



Mobilitätskonzept

Merkblatt

Ein Baugesuch muss ein Mobilitätskonzept enthalten, wenn die vorgesehene Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge oder Fahrräder nicht den Anforderungen der kantonalen Baugesetzgebung entspricht. Das Erstellen und Umsetzen eines Mobilitätskonzepts erfordert von der gesuchstellenden Person das Engagement, sich damit auseinanderzusetzen, wie die Mobilität für ihren Standort langfristig bestmöglich organisiert werden kann.

1 Die Mobilität, eine grosse Herausforderung, die es gemeinsam zu meistern gilt

Die Mobilität ist für Städte und Agglomerationen eine grosse Herausforderung. Die Statistiken zeigen, dass die täglich zurückgelegten Distanzen und deren Dauer steigen – wir sind weiter und länger unterwegs. Die Mobilität ist ein Schlüsselement für die Wirtschaft, denn ein überlastetes Verkehrsnetz ist nicht attraktiv. Sie ist ausserdem von zentraler Bedeutung für die Umwelt und den sozialen Zusammenhalt, da ihre unerwünschten Nebeneffekte (Umweltverschmutzung, Lärm, Stress, Gefahren usw.) für die gesamte Bevölkerung direkte und indirekte Kosten verursachen.

Die öffentlichen Körperschaften sind bemüht, effiziente und nachhaltige Transportinfrastrukturen (Strassennetze, Trottoirs, Velowege usw.) und Dienstleistungen (öffentlicher Verkehr, gemeinsam genutzte Fahrzeuge usw.) zu erstellen, um die Fortbewegungsmöglichkeiten zu erhöhen und zu diversifizieren. Da jedoch der zur Verfügung stehende Raum und die Ressourcen nicht unbegrenzt sind, gilt es nicht nur das Angebot, sondern auch die Nachfrage nach Transportmöglichkeiten zu steuern. Die privaten Akteure spielen hier eine wichtige Rolle. Indem sie ihre Angestellten, ihre Kundschaft oder die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner ihrer Gebäude dazu ermutigen, ihre Fortbewegung so nachhaltig wie möglich zu gestalten, tragen die privaten Akteure dazu bei, den Energiekonsum, die Beeinträchtigungen durch den Verkehr, die Staus auf den Strassen und die daraus entstehenden Kosten zu reduzieren und dadurch zur Verbesserung der Qualität des Lebensraums in der Stadt beizutragen.

2 Mobilitätskonzept im Allgemeinen

2.1 Wozu dient es?

Ziel eines Mobilitätskonzepts ist es, Massnahmen mit Anreizen zu definieren, damit alle diejenige Fortbewegungsart von oder zum betreffenden Standort wählen können, die sich für ihre Zwecke am besten eignet. Dies ermöglicht:

- die Reduktion der Platzbedürfnisse für Motorfahrzeugabstellplätze, wodurch die Erstellungskosten sinken und diese Flächen anderweitig genutzt werden können;
- die Reduktion der Kosten für das Parkieren von Privatfahrzeugen oder für das Bereitstellen von Firmenfahrzeugen;
- die Reduktion der Verkehrsbelastung auf dem Strassennetz, damit Personen, die auf das Auto angewiesen sind, bestmögliche Bedingungen vorfinden und die anderen Verkehrsteilnehmer an Verkehrssicherheit gewinnen.
- die Verbesserung der Lebensqualität für die Bevölkerung (weniger Lärm, Luftverschmutzung usw.) und/oder für das betreffende Personal (weniger Stress in Zusammenhang mit den Reisen usw.);
- die Verbesserung der Erreichbarkeit des Standorts mit allen Transportmitteln;
- die Förderung eines positiven, dynamischen und nachhaltigen Images der betreffenden Firma oder des Investors/der Investorin.

2.2 Was muss es enthalten?

Das Mobilitätskonzept hat die Form eines Berichts, der eine allgemeine Analyse des Umfelds enthält, eine Definition der zu erreichenden Zielsetzungen und der dazu erforderlichen Massnahmen sowie eine konkrete Strategie, wie die Ziele und Massnahmen umgesetzt und auf die Dauer konkret kontrolliert werden.

