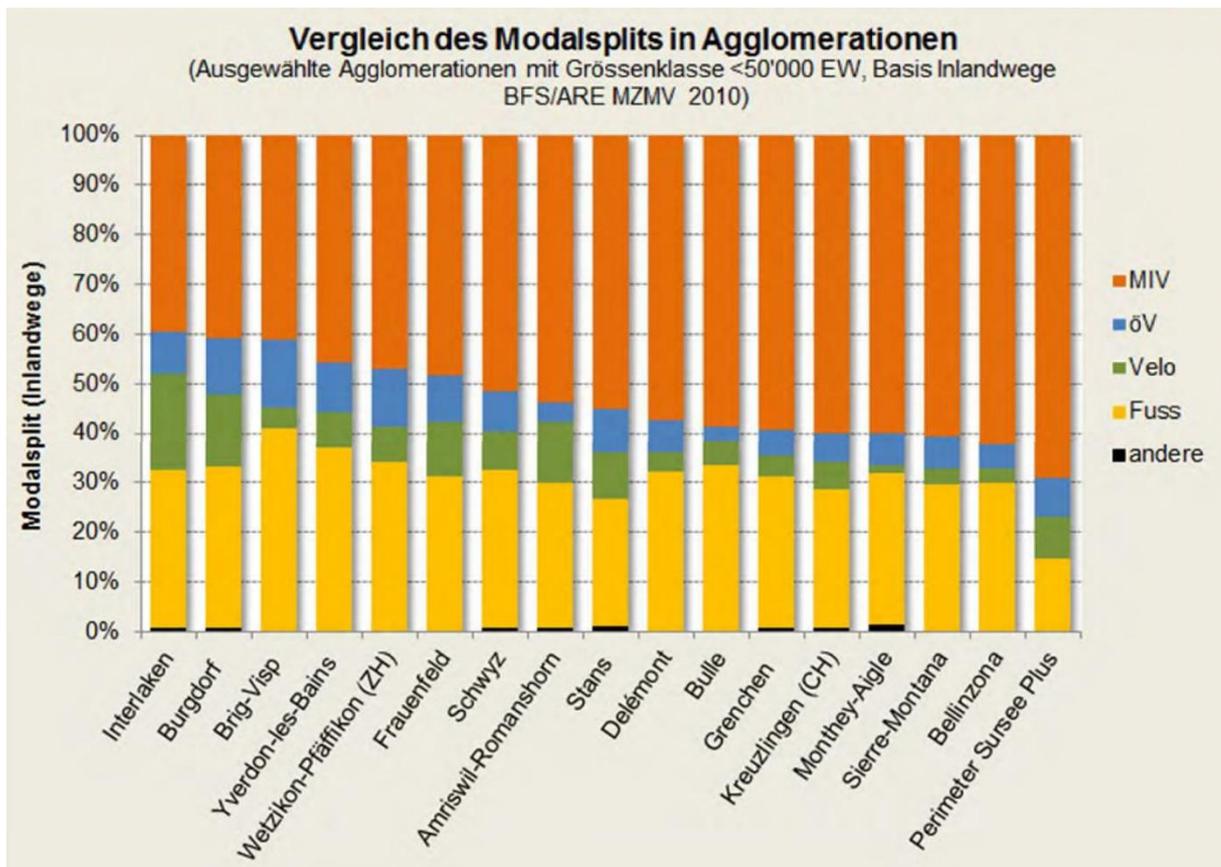


Abbildung 5: Verkehrsmittelwahl in der Region Sursee Plus im Vergleich (Quelle: MIV-Konzept, Feb. 2017)

Basis des vorliegenden Leitfadens Mobilität bildet der Ansatz, die im nachfolgenden Strategiebild zusammengefasst ist. Das Strategiebild wurde gestützt auf die übergeordneten Strategien und die rechtskräftigen Grundlagen erarbeitet. Die Mobilitätskonzepte der einzelnen Arealentwicklungen und Mobilitätsmanagement-Konzepte der Unternehmen müssen auf das Strategiebild abgestimmt werden.

Zielbild: Zeigt, welche Art von Mobilität im Raum Sursee angestrebt wird. Sämtliche Aktivitäten der Bauherren und Unternehmen im Bereich Mobilität müssen auf dieses Zielbild ausgerichtet werden.

Strategische Stossrichtungen: Diese zeigen fünf Grundsätze, wie das Zielbild erreicht werden soll. Die Bauherren und Unternehmen müssen zu jeder Strategischen Stossrichtung Massnahmen formulieren und umsetzen.

Ziele: Beschreibt realistische und messbare Ziele für die Mobilität im Raum Sursee. Die Bauherren und Unternehmen sollen diese Ziele in ihren Mobilitätskonzepten übernehmen und für die Zielerreichung besorgt sein.

Kultur: Definiert Grundsätze in der Umsetzung. Hier sollen die Bauherren und Unternehmen gezielt innovative Mobilitätslösungen nutzen z.B. in Form von Pilotprojekten. Aber auch bewährte Lösungen sollen im Raum Sursee zum Einsatz kommen.

Organisation: Zeigt die gewünschte Zusammenarbeitsform im Bereich der Mobilität auf. Es wird ein kooperativer Ansatz angestrebt, in dem die Bauherren, Unternehmen, Behörden, Zentrumsentwickler und Dienstleistungsanbieter frühzeitig den Kontakt suchen und zusammenarbeiten.



Abbildung 6: Strategiebild: Mobilität Raum Sursee 2025

4 Wichtige Instrumente für Leitfadenanwendung

4.1 Vorgehen

Der Bereich Mobilität muss von Beginn weg aktiv in die Planung einbezogen werden. Mit jeder Planungsphase erhöht sich der Detaillierungsgrad.

- Strategie Mobilität:** Entwickeln eines gemeinsamen Zielbilds für das Bauprojekt meist im Rahmen von Bebauungs- oder Gestaltungsplänen, sowie Studien und Richtprojekten oder für das Unternehmen im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements.
- Mobilitätskonzept:** Erarbeitung eines Konzepts auf Basis der Strategie mit Massnahmen, Betriebskosten und Nachweisen als Beilage beispielsweise für die Baueingabe.
- Mobilitätsmanagement-Konzept:** Nach dem Aufarbeiten der Fakten (Befragung, Pendlerweganalyse, usw.) werden passend zur Strategie Massnahmen und Kosten definiert und vom Unternehmen beschlossen und umgesetzt.
- Betrieb:** Planung, Einführung und Betrieb der Mobilitätsangebote mit ausgewählten Partnern. Vor Ort sollen Synergien gesucht und gemeinsame Angebote genutzt werden.
- Monitoring und Controlling:** Erhebung standardisierter Daten und regelmässige Justierung der Massnahmen (Optimierungen) durch Eigentümer oder Unternehmen. Die Behörden sollen transparent über den aktuellen Stand informell informiert bleiben. Sofern das Monitoring und Controlling Bestandteil der Baubewilligung ist, sind die Stadt oder die Gemeinde gemäss Periodizität zu unterrichten.

4.2 Aufbau Mobilitätskonzept

Ein Mobilitätskonzept zeigt für eine Arealentwicklung, ein Baufeld oder ein Bauprojekt auf, wie die Mobilität der zukünftigen Bewohner, Besucher, Beschäftigten und Kunden bewältigt wird. Nachfolgendes Kapitel beschreibt verbindliche Vorgaben und Empfehlungen für dieses Kerninstrument. Die Bauherren sind angewiesen, diese Vorgaben und Empfehlungen einerseits für die Mobilitätskonzepte bei ihren Verkehrsplanern einzufordern und andererseits auch effektiv umzusetzen. Mit einer konsequenten Umsetzung dieser Vorgaben wird sich die

gewünschte Mobilität im Raum Sursee schrittweise einstellen. Grundsätzlich müssen die Mobilitätskonzepte pro Bauprojekt folgende Inhalte aufweisen:

Aufbau Mobilitätskonzept	
Kapitel	Inhalte
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> – Perimeter und Eckdaten Projekt – Nutzungen und Zielgruppen – Aktuelle Erschliessung – Rechtskräftige Grundlagen Mobilität (z.B. Fahrten oder Parkplätze), siehe auch Liste in diesem Leitfaden – Herausforderungen Mobilität auf dem betreffenden Areal mit den vorgesehenen Betrieben und der Zielgruppe an Bewohnern
Strategie	<p>Folgende Inhalte müssen in Anlehnung an das Strategiebild Mobilität Raum Sursee erarbeitet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zielbild/Vision (angestrebte Mobilität mit Zeithorizont definieren und erklären). Z.B. <ul style="list-style-type: none"> – Autofreies Wohnen und Arbeiten – Autoarmes Wohnen und Arbeiten – Wohnen und arbeiten mit verminderter Anzahl Parkplätze – Verkehrsrelevante ökologische Standards (z.B. 2000-Watt-Areal) – Pooling & Sharing – Anreiz/Pull (z.B. Förderung) gegenüber Mitarbeitern/Bewohnern – Druck/Push (z.B. Bewirtschaftung) gegenüber Mitarbeitern/Bewohnern – usw. – Ziele (SMART: spezifisch, messbar, akzeptiert, realistisch, terminiert) – Strategische Stossrichtungen (aufzeigen, wie das Zielbild/Vision erreicht werden soll) – Kultur (Aktivitäten, wie mit den Mitarbeitern/Bewohnern, den Nachbarn, und den Behörden die Strategie umgesetzt werden kann) – Organisation (definieren, wer welche Massnahmen schlussendlich umsetzt und wie das Controlling funktioniert)
Massnahmen	<p>Konkretes Massnahmenbündel passend zu den strategischen Stossrichtungen und in eigener Zuständigkeit erarbeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zuerst Massnahmen, um Verkehr zur HVZ zu vermeiden – Dann Restverkehr optimal organisieren – Dabei insbesondere für Unternehmen: ein Konzept für Mobilitätsmanagement in Unternehmen vorsehen und zur Umsetzung empfehlen. <p>Alle Massnahmen zeigen dabei in die gleiche Richtung, heben einander in der Wirkung nicht auf.</p>

Kosten und Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> – Grobkalkulation der Einmalkosten und der jährlich wiederkehrenden Kosten für die definierten Massnahmen ermitteln. – Finanzierung der Massnahmen für Anschaffung und Betrieb darlegen. – Umsetzungsplanung/Etappierung
Nachweis Parkplätze und Verkehrserzeugung	<p>Zu ermittelnde Daten:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Lage und Parkplatzbedarf für Auto und Motorrad gemäss Mobilitätskonzept und VSS-Norm mit gewählter Abminderung – Veloabstellplätze (Kurz- und Langzeit) – Verteilung der Parkierung oberirdisch/unterirdisch – Umgang mit Spezialfahrzeugen (Cargobike, Kinderwagen, Einkaufs-Trolley, usw.) – Verkehrsreduzierende Wirkung der für das Areal ausgewählten MIV-vermindernden Massnahmen – Anzahl erzeugter Auto-Fahrten (Tageswerte und Abendspitzenstunde) – Güterverkehr (z.B. Paketboxen, Anlieferungen, usw.) <p>Die Daten basieren auf dem konkreten Bauprojekt sowie auf den ausgewählten Massnahmen im zu erstellenden Mobilitätskonzept und sind auf die Zielgruppen Bewohner, Besucher, Beschäftigte und Kunden heruntergebrochen.</p>
Monitoring und Controlling	<ul style="list-style-type: none"> – Datenerhebung (was wird wie gemessen und in welchen Perioden den Behörden kommuniziert) – Verbesserungsprozess (wie wird justiert, wenn das Monitoring zeigt, dass Ziele nicht erreicht werden)
Organisation	Organisation für Aufbau und Betrieb der Mobilitätsmassnahmen darstellen, Ansprechperson für die Behörden definieren.

4.3 Prozess Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Mobilitätsmanagement zielt darauf, in einem Unternehmen die bereitgestellten Mobilitätsangebote besser zu organisieren und aufeinander abzustimmen. Gegenstand eines Mobilitätsmanagements sind die Pendlerwege der Mitarbeitenden, die Dienstfahrten und der Kundenverkehr. Die Motivation zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements muss aus dem Unternehmen kommen. Nur so kann die Firmenmobilität effektiv optimiert und die Mitarbeitendenzufriedenheit verbessert werden. Der Prozess soll von höchster Stelle (Verwaltungsrat/Geschäftsleitung) angestossen und adäquat begleitet werden. Mobilitätsmanagement greift dabei in die Gewohnheiten der Mitarbeitenden ein, was es vertieft zu berücksichtigen gilt. Mobilitätsmanagement ist eine nach der Lancierung meist eine Daueraufgabe und braucht periodisch Erfolgskontrollen.

Ablauf Mobilitätsmanagement in Unternehmen	
Thema	Inhalte
Fakten klären	<ul style="list-style-type: none"> – Perimeter und Eckdaten Projekt – Verkehrsdaten (z.B. Parkschränkenauswertung) – Parkregime (Anzahl Parkplätze, Bewirtschaftung, usw.) – Mitarbeiterumfrage (Aktueller Modalsplit)

	<ul style="list-style-type: none"> – Pendlerweganalyse (Potenzieller Modalsplit) – Aktuelle Mobilitäts-Benefits – Randbedingungen – Herausforderungen Mobilität – Potenzialabschätzung für Verkehrsverlagerung – Nutzungen und Zielgruppen – Aktuelle Erschliessung und Erreichbarkeit
Strategie	<p>Folgende Inhalte müssen in Anlehnung an das Strategiebild Mobilität Raum Sursee erarbeitet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zielbild/Vision (angestrebte Mobilität mit Zeithorizont definieren und erklären). Beispielsweise <ul style="list-style-type: none"> – Pooling & Sharing – Anreiz/Pull (z.B. Förderung) – Druck/Push (z.B. Bewirtschaftung) – usw. – Ziele (SMART: spezifisch, messbar, akzeptiert, realistisch, terminiert) – Strategische Stossrichtungen (aufzeigen, wie das Zielbild/Vision erreicht werden soll) – Kultur (Aktivitäten, wie mit den Mitarbeitenden, den Nachbarn und den Behörden die Strategie umgesetzt werden kann) – Organisation (definieren, wer welche Massnahmen schlussendlich umsetzt und wie das Controlling funktioniert)
Massnahmen	<p>Konkretes Massnahmenbündel passend zu den strategischen Stossrichtungen und in eigener Zuständigkeit erarbeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zuerst Massnahmen, um Verkehr zur HVZ zu vermeiden – Dann Restverkehr optimal organisieren – Breites Massnahmenspektrum mit Anreizsystem, Fahrzeugmanagement, Angebotsverbesserungen, baulichen und organisatorischen Massnahmen, Kommunikation/Information, Reglementen <p>Alle Massnahmen zeigen dabei in die gleiche Richtung und heben einander in der Wirkung nicht auf.</p>
Kosten und Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> – Grobkalkulation der Einmalkosten und der jährlich wiederkehrenden Kosten für die definierten Massnahmen ermitteln. – Umsetzungsplanung/Etappierung <p>Finanzierung der Massnahmen für Anschaffung und Betrieb darlegen.</p>
Monitoring und Controlling	<ul style="list-style-type: none"> – Datenerhebung (was wird wie gemessen und in welchen Perioden den Behörden kommuniziert) <p>Verbesserungsprozess (wie wird justiert, wenn das Monitoring zeigt, dass Ziele nicht erreicht werden)</p>
Organisation	<ul style="list-style-type: none"> – Organisation für Aufbau und Betrieb der Mobilitätsmassnahmen darstellen

Die Mitarbeiterumfrage ist bei der Grundlagen-Aufarbeitung wichtig: Zum einen erhält man belastbare Informationen zur IST-Situation (Verkehrsmittelwahl Sommer/Winter, Abobesitz,

Autoverfügbarkeit, Fakten zum Arbeitsweg wie Unterwegszeit, ...), zum anderen werden Mitarbeitende bezüglich des Themas «Mobilität» sensibilisiert. Mit der Befragung kann man u.a. Zufriedenheit, Bedürfnisse, Ängste und Wünsche erfahren und Erfahrungen zu Home-Office oder Blockarbeitszeiten abholen. Die Befragung bildet meist den Auftakt des MMU-Prozesses, weckt daher Erwartungen oder Befürchtungen. Die Befragung sollte daher kommunikativ begleitet und wenn möglich mit Personalverbänden vorbesprochen werden (Absicht der Befragung, Auswertung der Resultate, usw).

5 Vorgaben und Empfehlungen

Wie vorgängig beschrieben, müssen Mobilitätskonzepte für Bauprojekte und Mobilitätsmanagement im Unternehmen konkrete Massnahmen enthalten. Nachfolgend werden mögliche Massnahmen im Überblick dargestellt und detailliert beschrieben. Es ist zu beachten, dass zahlreiche Massnahmen sowohl für Mobilitätskonzepte als auch im Mobilitätsmanagement verwendet werden können. Zudem können etliche Massnahmen auch von Privatpersonen und Veranstaltern angewendet werden. Aber auch von den Verantwortlichen des Verkehrssystems (Behörden) werden Massnahmen getragen.

Der Überblick auf der folgenden Seite zeigt Massnahmen und Zuständigkeiten (x = Initiator). Gut erkennbar ist, dass zahlreiche Massnahmen von verschiedenen Partnern getragen werden. Während die Massnahmen der Bauherren im Mobilitätskonzept (gelb) verankert werden, sind die Massnahmen für Unternehmen Teil des Mobilitätsmanagements (grün).

In den nächsten Kapiteln werden die Massnahmen aus dem Überblick beschrieben. Bei jeder Massnahme ist erwähnt, welche Vorgaben (verpflichtend) oder welche Empfehlungen gelten. Die Wirkung / Relevanz zeigt, wie die Massnahme auf das Mobilitätsverhalten wirkt. Für eine hohe Wirkung sollte somit ein Massnahmenbündel mit Massnahmen mit hoher Relevanz zusammengestellt werden.

	 Bauherr Privat/öffentlich	 Unternehmen Privat/öffentlich/Schule	 Privatperson Mitarbeitende/ Bevölkerung	 Veranstalter Einmalig/Lokal	 Verkehrssystem vif/VVL/Gemeinde
1. Verkehr möglichst vermeiden oder Verkehrsspitzen brechen.					
Home-Office		X	X		
Dezentrales Coworking	X	X	X		
Videokonferenzen		X	X		
Digitale Kundenprozesse		X			
Flexible Zeiten		X	X	X	
2. Mobilitätsverhalten verändern.					
Anreiz	X	X		X	
Beteiligung am öV-Abo	X	X		X	
Spesenreglement		X			
Vorbildfunktion	X	X	X	X	X
Challenge mit Prämien		X		X	
Publikationen (Online und Print)		X		X	
Kampagne	X	X	X	X	X
öV-Echtzeit-Abfahrtsanzeige	X	X		X	
Best Practice	X	X		X	
3. öV, Fuss- und Veloverkehr verstärkt vorantreiben und ausbauen.					
Ausbau öV (Betrieb und Infrastruktur)	X				X
Veloinfrastruktur	X	X			X
Veloförderung	X	X			X
Dienstoffahrrad		X			
Fussverkehr	X				X
4. Passendes Angebot für motorisierten Individualverkehr bereitstellen und aktiv steuern.					
Reduzierte Parkplatzzahl	X	X		X	
Parkierungsgebühren	X	X		X	
Steuerung/Dosierung	X	X		X	X
Pooling / Fahrgemeinschaft		X	X	X	X
Punktuelle Strassenausbau					X
Ladestationen	X	X	X		X
Parking-Apps	X	X	X	X	
Parkleitsystem	X	X		X	X
5. Sharing-Angebote vor Ort zur Verfügung stellen und damit Ressourcen schonen.					
Bikesharing	X	X			X
Cargobikesharing	X	X			
Carsharing	X	X	X		
Rollersharing	X	X	X		
E-Scootersharing	X	X	X		
Mobilitätsstation mit App	X	X			X
Paketstation	X	X			
Fahrzeugflotten		X			
	Mobilitäts- konzept	Mobilitäts- management in Unter- nehmen			

5.1 Stossrichtung «Verkehr möglichst vermeiden oder Verkehrsspitzen brechen»

Die Kategorie sammelt Massnahmen, welche den Verkehr möglichst vermeidet oder zeitlich verschiebt. Damit müssen Infrastrukturen und Betriebsmittel nicht auf kurze Spitzen ausgelegt werden. Damit funktioniert das Verkehrssystem auch zu Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend flüssig.