2.3 Wie wird es gemacht?

Die Ausarbeitung eines Mobilitätskonzepts kann sich als komplex herausstellen. In der Regel ist es einfacher und effizienter, sich an eine darauf spezialisierte Firma zu wenden, die die gesuchstellende Person bei den Überlegungen begleitet und weiss, welche formellen und materiellen Anforderungen die Bewilligungsinstanzen stellen. Falls die Baubewilligungsbehörde ein Mobilitätskonzept verlangt, ist dieses ein integraler Bestandteil des Baugesuchs und wird wie die anderen erforderlichen Pläne und Dokumente öffentlich aufgelegt.

2.4 Wann ist es obligatorisch?

Entspricht die Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge oder Fahrräder in einem Baugesuch nicht den Anforderungen der kantonalen Baugesetzgebung (Art. 49 ff. Bauverordnung, BV), verlangt die Baubewilligungsbehörde der Stadt in der Regel ein Mobilitätskonzept. Unter bestimmten speziellen Umständen kann jedoch eine Abweichung von der Bandbreite oder vom Grundbedarf (Art. 54 BV) in Betracht gezogen werden. In diesem Fall kann die Baubewilligungsbehörde die gesuchstellende Person gegen eine Ersatzabgabe vom Erstellen eines Mobilitätskonzepts befreien.

2.5 Umsetzung und Kontrolle

Das Mobilitätskonzept enthält immer einen Abschnitt «Monitoring», in dem detailliert ausgeführt wird, wie die Umsetzung der Massnahmen kontrolliert und die Ziele erreicht

werden. Dieser Teil ist sehr wichtig, denn dank dem Monitoringbericht kann die Baubewilligungsbehörde kontrollieren, ob die Massnahmen umgesetzt und die Ziele erreicht wurden.

In den ersten 5 Jahren nach der Inbetriebsetzung ist die gesuchstellende Person verpflichtet, am 31. Mai jedes Jahres der Bewilligungsbehörde einen Bericht abzuliefern, der beweist, dass die Massnahmen wirklich umgesetzt wurden und durch sie die geplanten Resultate erreicht werden konnten. Sollte sich herausstellen, dass die ursprünglich definierten Massnahmen nicht genügen, um die Ziele zu erreichen, können ergänzende Massnahmen verlangt werden. Falls sich die Grundeigentümer und -eigentümerinnen und deren Mieterinnen und Mieter während mehr als drei Monaten nicht an die Vorgaben des Mobilitätskonzepts halten, setzt die Baupolizei erstere eine angemessene Frist um den rechtmässigen Zustand wiederherzustellen. Falls dies nicht erfolgt, kann eine Ersatzabgabe eingefordert werden.

3 Ablauf der Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts

Die untenstehenden Schritte erklären, wie eine Mobilitätskonzept erstellt wird und welche Elemente es enthalten muss, um die Zustimmung der zuständigen Behörde zu erlangen.



Mobilitätskonzepte für effiziente Areale; Quelle: MIPA-Handbuch für Gemeinden, EnergieSchweiz

3.1 Schritt 1: Standort analysieren

Zuerst müssen der Standort, die verfügbare Transportinfrastruktur und die Verkehrsvolumen auf den angrenzenden Strassen analysiert werden, denn es handelt sich um Elemente, die die Wahl des Verkehrsmittels beeinflussen (Anbindung des Standorts an den öV, eine Autobahnausfahrt usw.)

In dieser Analyse wird Folgendes speziell berücksichtigt:

- **Analyse des Standorts:** Lage und Grösse des Standorts (in m² der Bruttogeschossfläche oder der Fläche für Geschäftstätigkeit oder der Anzahl der Wohnungen), vorgesehene Nutzung, um die heutigen und die geplanten Volumen berechnen zu können;
- **Analyse der Transportinfrastruktur:** Analyse des Verkehrsnetzes und des Parkplatzangebots in der näheren Umgebung, Analyse der Qualität der öV-Erschliessung (Buslinien, Züge, Anzahl Haltestellen, Distanz zwischen den Haltestellen, Kadenz usw.), Analyse der Qualität des Velo- und Fusswegnetzes (direkte Verbindungen bis zum Standort, festgestellte Hindernisse usw.);
- **Beschrieb und Analyse der vorgesehenen Infrastruktur:** Die Anzahl vorgesehener Abstellplätze (Motorfahrzeuge und Velos) und die am Standort vorgesehenen Velo- und Fusswegverbindungen beschreiben und analysieren.