Home-Office

Flexible Arbeitsmodelle erlauben, auch mal einen Tag zu Hause oder an einem Ort in der Nähe des Wohnortes zu arbeiten. So werden Arbeitswege vermieden oder verkürzt. Der Lockdown als Folge von COVID-19 hat gezeigt, dass diese neuen Arbeitsformen für viele Jobprofile in der Praxis funktionieren. Wenn 450'000 Arbeitnehmende in der Schweiz einmal pro Woche daheim statt im Büro arbeiten würden, könnten damit laut myclimate wöchentlich rund 4,5 Millionen Autokilometer und 2,6 Millionen Personenkilometer im öffentlichen Verkehr eingespart werden. Damit Home-Office praktiziert werden kann, braucht von Seiten der Unternehmen Reglemente, technische Ausrüstung und eine entsprechende Kultur. Nebenbei kann die Anzahl der zur Verfügung zu stellenden Arbeitsplätze durch den Einsatz von Home-Office optimiert werden.

Vorgaben:

- Keine gesetzlichen Vorgaben

Empfehlungen:

- Können Arbeiten von zuhause erledigt werden, ist Home-Office wünschenswert
- Ein Teil der Arbeit kann von Zuhause erledigt werden (z.B. 1 Tag pro Woche)
- IT-Infrastruktur zur mobilen Eingabe und Zugang zu Cloud-Dateiablagen bereitstellen
- Vorgaben im Personalreglement festhalten



Anwendung in

- Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Wirkung/Relevanz: klein, mittel, hoch, **sehr hoch**

Dezentrale Coworking

Dezentrale Coworking-Spaces stellen für die Mitarbeitenden eine weitere Möglichkeit zum Arbeiten dar – neben dem Büro und dem Homeoffice. So könnten beispielsweise Mitarbeitende mit einem sehr langen Pendlerweg an einem Tag in der Woche in einem Coworking-Space am Wohnort oder einem Ort in der Nähe arbeiten und so ihren Arbeitsweg verkürzen. Bereits heute betreibt die Genossenschaft VillageOffice in der ganzen Schweiz ein dichtes Netz an Coworking-Spaces (www.villageoffice.ch), die mitgenutzt werden können. Im Raum Sursee kann das Beispiel [Kreativfabrik 62](#) angefügt werden, welches Coworking betreibt. Gewisse Areale erstellen bereits Coworking-Räume für die Bewohnenden, um ausserhalb der eigenen Wohnung, jedoch auf dem Areal zu arbeiten.

Vorgaben:

- Keine gesetzlichen Vorgaben

Empfehlungen:

- Mitfinanzierung Nutzung lokales Coworking-Spaces für Mitarbeitende (Spesen)
- Beitritt Netzwerk Coworking-Spaces

– Vorgaben zum Coworking im Personalreglement festhalten				
				
Anwendung in				
<input checked="" type="checkbox"/> Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten <input checked="" type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement in Unternehmen				
Wirkung/Relevanz: klein, mittel, hoch , sehr hoch				

Videokonferenzen

<p>Die Videokonferenz ist der synchrone Informationsaustausch zur Bild- und Tonübertragung. Mindestens eine Kamera und ein Mikrofon als Eingabegeräte sowie ein Bildschirm und ein Lautsprecher oder Kopfhörer als Ausgabegeräte müssen vorhanden sein. Eine Videokonferenz kann zwischen zwei oder mehreren Teilnehmenden stattfinden. Dabei muss nicht zu einer Sitzung gefahren werden, sondern alle Teilnehmenden bleiben meist im Unternehmen oder am Arbeitsplatz im Home-Office. Der Lockdown als Folge von COVID-19 hat gezeigt, dass diese Art der Besprechung für viele Jobprofile in der Praxis funktionieren. Videokonferenzen erfordern eine Software. Hier sind verschiedene Produkte auf dem Markt, welche Bild, Ton, aber auch Präsentationen übermitteln können.</p>				
Vorgaben:				
– Keine gesetzlichen Vorgaben				
Empfehlungen:				
– Alle Arbeitsplätze (am Firmenstandort und Laptop im Home-Office) mit Videokonferenzsoftware ausstatten und/oder Einrichten eines Konferenzraums.				
– Vorgaben im Personalreglement über Nutzung von Videokonferenzen dort.				
				
Anwendung in				
<input type="checkbox"/> Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten <input checked="" type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement in Unternehmen				
Wirkung/Relevanz: klein, mittel, hoch , sehr hoch				

Digitale Kundenprozesse

<p>Digitale Prozesse können den physischen Besuch vor Ort minimieren, was Verkehr vermeidet. Auch Dienstfahrten von Mitarbeitenden zur Kundschaft werden damit reduziert. Stadt und Gemeinden gehen mit gutem Beispiel voran (Online-Schalter Sursee und Schenkon)</p>				
Vorgaben:				
– Keine gesetzlichen Vorgaben				
Empfehlungen:				
– IT-Infrastruktur für digitale Kundenprozesse bereitstellen				
				
Anwendung in				
<input type="checkbox"/> Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten <input checked="" type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement in Unternehmen				
Wirkung/Relevanz: klein, mittel, hoch , sehr hoch				

Flexible Zeiten

Als flexible Arbeitszeit werden Vereinbarungen bezeichnet, die hinsichtlich Start, Ende und Dauer der Arbeitszeit von der sogenannten Normalarbeitszeit (meist 8.00 – 12.00 Uhr, 13.30 – 17.30 Uhr) abweichen. Sie kann tägliche, wöchentliche, monatliche oder auch andere Regelungen betreffen. Die fixen Arbeitszeiten sind allenfalls für stabile Verhältnisse bei Unternehmen oder für gewisse Jobprofile optimal, ziehen aber hohe Verkehrsspitzen um die Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend nach sich. So muss auf der Strasse, aber auch bei Bahn und sonstigen Mobilitätsdienstleistungen für wenige Stunden eine hohe Kapazität zur Verfügung gestellt werden. Ähnlich verhält es sich mit dem Start/Schluss von Sitzungen und Veranstaltungen: Werden diese bestenfalls ausserhalb der Hauptverkehrszeiten und passend zum öV-Anschluss terminiert, ist der öV als Verkehrsmittel zur An- und Abreise interessant. Ebenfalls zu optimieren sind Schulbeginn- und Schulschlusszeiten. Diese sollen möglichst nicht übermässig zur Kumulation beitragen (beispielsweise abgestimmt auf einen schwächer ausgelasteten öV-Kurs).

Können mit solchen flexiblen Zeiten die Verkehrsspitzen geglättet werden, gewährleisten die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen die Kapazität wieder. Überdies können öV-Angebote günstiger produziert und eine optimalere Auslastung erreicht werden.

Vorgaben:

- Keine gesetzlichen Vorgaben

Empfehlungen:

- Blockzeiten sollen nur dort aufrechterhalten werden, wo Öffnungszeiten publiziert sind.
- Videokonferenzen am Morgen um 8 Uhr oder vor 17 Uhr von zuhause im Sinn von Home-Office erledigen. Reisen von/zum Geschäft in Nebenverkehrszeiten.
- Vorgaben und Möglichkeiten im Personalreglement festhalten.



Anwendung in

- Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Wirkung/Relevanz: klein, mittel, **hoch**, sehr hoch

5.2 Stossrichtung «Mobilitätsverhalten verändern»

Die Kategorie sammelt Massnahmen, um das Mobilitätsverhalten zu ändern. Vielfach geht es darum, Verkehrsmittel zumindest mit gleich langen Spiessen zu behandeln. Oft wird ein gewünschtes Verkehrsmittel speziell gefördert. Ergänzend werden gute Beispiele publik gemacht oder sinnvolles Verkehrsverhalten mit Kampagnen in Erinnerung gerufen.

Anreiz

Anreizsysteme bezeichnen die Gesamtheit, der einem Mobilitätsteilnehmenden gewährten materiellen und immateriellen Anreize, die für diesen einen subjektiven Wert (Anreizwert, Befriedigungswert, Nutzen) besitzen. Extrinsische Anreize, also Anreize von aussen her, wie etwa Prämien motivieren nur kurzfristig. Intrinsische Motivation wirkt dabei stabiler und verbessert die Wirkung anhaltender. Das Erleben von Sinn ist die stärkste Motivation für einen Menschen.

Die Mobilität ist aktuell geprägt von noch immer einseitigen Anreizen. So wird z.B. in Normen der Bau von Parkplätzen bei vielen Gemeinden gefordert, die Nichterstellung mit

Ersatzabgaben bestraft. Bei Firmen wird oft einseitig ein Firmenfahrzeug oder ein Gratisparkplatz zur Verfügung gestellt, während der öV selber zu bezahlen ist und Fuss- und Veloverkehr meist gar keine Beachtung findet. Ziele sind daher, zuerst für alle Verkehrsmittel gleichlange Spiesse zu schaffen. In der Folge kann dann gar ein sinnvolles Verkehrsmittel speziell gefördert werden.

Vorgaben:

- Gewisse Mobilitätsbenefits sind in Gehaltsnebenleistungen zu deklarieren
- Pendlerwege mit Auto sind in Steuererklärungen gedeckelt
- Bei Neubauten sind Parkgebühren meist Teil der Forderungen der Bewilligungsbehörde

Empfehlungen:

- Entweder ist keines der Verkehrsmittel zu fördern resp. alle Aufwendungen sind verursachergerecht dem Nutzer in Rechnung zu stellen.
- Der Betrag für das am meisten geförderte Verkehrsmittel ist monetär zu ermitteln. Der gleiche Betrag soll auch den anderen Verkehrsmitteln vergütet werden.
- Bauherren, Unternehmen oder Veranstalter können jenes Verkehrsmittel fördern, welches ihnen gute Dienste leistet.



Anwendung in

- Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Wirkung/Relevanz: klein, mittel, hoch, **sehr hoch**

Beteiligung am öV-Abonnement

Häufig befindet sich ein Neubau, ein Unternehmen oder eine Veranstaltung im dichten Siedlungsgebiet – gut erschlossen mit dem öV. Grosse Personenströme können sehr effizient in kollektiven Gefässen ohne Parkplatz am Zielort transportiert werden und sind daher sehr sinnvoll zu fördern. Beim Neubau kann ein öV-Abonnement in den Wohnungspreis bereits inkludiert werden (www.matteo-luzern.ch/mobilitaetskonzept), ein Unternehmen kann sich am Pendlerabo beteiligen (www.passepartout.ch/jobabo), ein Veranstalter inkludiert den öV im Eintrittspreis (Tarifverbunde oder Tarif des direkten nationalen Verkehrs).

Vorgaben:

- Bei Neubauten können Förderungen Teil der Forderungen der Bewilligungsbehörde sein
- Bei Veranstaltungen können Bewilligungsbehörden bezüglich An- und Rückreise Auflagen machen

Empfehlungen:

- Eine Beteiligung am öV-Abonnement ist dann angezeigt, wenn auch das Auto und dessen Betrieb mit nicht marktüblichen Parkplatzgebühren gefördert wird.
- Beim Job-Abo zeigt sich eine Wirkung mit jährlicher Beteiligung von 300.-. Für eine steuernde Wirkung muss mit 500.- pro Jahr gerechnet werden.



Anwendung in

- Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Wirkung/Relevanz: klein, mittel, **hoch**, sehr hoch

Spesenreglement

Im Spesenreglement ist festgehalten, wie Mobilitätsausgaben rückerstattet werden. Meist wird dort das Auto dahingehend behandelt, dass eine Kilometerentschädigung rückerstattet wird. Dieser Anreiz verleitet zum Fahren, gar vielleicht zur Amortisation des eigenen Autos. Besser ist bereits, wenn primär die öV-Kosten rückerstattet werden, das Auto nur auf Antrag genutzt und erstattet wird. Auch denkbar ist ein frei verfügbares jährliches Mobilitätsbudget, wobei die nicht ausgegebene Differenz als Lohn ausgezahlt wird. Ein solches System reduziert die Reisen und lässt das jeweils sinnvollste Verkehrsmittel nutzen. Zu beachten sind auch Verkehrsdienstleistungen im Sinn von «Fringe Benefits» für zufriedene Mitarbeitende.

Vorgaben:

- Keine gesetzlichen Vorgaben

Empfehlungen:

- Das Spesenreglement soll die Mobilität nicht fördern und Videokonferenzen den Vorzug geben
- Das Spesenreglement soll die sinnvollsten Verkehrsmittel fördern und entschädigen
- Prozessoptimierung der Reisespesen zusammen mit dem Dienstleister (z.B. SBB Businesstravel)



Anwendung in

- Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Wirkung/Relevanz: klein, mittel, **hoch**, sehr hoch

Vorbildfunktion

Massnahmen funktionieren, wenn deren Sinn erkannt wird und sie vorgelebt werden. Oft wird auch gleichgezogen, wenn wichtige Personen einen Schritt machen. Die Vorbildfunktion ist relevant bei allen Beteiligten: Führungskräfte in Unternehmen gegenüber ihren Mitarbeitenden, dem Bauherrn eines Neubaus gegenüber dem Quartier, der Behörde gegenüber den Gesuchstellern und der Bevölkerung, dem Veranstalter gegenüber seinen Gästen und den Betreibern von Verkehrsdienstleistungen oder -anlagen gegenüber den Nutzenden. Ohne das konsequente Vorleben von optimaler Mobilität wird die Umsetzung viel schwieriger, da der Verweis bleibt, dass es wichtige Player auch nicht machen. Oft vergessen geht, dass über vorbildliche Massnahmen auch gesprochen werden sollte. So sollen in Gemeindemagazinen oder Unternehmenspublikationen vermehrt gute Mobilitätsmassnahmen thematisiert werden.

Vorgaben:

- Keine gesetzlichen Vorgaben

Empfehlungen:

- Führungskräfte gehen mit gutem Beispiel voran und verzichten auf Status-Privilegien (z.B. persönlicher Parkplatz)
- Jährlich in Magazinen und Publikation gute Mobilitätsmassnahmen thematisieren und dabei andere motivieren, auch ins Thema einzusteigen
- Eigenes Beispiel optimieren und bekannt machen

				
Anwendung in				
<input checked="" type="checkbox"/> Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten <input checked="" type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement in Unternehmen				
Wirkung/Relevanz: klein, mittel , hoch, sehr hoch				

Challenge mit Prämien

Unter Gamification wird das Anwenden spieltypischer Elemente in einem spielfremden Kontext verstanden. Denn wenn Menschen Games spielen, sind sie oft sehr motiviert die Ziele zu erreichen und durchlaufen dabei auch oft Emotionen wie Freude, Spass und Befriedigung. Genau diese Emotionen sind es, die auch bei der Mobilität von grösstem Interesse sind, um durch Gamification in spielfremden Kontext profitieren zu können oder eben auch uninteressante Aufgaben durch einen spielerischen Ansatz wieder spannend zu machen. Dabei können ganze Gruppen mitmachen (z.B. www.biketowork.ch) oder firmenintern Meisterschaften ausgetragen werden (z.B. www.mobilityjackpot.ch). Denkbar ist aber auch, dass Apps Mobilitätsdaten sammeln, welche dann ausgewertet und verglichen werden können (z.B. SBB MyWay oder Cyclomania)

Vorgaben:

- Keine gesetzlichen Vorgaben

Empfehlungen:

- Jährliche eine niederschwellige Challenge in der Unternehmung organisieren.

				
Anwendung in				
<input type="checkbox"/> Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten <input checked="" type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement in Unternehmen				
Wirkung/Relevanz: klein , mittel, hoch, sehr hoch				

Publikationen (Online und Print)

Der Internetauftritt oder Broschüren jeder Gemeinde und jeder Unternehmung beinhaltet in der Regel die Information, wie der Standort erreichbar ist. Eine Stichprobe zeigt, dass überall die Erreichbarkeit per Auto in erster Priorität zu finden ist (z.B. Informationen, wo und zu welchen Kosten parkiert werden kann). Das vermittelt allen ortsunkundigen den Eindruck, dass man im Raum Sursee mit dem Auto fahren soll. Die Erreichbarkeit mit öV wird meist nur am Rande erwähnt.

Vorgaben:

- Keine gesetzlichen Vorgaben

Empfehlungen:

- Alle Verkehrsmittel online kommunizieren und Routenplaner und Fahrplan veröffentlichen

				
Anwendung in				
<input type="checkbox"/> Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten <input checked="" type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement in Unternehmen				
Wirkung/Relevanz: klein , mittel, hoch, sehr hoch				

Kampagne

Eine Kampagne ist eine zeitlich befristete Aktion mit einem definierten Ziel, das durch geplantes und koordiniertes Zusammenwirken mehrerer Personen oder Akteure zu erreichen versucht wird. Eine Mobilitätskampagne kann vom Management an die Mitarbeitenden gerichtet sein, beispielsweise für Geschäftsreisen die Firmenflotte zu nutzen. Sie kann aber auch von Behörden an Bewohner gerichtet sein (z.B. mit der Botschaft «Sei die Veränderung, welche du dir wünschst»). Kampagnen können aber auch umgekehrt aus Forderungen von Privatpersonen an den Staat verstanden werden, usw.

Vorgaben:

- Keine gesetzlichen Vorgaben

Empfehlungen:

- Periodische Mobilitätskampagnen behalten das Thema im Bewusstsein



Anwendung in

- Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Wirkung/Relevanz: klein, **mittel**, hoch, sehr hoch

öV-Echtzeit-Abfahrtsanzeige

An publikumswirksamen Standorten macht es Sinn, dass die aktuellen Abfahrten der nächstgelegenen öV-Haltestelle in Echtzeit angezeigt werden. Ein frei zugänglicher Internetlink kann generiert und zu für alle Haltestellen zur Verfügung gestellt werden. Durch diese Massnahme wird die gute Erreichbarkeit mit dem öV sichtbar gemacht. Umgesetzte Beispiele sind bei der Stadtverwaltung, im SurseePark, beim LUKS, bei Bison oder in der Stadthalle zu besichtigen (Beispiel: www.oev-live.ch).