3.2 Schritt 2: Potenziale und Zielsetzungen definieren

Es müssen Ziele definiert werden, die durch die Umsetzung von Massnahmen erreicht werden sollen (quantitative und/oder qualitative). Diese Ziele müssen zum Beispiel auf geschätzten Verkehrsvolumen und Überlegungen zu potentiellen Verkehrsreduktionen basieren. Dadurch kann zum Beispiel abgeschätzt werden, dass ein Mobilitätskonzept die Anzahl Dienstfahrten durch die Angestellten um X% reduzieren kann (zugunsten des öV oder des Langsamverkehrs).

3.3 Schritt 3: Handlungsfelder und Massnahmen entwickeln und verabschieden

Aufgrund der Analyse und der vorgängig festgelegten Zielsetzung werden konkrete Massnahmen definiert. Wichtig ist, dass diese Massnahmen effektiv entsprechend der potentiellen Benutzergruppen konzipiert werden und exakt deren Bedürfnissen entsprechen (Pendlerinnen und Pendler, Kundschaft, Bewohnerinnen und Bewohner usw.). Diese Massnahmen werden in Form von Massnahmenblättern detailliert ausgeführt. Hier eine nicht abschliessende Liste zur Illustration der in Betracht kommenden Massnahmen:

- Parkierung und Parkraummanagement (reduzierte Anzahl Parkplätze oder reserviert für Fahrgemeinschaften, Ladeinfrastruktur, Gebühren usw.);
- Flottenmanagement Autos;
- Veloinfrastruktur (Abstellplätze, Ladeinfrastruktur, Duschen etc.);
- Anlieferung von Gütern;
- Umsetzung von Sharing-Angeboten (Autos, (Elektro-)Velos, Lastenvelos usw.);
- Lieferdienste und organisatorische Massnahmen (flexible Arbeitsformen und Arbeitszeiten);
- Mobilitätsanreize (Mobilitätsgutscheine, Vergünstigungen für Elektrovelos, Heimlieferservice inkl. Depot vor Ort);
- Sensibilisierungsaktionen (Bike-to-work, Mitfahraktionen);
- Information/Kommunikation (Information der Mitarbeitenden, Website zur Mobilität usw.).

3.4 Schritt 4: Konzept für Monitoring und Wirkungskontrolle erstellen

Der gesuchstellenden Person wird empfohlen, innerhalb der Firma/Siedlung eine Person zu bestimmen, die als Koordinatorin für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts sorgt. Diese Person hat die Aufgabe, einerseits die im Mobilitätskonzept enthaltenen Massnahmen umzusetzen und andererseits jedes Jahr am 31. Mai den Baubewilligungsbehörden den Monitoringbericht zur Abnahme zu unterbreiten, in dem sie diese über den Stand der Umsetzung informiert.

3.5 Schritt 5: Projektorganisation zur Umsetzung definieren

Das Mobilitätskonzept muss auch ausführen, wie die gesuchstellende Person sich die Umsetzung vorstellt. Dazu muss der Bericht genau beschreiben, wie das Projekt innerhalb der Firma/Siedlung organisiert wird (Kontaktangaben und Funktion der Referenzperson, Priorisierung und Terminplan für die Umsetzung der Massnahmen, wie werden diese finanziert, langfristig gesichert usw.). Schliesslich muss auch die Kontrolle der Resultate genau beschrieben werden. Deshalb wird verlangt, dass ein Entwurf des Monitoringberichts dem Mobilitätskonzept beigelegt wird.

3.6 Schritt 6: Kosten darstellen und Finanzierung sicherstellen

Die Umsetzung der Massnahmen und deren langfristiger Betrieb, aber auch die Organisation und der Ablauf der Monitoring- und Kontrollaufgaben verursachen Kosten. Diese gilt es abzuschätzen, damit es zu einem späteren Zeitpunkt nicht zu Überraschungen kommt. Die Art und Weise der Finanzierung muss im Mobilitätskonzept transparent ersichtlich sein, damit die Machbarkeit des Konzepts sichergestellt ist.

4 Weiterführende Informationen: Vollzugshilfen

Kanton Bern:

[Kantonales Baugesetz und kantonale Bauverordnung](#)

[Leitfaden zur Berechnung der erforderlichen Anzahl Abstellplätze nach Art. 49 bis 59 BauV](#)

Stadt Biel:

[Reglement über die Parkplatzerersatzabgaben](#)

Weitere:

[MIPA und 2000-Watt-Areale](#)

[Mobilitätsmanagement in Unternehmungen](#)