Vorgaben:

- Keine gesetzlichen Vorgaben

Empfehlungen:

- Im Eingangsbereich mit hoher «Kundenfrequenzen» anzeigen



Anwendung in

- Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Wirkung/Relevanz: **klein**, mittel, hoch, sehr hoch

Best Practice

Der Begriff Best Practice, auch Erfolgsmethode, Erfolgsmodell oder Erfolgsrezept genannt, bezeichnet bewährte, optimale bzw. vorbildliche Methoden, Praktiken oder Vorgehensweisen. Der Begriff wird gerade in der Mobilität auch allgemeiner für die Erfolgsmethode bzw. bestmögliche Methode verwendet. Anhand eines Beispiels mit ähnlichen Ausgangslagen kann festgestellt werden, welche Auswirkungen ein Thema auf einem selbst haben könnte. Vielfach haben auch ähnlich grosse Unternehmen oder Gemeinden vergleichbare Probleme. Der Austausch unter den zuständigen Personen kann

ebenfalls helfen, gewonnene Erkenntnisse auszutauschen, ohne dass alle selbst alles austesten müssen.

Im Kontext von Wachstum (Bevölkerung und Arbeitsplätze) ist die allgemeine Meinung, dass damit der Verkehr (MIV) linear mitwächst und die Situation auf der Strasse immer schlimmer wird. Dies trifft nur zu, wenn keine Massnahmen beim bestehenden Verkehr und Auflagen bei potenziell neuem Verkehr ergriffen werden. Neue Trends (z.B. steigende autofreie Haushalte; Teilen statt Besitzen) verlangsamen zudem das MIV-Wachstum. In der Medienarbeit soll die Veränderung der Mobilität vermehrt auch thematisiert werden.

Vorgaben:

- Keine gesetzlichen Vorgaben

Empfehlungen:

- Best Practice Beispiele suchen, thematisieren, analysieren und auf den eigenen Fall übertragen.
- Sensibilisierung der Thematik Mobilitätswende durch Verbände (Wirtschaft, Gewerbe), Kanton und Gemeinden
- Hilfsmittel: www.mobilservice.ch oder www.trafik.guide



Anwendung in

- Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Wirkung/Relevanz: **klein**, mittel, hoch, sehr hoch

5.3 Stossrichtung «öV, Fuss- und Veloverkehr verstärkt vorantreiben und ausbauen»

Die Kategorie sammelt Massnahmen, um die flächeneffizienten Verkehrsmittel auszubauen. So wird dem öV und dem Fuss- und Veloverkehr meist mit neuen Infrastrukturen oder bei Platzengpässen mit Flächenumwidmungen begegnet.

Ausbau öV (Betrieb und Infrastruktur)

Der Verkehrsverbund Luzern (VVL) plant und finanziert den öV im Kanton Luzern und führt die Geschäftsstelle des Tarifverbundes Passepartout. Er strebt einen leistungsfähigen und attraktiven öV an. Der VVL ist eine öffentlich-rechtliche Anstalt mit eigener Rechtspersönlichkeit und wird vom Verbundrat geleitet, welcher die strategische Führung wahrnimmt. Hauptaufgaben sind die Weiterentwicklung des öV-Angebots, die Festlegung des Sortiments und der Preise sowie das Aushandeln von Vereinbarungen mit den 13 Transportunternehmen. Diese sorgen im Auftrag des VVL dafür, dass jährlich über 100 Millionen Fahrgäste sicher und zuverlässig an ihr Ziel kommen. Die Gemeinden sind im Verbundrat vertreten, können zum strategischen öV-Bericht gar einzeln Stellung beziehen und damit den öV-Ausbau mitbeeinflussen. Der öV-Ausbau kostet bei Angebot und Infrastruktur und muss daher Forderungen abwägen. Es braucht viele Kunden, damit Taktverdichtungen und neue Linien sinnvoll sind. Eigene Wünsche sind zu bündeln und beispielsweise über Vernehmlassungen einzugeben. Für den Bahninfrastrukturausbau zeichnet sich mit FABI neu der Bund in der Verantwortung. Er bezieht die Planungsregion Zentralschweiz beim Design des Bahnausbaus mit ein. Bei öV-Bevorzugungsanlagen sind die Eigentümer der Strasse im Lead (Gemeinde, Kanton, Strasseneigentümer)

Vorgaben:

- Der öV-Ausbau ist im Gesetz (775) und den passenden Verordnungen (755a) geregelt, siehe auch öV-Bericht
- Bahnausbau FABI mit seinen STEP-Ausbausritten
- Bauprogramm für Kantonsstrassen

Empfehlungen:

- Anpassungen am Bussystem aus Sicht Investor vorschlagen und Finanzierung klären



Anwendung in

- Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Wirkung/Relevanz: klein, mittel, **hoch**, sehr hoch

Veloinfrastruktur

Velowege auf Strassen werden von deren Eigentümern nach Normen realisiert. So ist für Kantonsstrassen die Dienststelle Verkehr und Infrastruktur (vif), auf Gemeindestrassen die Gemeinde und auf Privatenstrassen deren Eigentümer zuständig. Für ein durchgehendes Netz sind Richtpläne und Bauprogramme zu berücksichtigen, welche die Ausbauarbeiten koordinieren. Heute gehen Wünsche an Radverkehrsanlagen viel weiter als vor einigen Jahren. So wird für schnelle Velofahrende Radstreifen, für unsichere Velofahrende abgetrennte Radverkehrsanlagen gefordert. Sogenannte Velobahnen sollen analog Autobahnen den Veloverkehr rasch zwischen grossen Potenzialen verbinden. Gerade mit E-Bikes ist der Radverkehr optimal positioniert, um mehr Mobilitätsbedürfnisse zu übernehmen. Bauherren und Unternehmen ihrerseits können mit attraktiven Zugängen auf dem Gelände und optimalen Abstellplätzen einen Beitrag zur Veloinfrastruktur leisten.

Bei Veloinfrastruktur auf Arealen sind neben Veloabstellplätzen ausreichend Plätze für Spezialfahrzeuge vorzusehen (Cargobike, Veloanhänger, Kinderwagen, usw.)

Vorgaben:

- Richtpläne und Bauprogramme
- Veloabstellplätze für Neubauten (meist nach VSS-Norm oder lokalem Parkreglement)

Empfehlungen:

- Handbuch Veloparkierung, ASTRA 2008
- Gute Radverkehrsanlagen münden am Ende der Reise in Veloparkierungsanlagen, welche meist auf Privatgelände gut realisiert werden müssen (sicher, trocken, grosszügig, usw.)



Anwendung in

- Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Wirkung/Relevanz: klein, mittel, **hoch**, sehr hoch

Veloförderung

Veloförderung ist sehr breit möglich. Unternehmen können E-Bikes für die Geschäftsmobilität vorsehen ([Mitarbeitenden-Rad von Nextbike](#)), gedeckte Veloabstellplätze realisieren, eine Pumpstation einrichten, Duschen am Arbeitsplatz realisieren, private E-Bikes für den

Pendlerweg mitfinanzieren oder Velohelmaktionen durchführen. Im Rahmen der Thematik Anreize ist es auch möglich, Gutscheine für Velo-Reparaturen oder Veloausrüstung abzugeben, um den Veloverkehr analog dem Auto und dem öV ähnlich zu fördern. Veloförderung kann sehr kostengünstig das Mobilitätsverhalten ändern und ist rasch umsetzbar.

Vorgaben:

- Keine gesetzlichen Vorgaben

Empfehlungen:

- Handbuch Veloparkierung, ASTRA 2008
- Radfahrende brauchen Möglichkeiten zum Umziehen oder zum Laden des E-Bikes
- Weiter ist auf grösseren Arealen eine kleine Velowerkstatt mit Pumpe, Werkzeug und einem Reinigungsplatz vorzusehen.



Anwendung in

- Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Wirkung/Relevanz: klein, **mittel**, hoch, sehr hoch

Dienstoffahrrad

Oft bieten Arbeitgeber ihren Angestellten einen Dienstwagen – vielerorts noch immer ein beliebter Benefit resp. ein Statussymbol. In Deutschland bieten Jobrad, Eurorad, Business-Bike oder Mein-Dienstrad.de unkompliziert einen Bike-Leasing-Service an. Schätzungen zufolge gibt es bereits rund 250000 Dienstoffahrräder in Deutschland (Quelle Süddeutsche).

Vorgaben:

- Keine gesetzlichen Vorgaben

Empfehlungen:

- Wahl der Mitarbeitenden bezüglich Dienstwagen oder Dienstoffahrrad



Anwendung in

- Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Wirkung/Relevanz: **klein**, mittel, hoch, sehr hoch

Fussverkehr

Der Fussverkehr ist nicht nur als Hauptverkehrsmittel für kurze Strecken relevant, sondern ist oft auch Teil der Reisekette (vor allem am Beginn oder Ende einer Reise). Daher sind Fussverkehrswege sicher und attraktiv zu gestalten. Überdies ist die Anbindung an das übergeordnete Netz sowie an die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wichtig. Auf Arealen soll das Fussgängernetz feinmaschig, direkt und wenn immer möglich bevorzugt gegenüber anderen Verkehrsmitteln angelegt werden. Begegnungszonen dienen zur erhöhten Sicherheit. Vertieft zu beachten ist bei Fussverkehrsanlagen die Berücksichtigung der Gleichstellung von Behinderten und älteren Menschen.

Vorgaben:

- VSS-Normen

Empfehlungen: – Handbuch Fusswegnetzplanung, ASTRA 2015				
				
Anwendung in <input checked="" type="checkbox"/> Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten <input type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement in Unternehmen				
Wirkung/Relevanz: klein, mittel, hoch, sehr hoch				

5.4 Stossrichtung «Passendes Angebot für motorisierten Individualverkehr bereitstellen und aktiv steuern»

Die Kategorie sammelt Massnahmen rund um den motorisierten Individualverkehr (Auto und Motorrad). Zentral ist die Anzahl Parkplätze, welche direkte Auswirkungen auf die Fahrten hat. Denn am Anfang und Ende einer Fahrt ist der Parkplatz, dessen Verfügbarkeit und dessen Pricing. Der MIV mit seinem tiefen Wagenbesetzungsgrad kann aber auch optimiert werden: Durch Pooling werden mehr Personen pro Fahrzeug transportiert. Weiter helfen Dosierung/Verkehrssteuerung den Stau dorthin zu verlagern, wo der öV bevorzugt werden kann oder der Stau andere Verkehrsteilnehmenden weniger stört. Parking-Apps und teilweise auch Parkleitsysteme können helfen, Parkanlagen flexibler und dynamischer zu betreiben. So muss allenfalls weniger Parkraum neu gebaut werden, wenn Parkplätze beispielsweise zwischen Unternehmen (tagsüber) und Wohnungen (nachts und am Wochenende) geteilt werden. In diese Kategorie gehört auch der punktuelle Strassenausbau, sofern damit die Effizienz des Verkehrssystems weiter erhöht werden kann.

Reduzierte Parkplatzzahl

Die Autoparkierung mit der Strassenparkierung, der privaten Parkierung und den öffentlichen Parkplätzen muss als ein Gesamtsystem betrachtet werden. Vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Mobilitätspolitik sind Vorschriften über den ruhenden Verkehr im Hinblick auf die Steuerung der gesamten Verkehrsmenge entscheidend. Dabei haben neben den Anforderungen hinsichtlich Klimaschutz sowie Lärm- und Schadstoffimmissionen auch die Kapazität des Strassennetzes, wirtschaftliche Anforderungen, der verfügbare öffentliche Raum und die Aufenthaltsqualität in dichten Siedlungen Einfluss auf die Steuerungsmöglichkeiten. Insbesondere in Zeiten der Verdichtung und des Bevölkerungswachstums steigt die Nutzungskonkurrenz im Strassenraum sowie im öffentlichen Raum. Parkplätze sind aber meist auch auf Privatarealen knapp, wenn beispielsweise ein Ausbau der Unternehmung weiteren Platz in Anspruch nimmt. Heute suchen viele Bauherren die optimale Parkplatzzahl zunehmend nicht mehr im Maximum der möglichen Plätze, sondern vielmehr nach wirtschaftlichen Kriterien (z.B. nur noch Bau eines UG im Parkhaus, da tiefere Baugruben die Kosten überproportional ansteigen lassen). Einige Bauherren stellen bereits fest, dass die Nachfrage nach Parkplätzen abnimmt und teilweise Leerstände entstehen.

Vorgaben:

- Autoabstellplätze für Neubauten (meist nach VSS-Norm oder lokalem Parkreglement)

Empfehlungen:

- Reduktionsfaktoren bei den Anzahl Parkplätzen bei guter öV-Anbindung und ergänzenden Massnahmen

- Autofreie Siedlung (0–0,2 Autos je Wohneinheit), Autoarme Siedlung (0,21–0,5 Autos je Wohneinheit), siehe auch www.wohnbau-mobilitaet.ch

				
Anwendung in				
<input checked="" type="checkbox"/> Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten <input checked="" type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement in Unternehmen				
Wirkung/Relevanz: klein, mittel, hoch, sehr hoch				

Parkierungsgebühren

Die Parkierungsgebühren dienen zum einen zur Deckung der Unterhalts-, Reinigungs- und Bewirtschaftungskosten der Parkierungsanlagen, können andererseits auch steuernd wirken (beispielsweise hohe Parkierungsgebühren in der Innenstadt, tiefe am Stadtrand). Ein Parkgebührenreglement enthält eine Vielzahl von Themen, wie Anwohner-, Handwerker- oder Dauerparkkarten, Gebührenzahlung an Parkuhren oder über Apps, unterschiedliche Regeln für Parkierzonen usw. Auch Unternehmen halten die Gebührenordnung für Mitarbeitende meist in einem Parkreglement transparent fest. Bei Veranstaltungen können Parkierungsgebühren helfen, dass möglichst viele Teilnehmende gemeinsam fahren oder auf andere Verkehrsmittel ausweichen.

Vorgaben:

- Parkplatzbewirtschaftung Stadt Sursee für öffentliche Parkplätze
- Bei Neubauten sind Parkierungsgebühren meist Teil der Forderungen der Bewilligungsbehörde

Empfehlungen:

- Parkierungsgebühren sollten flächendeckend eingeführt werden. Selbst kleine Beträge animieren zum Umdenken

				
Anwendung in				
<input checked="" type="checkbox"/> Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten <input checked="" type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement in Unternehmen				
Wirkung/Relevanz: klein, mittel, hoch, sehr hoch				

Steuerung/Dosierung

Die Verkehrssteuerung soll dazu beitragen, das Verkehrsaufkommen effizienter, ökologischer und sicherer abwickeln zu können. Weiter sorgt die Verkehrssteuerung dafür, dass die vorhandene Infrastruktur optimal genutzt, die Verkehrsteilnehmer umfassend, aktuell und leicht zugänglich informiert und der Verkehr gezielt und dynamisch gesteuert bzw. verlagert wird. Während Verkehrskreisel kaum eine Steuerung zulassen, sind Lichtsignalanlagen das klassische Instrument, um Verkehr gemäss den Anforderungen und Wünschen zu lenken. Dazu werden Grünzeiten pro Beziehung definiert und zwischen Verkehrsteilnehmenden an einer Kreuzung austariert. An Dosierungsanlagen wird so viel Verkehr zugelassen, dass nachfolgende Engstellen noch funktionieren. Meist bildet sich bei Dosierstellen zu Hauptverkehrszeiten Stau, welcher aber vom öV umfahren werden kann. So werden kollektiv fahrende Verkehrsteilnehmende bevorzugt, Autofahrende an sinnvollen Orten zurückgehalten (in der Summe haben sie gleich viel Stau – einfach an anderen Orten). Verkehrsdosierung sind aber auch auf Arealen oder bei Unternehmen Thema. So kann eine

Parkhausausfahrt auf die Menge dosiert werden, welche das Verkehrssystem zu Hauptverkehrszeiten noch verträgt.

Vorgaben:

- Engstellen geben die maximal verarbeitbare Verkehrsmengen vor
- Bei Neubauten können Fahrtzahlen durch die Bewilligungsbehörde festgelegt werden

Empfehlungen:

- Heutige Verkehrssysteme sind zu Spitzenzeiten höchst beansprucht. Verkehr soll bereits bei der Quelle dosiert werden, damit Hauptverkehrsachsen und öV-Korridore noch funktionieren.



Anwendung in

- Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Wirkung/Relevanz: klein, mittel, hoch, **sehr hoch**

Pooling / Fahrgemeinschaft

Pooling kann sehr breit interpretiert werden. Das Ridesharing beim Privatauto versteht sich als organisierte Fahrgemeinschaft mit ähnlichem Ziel. Zahlreiche Apps helfen, Mitfahrgelegenheiten für Reisen oder Pendlerstrecken (innerhalb und ausserhalb der Firma) zu finden. Ridepooling mit Flotten ist der Tür-zu-Tür Transport im Sinn der kollektiven Fahrt. Apps sammeln die Fahrtenwünsche der Kunden und lotsen das Fahrzeug flächig über das Bediengebiet. Ridepooling kann den öV dort ergänzen, wo ein Linienbetrieb nicht wirtschaftlich angeboten werden kann (z.B. auf der Landschaft oder zu Randzeiten in Quartieren). Anders verhält sich Ridehailing: Es versteht sich als Tür-zu-Tür-Transport ohne Teilen der Fahrt im Sinn eines Taxis und trägt den Gedanken des Poolings keine Rechnung, obwohl teilweise ähnliche Apps Kundenanforderungen sammeln.

Vorgaben:

- Diskutiert wird, ob Ridepooling als Teil des öVs sinnvoll ist und damit durch öV-Transportunternehmen angeboten werden soll

Empfehlungen:

- Unternehmen sollten Ridesharing fördern, beispielsweise über Einsatz von Software innerhalb der Firma zum Auffinden von Fahrgemeinschaften oder über Bevorzugung von Parkplätzen für gepoolte Fahrten (Beispiel www.hitchhike.ch oder www.twogo.com)



Anwendung in

- Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Wirkung/Relevanz: klein, mittel, **hoch**, sehr hoch

Punktuelle Strassenausbau

Strassen für den Autoverkehr werden heutzutage nur noch punktuell durch den Strasseneigentümer ausgebaut (Bund bei Autobahn, Kanton bei Kantonsstrasse, Gemeinde für Gemeindestrasse und Dritte bei Privatstrassen). Der punktuelle Strassenausbau erhöht dabei meist die Sicherheit. Die Leistung wird nur insofern erhöht, dass nicht ein nächster

Engpass entsteht und damit der Stau einfach verschoben wird. Verkehrsmodelle können dabei den Ausbau simulieren und dienen der Planung.

Vorgaben:

- Richtpläne und Bauprogramme

Empfehlungen:

- Der Ausbau von Strassen kostet und muss daher Forderungen abwägen. Eigene Wünsche sind zu bündeln und beispielsweise über Vernehmlassungen einzugeben.



Anwendung in

- Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Wirkung/Relevanz: klein, **mittel**, hoch, sehr hoch

Ladestationen

Die E-Mobilität als neue Option im Strassenverkehr eröffnet Chancen bezüglich Umwelt (Abgase und Lärm), Betrieb (Effizienz von Elektromotoren bei wenig Wartung) und bezüglich Speicherung von umweltgerecht produziertem Strom (Schwankungen von Solar und Windenergie). Flächendeckende Ladestationen für E-Auto, E-Roller, E-Cargobike und E-Bike sind aber eine grosse Herausforderung, damit die Technik optimal funktioniert. Die Diskussion um Ausbaustufen wird zunehmend geführt werden müssen. Empfehlungen enthält das seit Juni 2020 gültige Merkblatt SIA 2060: Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden («pipe for power»: Platzreserve im Verteiler für die elektrischen Schutzrichtungen und allfällige Stromzähler; «power to building»: Einrichtung der Anschlussleitung; «power to garage/parking»: Stromzuleitung zur Ladestation, Einbau der elektrischen Schutzrichtungen und allfälligen Kommunikationsverkabelung; «ready to charge»: Installation von betriebsbereiten Ladestationen.)

Vorgaben:

- Merkblatt SIA 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden»

Empfehlungen:

- Förderung von E-Auto, E-Roller, E-Cargobike und E-Bike (Beispiele sind [TCS eCharge](#) oder [CKW Elektromobilität](#))



Anwendung in

- Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Wirkung/Relevanz: klein, **mittel**, hoch, sehr hoch

Parking-Apps

Parking-Apps erlauben das Anzeigen und Buchen von Parkplätzen. Die gleiche App kann bestehende Parkplätze effizienter und mehrfach nutzen, was den Druck auf Ausbauten von Parkanlagen reduziert. Gleichzeitig erlaubt eine Parking-App, dass Neuanlagen kleiner dimensioniert werden können, da z.B. gewisse Felder als Pool-Parking genutzt werden können. Im öffentlichen Raum ersetzen Parking-Apps meist teure Ticketautomaten und Parkschraken-Infrastrukturen.

<p>Vorgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Keine gesetzlichen Vorgaben. Unklar ist die Handhabung von Parking-Apps, welche bewilligte Parkplätze mehrfach nutzen lassen und damit die Anzahl Fahrten erhöhen können. 				
<p>Empfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Mit Parking-Apps sollen Parkplätze geteilt werden. Die Vorausbuchung erlaubt es z.B. bereits zuhause sich für ein anderes Verkehrsmittel zu entscheiden, wenn am Zielort Engpässe bestehen (Beispiele sind www.fairpark.ch, www.parkingpay.ch oder www.twint.ch/parking) 				
				
<p>Anwendung in</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten <input checked="" type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement in Unternehmen 				
<p>Wirkung/Relevanz: klein, mittel, hoch, sehr hoch</p>				

Parkleitsystem				
<p>Ein Parkleitsystem leitet die Autofahrenden zum nächsten freien Parkhaus oder zur nächsten freien Parkierungsanlage. Das Parkleitsystem gibt meist online auch einen aktuellen Überblick über Parkplatzsituation. Es reduziert somit Umweg- und Suchfahrten.</p>				
<p>Vorgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Keine gesetzlichen Vorgaben. 				
<p>Empfehlungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Dynamisches Parkleitsystem oder statische Anleitungen zur Anreise realisieren 				
				
<p>Anwendung in</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten <input checked="" type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement in Unternehmen 				
<p>Wirkung/Relevanz: klein, mittel, hoch, sehr hoch</p>				

5.5 Stossrichtung «Sharing-Angebote vor Ort zur Verfügung stellen und damit Ressourcen schonen»

Die Kategorie sammelt Massnahmen, welche das Verkehrsmittel teilen. Primär wird mit einem breiten Sharing-Angebot das Bedürfnis nach einem eigenen Auto reduziert. Auch verkleinert sich mit Sharing der Platzbedarf für eine Vielzahl von Verkehrsmitteln. Durch Sharing kann Ressourcen gespart und die Nutzung pro Verkehrsmittel erhöht werden, was wirtschaftlich ist. Die multimodale Reise über Verkehrsmittel hinweg, aber auch die intermodale Reise mit mehreren Verkehrsmitteln zieht immer mehr nach sich, dass an zentralen Orten mehrere Verkehrsmittel angeboten werden. Der Kunde wählt dann für seine individuelle Reise das jeweils passende Verkehrsmittel und braucht nicht aus Gewohnheit jenes, welches er selber besitzt.

Bikesharing
<p>Teilen eines Bikes oder E-Bikes wird als Bikesharing bezeichnet. Es gibt Flottenanbieter, welche im öffentlichen Raum ein Bikesharing betreiben (stationsgebunden oder freefloating)</p>

in einem definierten Perimeter). Nextbike wird am 2021 flächendeckend in allen Sursee Plus – Gemeinden vorhanden sein (www.nextbike.ch/luzern). Zu beobachten sind bereits auch Anbieter, welche es erlauben, das private Bike zum Sharing freigegeben, wenn man am Zielort angekommen ist und es beispielsweise tagsüber nicht braucht. Alternativ können Bauherren oder Unternehmen private Bikesharingflotten einem geschlossenen Nutzerkreis zur Verfügung stellen.

Vorgaben:

- Keine gesetzlichen Vorgaben
- Bei Neubauten kann diese Massnahme durch die Bewilligungsbehörde festgelegt werden

Empfehlungen:

- Allenfalls eigenes Areal-Bikesharing planen und betreiben



Anwendung in

- Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Wirkung/Relevanz: klein, mittel, **hoch**, sehr hoch

Cargobikesharing

Teilen eines Cargobikes oder E-Cargobikes wird als Cargobikesharing bezeichnet. Es gibt Flottenanbieter, welche im öffentlichen Raum ein Bikesharing betreiben (beispielsweise www.carvelo2go.ch). Zu beobachten sind bereits auch Anbieter, welche es erlauben, das private Cargobike zum Sharing freigegeben, wenn man am Zielort angekommen ist und es beispielsweise tagsüber nicht braucht. Alternativ können Bauherren oder Unternehmen private Cargobikesharing-Flotten einem geschlossenen Nutzerkreis zur Verfügung stellen (Beispiel [Stromer Flottensystem](#)).

Vorgaben:

- Keine gesetzlichen Vorgaben
- Bei Neubauten kann diese Massnahme durch die Bewilligungsbehörde festgelegt werden

Empfehlungen:

- Allenfalls eigenes Areal-Cargobikesharing planen und betreiben



Anwendung in

- Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Wirkung/Relevanz: klein, mittel, **hoch**, sehr hoch

Carsharing

Teilen eines Autos oder E-Autos wird als Carsharing bezeichnet. Es gibt Flottenanbieter, welche im öffentlichen Raum ein Carsharing betreiben (stationsgebunden oder freefloating in einem definierten Perimeter). Mobility ist der grösste Anbieter und als Genossenschaft bereits sehr lange am Markt (Standorte in Sursee unter www.mobility.ch). Im Raum Sursee betreibt ShareBirrer Stationen mit Elektroautos (siehe www.share-birrer.ch). Zu beobachten sind bereits auch Anbieter, welche ermöglichen, das eigene Privatauto zum Sharing

freigeben. Alternativ können Bauherren oder Unternehmen private Carsharingflotten einem geschlossenen Nutzerkreis zur Verfügung stellen.

Carsharing reduziert dabei grundsätzlich nur den Besitz, nicht aber die Fahrt. Allerdings werden bei grösserem Aufwand für die Benutzung eines Autos alternative Verkehrsmittel öfters eingesetzt. Studien haben errechnet, dass mit 10% der Fahrzeuge die heutige Verkehrsleistung erbracht werden könnte. Wird dabei Carsharing zu Hauptverkehrszeiten ähnlich genutzt wie heute das eigene Auto, sind auch mit Carsharing Staus unausweichlich.

Vorgaben:

- Keine gesetzlichen Vorgaben
- Bei Neubauten kann diese Massnahme durch die Bewilligungsbehörde festgelegt werden

Empfehlungen:

- Allenfalls eigenes Areal-Carsharing planen und betreiben
- Firmenflotten als Carsharing für Anstösser öffnen, wenn die Fahrzeuge nicht fürs Unternehmen gebraucht werden (z.B. öffentlich am Wochenende oder geschlossen nur für Mitarbeitende ausserhalb der Arbeitszeiten)
- Ergänzungen existierendes öffentliches Sharingnetz (Mobility, ShareBirrerr) aus Sicht Investor angehen und Finanzierung klären



Anwendung in

- Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Wirkung/Relevanz: klein, mittel, **hoch**, sehr hoch

Rollersharing

Teilen eines Rollers oder E-Rollers wird als Rollersharing bezeichnet. Es gibt Flottenanbieter, welche im öffentlichen Raum ein Rollersharing betreiben (stationsgebunden oder freefloating in einem definierten Perimeter). Zu beobachten sind bereits auch Anbieter, welche den eigenen Roller zum Sharing freigeben. Alternativ können Bauherren oder Unternehmen private Rollersharingflotten einem geschlossenen Nutzerkreis zur Verfügung stellen.

Gerade für längeren Distanzen, bei welchen der öV beispielsweise zeitlich nicht mithalten kann oder das Velo nicht geeignet ist, kann ein E-Roller eine Möglichkeit bieten.

Vorgaben:

- Keine gesetzlichen Vorgaben

Empfehlungen:

- Allenfalls eigenes Areal-Rollersharing planen und betreiben (Beispiel www.mobilize.ch)



Anwendung in

- Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Wirkung/Relevanz: klein, **mittel**, hoch, sehr hoch

E-Scootersharing

Teilen eines E-Scooters wird als E-Scooter-Sharing bezeichnet. Es gibt Flottenanbieter, welche im öffentlichen Raum ein E-Scooter-Sharing betreiben (stationsgebunden oder freefloating in einem definierten Perimeter). Alternativ können Bauherren oder Unternehmen private E-Scooter-Sharingflotten einem geschlossenen Nutzerkreis zur Verfügung stellen. Gerade für Wege innerhalb von grösseren Arealen oder auf dem Weg zur öV-Haltestelle können Mikromobilitätsangebote wie E-Scooter (Trottinett) eine ideale Ergänzung zum Fuss- und Veloverkehr darstellen.

Vorgaben:

- Keine gesetzlichen Vorgaben

Empfehlungen:

- Allenfalls eigenes Areal-E-Scooter-Sharing planen und betreiben



Anwendung in

- Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Wirkung/Relevanz: klein, **mittel**, hoch, sehr hoch

Mobilitätsstation mit App

Integrierte Mobilitätsstation sammeln verschiedene Verkehrsmittel an einem definierten Ort. Dabei wird für Wohn- und Geschäftsüberbauungen oder ganze Quartiere ein vielfältiges Mobilitätsangebot als Sharing-Service zentral vor Ort bereitgestellt. Die Nutzenden können über eine digitale Mobilitätsplattform aus einer Hand die Fahrzeuge buchen, öffnen und bezahlen. Sie profitieren somit vor der Haustüre ergänzend zum öffentlichen Verkehr von einer multimodalen und flexiblen Mobilität (Beispiele sind www.urban-connect.ch oder www.trafikpoint.ch).

Vorgaben:

- Keine gesetzlichen Vorgaben
- Bei Neubauten kann diese Massnahme durch die Bewilligungsbehörde festgelegt werden

Empfehlungen:

- Allenfalls eigene Areal-Mobilitätsstation planen und betreiben



Anwendung in

- Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten
- Mobilitätsmanagement in Unternehmen

Wirkung/Relevanz: klein, mittel, **hoch**, sehr hoch

Paketstation

Der Güterverkehr trägt nicht unwesentlich zum Verkehrsaufkommen bei. Immer wichtiger werden der Onlinehandel und der verbundene Hauslieferdienst. So kommen von verschiedenen Anbieter Lieferungen untertags, wenn oft niemand das Paket in Empfang nehmen kann. Die Folge sind Mehrfachzustellungen und Wege zur Post, welche pro nicht zugestellte Sendung weitere Fahrten generieren (Beispiel ist www.schlauebox.ch).

Vorgaben:

- Keine gesetzlichen Vorgaben

Empfehlungen:				
– Anbieterneutral Paketstation (für Post, DHL, UPS, ...) mit digitalem Zugang für Bewohner				
				
Anwendung in				
<input checked="" type="checkbox"/> Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten				
<input checked="" type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement in Unternehmen				
Wirkung/Relevanz: klein, mittel, hoch , sehr hoch				

Fahrzeugflotten

Flottenmanagement und Fuhrparkmanagement beschreiben das Verwalten, Planen, Steuern und Überwachen von Fahrzeugflotten (Dienstfahrzeugen) in einem Unternehmen. Ziel ist eine Flotte mit hoher Auslastung. Weiter soll mit einer Flotte an Dienstfahrzeugen verhindert werden, dass die Mitarbeitenden gezwungen sind, mit dem eigenen Auto anzureisen, weil sie es danach für Firmenzwecke nutzen müssen. Optimal ist die Kombination mit Carsharing, sodass zu Randzeiten weitere Zielgruppen die Firmenflotte benutzen können.

Vorgaben:

- Keine gesetzlichen Vorgaben

Empfehlungen:

- Firmenflotten vorsehen, statt Geschäftsmobilität mit Privatautos der Mitarbeitenden abwickeln.

				
Anwendung in				
<input type="checkbox"/> Mobilitätskonzepten bei Bauprojekten				
<input checked="" type="checkbox"/> Mobilitätsmanagement in Unternehmen				
Wirkung/Relevanz: klein, mittel , hoch, sehr hoch				

6 Anwendung in verschiedenen Projektphasen

Der vorliegende Leitfaden Mobilität ist speziell im Bereich der Mobilitätskonzepte ein Arbeitsinstrument von der Studie bis zum Betrieb, wie nachfolgende Grafik zeigt.

Bebauungs- oder Gestaltungsplänen, sowie Studien und Richtprojekte

Da die Art der geplanten Nutzungen und die Ausgestaltung des Parkplatzangebots einen grossen Einfluss auf die zukünftige Mobilität in der Überbauung haben, muss der vorliegende Leitfaden bereits in der Studienphase zur Erarbeitung des Bebauungs- oder Gestaltungsplans berücksichtigt werden. Die Bauherren müssen sich Gedanken zur Zielgruppe, zu der Anzahl Parkplätzen, zu den Flächen für Sharing-Angebote und zur allfälligen Finanzierung von Mobilitätsangeboten machen. Dabei ist das Angebot auf den Nachbargrundstücken mit zu berücksichtigen. Es empfiehlt sich in dieser Phase die Themen „Ausgangslage“ und „Strategie“ des Mobilitätskonzepts zu erarbeiten. Der Leitfaden kann auch als Grundlage für einen Architekturwettbewerb verwendet werden. In der Phase Bebauungsplan ist ausserdem die Erschliessung an das übergeordnete Strassennetz rechtlich sicherzustellen.

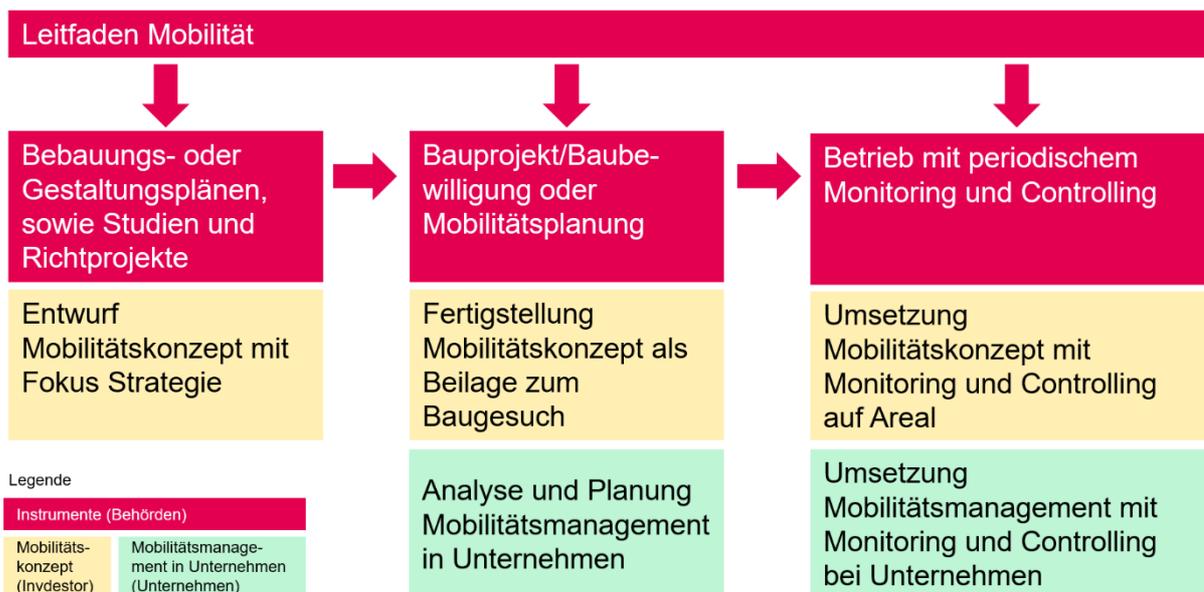


Abbildung 7: Einbettung in den Planungsprozess

Bauprojekt/Baubewilligung oder Mobilitätsplanung

Parallel mit der Erarbeitung des Bauprojekts muss das Mobilitätskonzept ausgearbeitet werden. Der Aufbau des Konzepts richtet sich nach dem bereits beschriebenen Kapitel. Zu sämtlichen fünf Stossrichtungen sollen konkrete Massnahmen formuliert werden, welche auf dem jeweiligen Grundstück umgesetzt werden. Zu beschreiben ist auch das bereits vor Ort vorhandene Angebot (Nachbargrundstücke, ganzes Gebiet, usw.). Damit der Umsetzung nichts im Wege steht, soll auch die Finanzierung der Massnahmen geklärt werden. Idealerweise kann parallel zum Bauprojekt und der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes auch das künftig im Bauprojekt beheimatete Unternehmen ein Konzept für Mobilitätsmanagement im Unternehmen ausarbeiten.

Bestehende Unternehmen können jederzeit und unabhängig von Bauprojekten ein Konzept für Mobilitätsmanagement im Unternehmen erstellen. Beim betrieblichen Mobilitätsmanagement werden nach einer Analyse sehr ähnlich zum Instrument «Mobilitätskonzept» passend zu einer Strategie konkrete Massnahmen fixiert und implementiert. Zahlreichen Themen überschneiden sich dabei, was sinnvoll ist und die Aktivitäten in die gleiche Richtung lenkt.

Betrieb mit periodischem Monitoring und Controlling

Bei Bezug stellt der Bauherr sicher, dass die Massnahmen umgesetzt und die Vorgaben eingehalten werden. Das beinhaltet unter anderem die Bereitstellung der Sharing-Angebote, von Gutschriften für die Mieterschaft und den entsprechenden Informationsmaterialien. Zudem sorgt der Bauherr dafür, dass die Gewerbenmieterin in den Mobilitätsmanagementprozess einsteigen. Beim Mobilitätsmanagement in Unternehmen sollen wirkungsvolle Massnahmen nach Budgetierung und Entscheid der Firmenleitung implementiert werden.

Das Thema Mobilität ist meist nicht mit einem Projekt abgeschlossen. Vielmehr soll periodisch Kennzahlen in einem Monitoring erhoben werden. Das Controlling mit

Gegenüberstellung der erhobenen Werte zu den Ursprungsannahmen zeigt, ob der Umsetzungspfad stimmt oder Justierungen über weitere oder restriktivere Massnahmen nötig sind. Im Monitoring/Controlling-Bericht sind somit auch Optimierungsmassnahmen zu erwähnen, sollte dies nötig sein. Das Monitoring/Controlling wird grundsätzlich für die Eigentümerschaft oder das Management der Unternehmung erstellt. Sofern ein Monitoring/Controlling Bestandteil einer Baubewilligung ist, muss es ergänzend und in der gewünschten Periodizität auch der Gemeinde oder der Stadt eingereicht und mit dieser besprochen werden.