



Gesamtverkehrskonzept Obwalden

Beilage 4: Planungshilfe für Mobilitätsmanagement in Verwaltung, verwaltungsnahen Betrieben, grösseren Unternehmen und grösseren Organisationen

Vom Regierungsrat am 9. November 2021 festgelegt



Kanton
Obwalden

1. Zweck des Mobilitätsmanagements.....	3
2. Mobilitätskonzepte.....	3
3. Inhalte eines Mobilitätskonzepts.....	4
4. Mögliche Massnahmen bei Mobilitätskonzepten für Unternehmen	6

1. Zweck des Mobilitätsmanagements

Konkret soll mit dem Mobilitätsmanagement der folgende Zweck erfüllt werden:

- Die Beeinflussung von Einstellungen und Verhalten der Verkehrsteilnehmenden in Richtung vermehrter Nutzung des Umweltverbundes (ÖV, FV, VV)
- Die Verbesserung des Zugangs zum Umweltverbund (ÖV, FV, VV) für alle Menschen und Organisationen
- Eine integrierte und effiziente Nutzung der bestehenden Infrastruktur
- Eine Reduktion des Verkehrs(-wachstums) durch die Verringerung der Anzahl MIV-Fahrten und deren Distanzen
- Die Verbesserung der Koordination zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und die Vereinfachung der Verknüpfungen der bestehenden Verkehrsangebote / -netze
- Die Verbesserung der wirtschaftlichen Effizienz des gesamten Verkehrssystems
- Die Reduktion von Lärm- und Verkehrsemissionen

2. Mobilitätskonzepte

Ein Mobilitätskonzept wird normalerweise entweder im Rahmen eines Quartierplans oder im Rahmen eines Baubewilligungsverfahrens erarbeitet. Es ist ein Dokument, das die Auflistung der geplanten Massnahmen und die Beschreibung der Vorgehensweise beinhaltet.

Mobilitätskonzepte sind bei den folgenden Situationen zu erarbeiten:

- Bei Projekten mit einer gewissen Anzahl von Parkplätzen (z. B. ab 50 Parkplätzen)
- Bei Projekten, die den Minimalwert an Parkplätzen unterschreiten (=autofreie / autoarme Nutzungen)

Des Weiteren können Unternehmen bzw. Investoren oder Eigentümer bei Entwicklung von Arealen natürlich auch auf freiwilliger Basis Mobilitätskonzepte erarbeiten.

3. Inhalte eines Mobilitätskonzepts

Ein Mobilitätskonzept kann je nach Stufe die folgenden Themen beinhalten:

	QP	BBW
1. Ziel, Zweck, Zuständigkeit und Ausgangslage (Ist-Zustand)		
a. Ausgangslage: Vorstellen des Projekts / der Planung	X	X
i. Vorgesehene Nutzungen, BGF-Angaben	x	x
ii. Potenzialabschätzungen von (Einwohnenden) / Arbeitsplätzen	x	x
iii. Etappierung	x	x
iv. Weiteres, z.B. angestrebte Label (2000-Watt-Gesellschaft etc.)	x	x
b. Kontext: Ziele / Grundsätze betreffend Mobilität / Verkehr	X	X
c. Ziel / Zweck des Mobilitätskonzepts	X	X
d. Zuständigkeiten / Organisation, Prozess	X	X
2. Herleitung und Begründung der Anzahl Parkplätze für motorisierte Fahrzeuge		
a. PP- Berechnung Normbedarf (gemäss gültiger Gesetzgebung)	X	X
b. PP- Reduktion (gemäss gültiger Gesetzgebung)	X	X
c. Festlegung PP- Anzahl (sofern Spielräume vorhanden zwischen Minimum – Maximum) inkl. Erläuterung / Begründung	X	X
d. Nachweis der Funktionalität im Endausbau (abhängig von Anzahl PP, Entscheid Gemeinde)	X	X
3. Parkplatzbewirtschaftung		
a. (PP für Bewohnende: Zuteilungskriterien, Kosten für Benützung, Entkoppelung Wohnungsmiete – Parkplatzmiete)		X
b. PP für Angestellte: Zuteilungskriterien, Kosten für Benützung etc.		X
c. PP für Kunden / Besuchende:	X	X
i. Zeitliche Bewirtschaftung: zeitlich begrenzte Parkdauer?	x	x
ii. Finanzielle Bewirtschaftung: Gebühren / Mieten für Parkfelder?	x	x
d. Regelungen für das Parkieren im öffentlichen Raum (Strassen in der Umgebung, grössere Parkhäuser in Umgebung etc.), falls Bedarf besteht	X	X
4. Massnahmen im Bereich motorisierter Individualverkehr (MIV)		
a. Integration in ein übergeordnetes Parkleitsystem (falls vorhanden bzw. falls Bedarf besteht)	X	X
b. Ausstattung der Parkieranlagen (z.B. Ladestationen für Elektro-Autos)		X
c. Verkehrstechnische und gestalterische Anpassungen von Knoten (Anpassungen LSA-Steuerungen, Anpassungen Knotenformen etc.), falls Bedarf besteht	X	X
d. Fahrtenkontingente / Fahrleistungsmodell, Steuerung der Arealausfahrt (falls Bedarf besteht)	X	X
5. Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs		
a. Bestehendes und geplantes öV-Angebot in der Umgebung: Lage von Haltestellen, Linien, Takt, Gefässgrösse, Beurteilung der Attraktivität auf den Wunschlinien	X	X
b. Vorgesehene Infrastruktur-Massnahmen im Zusammenhang mit dem öV:	X	X
i. Neue öV-Haltestelle (falls vorhanden)	x	x
ii. Sichere, attraktive Fusswege zum öV (vgl. Massnahmen Fussverkehr)	x	x
iii. Buspriorisierungsmassnahmen, die im Zusammenhang mit dem Areal stehen (falls vorhanden)	x	x
c. Weitere Massnahmen	X	X

6. Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs		
a. Veloabstellplätze:	X	X
i. Anzahl (Herleitung der Berechnung)	x	x
ii. Lage	x	x
iii. Ausstattung (Aufladestationen für Elektrovelos, Pumpstationen, Bedachung, Beleuchtung, Abstellplätze für Cargo-Velos / Velo-Anhänger etc.)	x	x
b. Velorouten innerhalb des Areals: möglichst attraktiv, sicher, direkt	X	X
c. Anbindungen an das übergeordnete Veloroutennetz, an Schulen, an öV-Haltestellen und an weitere wichtige Orte	X	X
d. Weitere Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs, z.B. Velowerkstatt, Velosharing	X	X
7. Massnahmen zur Förderung des Fussverkehrs		
a. Fusswege innerhalb des Areals: möglichst attraktiv, sicher, direkt	X	X
b. Anbindung an das übergeordnete Fusswegnetz, an Schulen, an öV-Haltestellen und an weitere wichtige Orte	X	X
c. Weitere Massnahmen zugunsten des Fussverkehrs	X	X
8. Service-, Kommunikations- und Informationsmassnahmen		
a. Anreize zur Nutzung des öV und des Fuss- / Veloverkehrs, z.B.:	X	X
i. öV-Gutschein als Bestandteil der Miete	x	x
ii. Cargo-Bike (Lastenvelo) zum Ausleihen	x	x
iii. Übertragbares GA zum Ausleihen	x	x
b. Organisationsmassnahmen zur effizienteren Nutzung des MIV, z.B.:	X	X
i. CarSharing (Mobility-Standplatz etc.)	x	x
ii. Tool für das Bilden von Fahrgemeinschaften	x	x
iii. E-Scooter zum Ausleihen	x	x
c. Service-Dienstleistungen und Informationen, z.B.:	X	X
i. Vergünstigter Kurierdienst, Hauslieferdienst mit Empfang und Aufbewahrung von Warenlieferung...	x	x
ii. (Infomappe Mobilität für interessierte Mieter resp. Käufer / Neuzuzügermappe / Website / „schwarzes Brett“)	x	x
9. Monitoring (periodische Erhebungen / Wirkungskontrolle)		
a. Befragung betreffend Verkehrsmittelwahl / Autobesitz / Velobesitz etc.	X	X
b. Verkehrszählungen auf Zufahrtsachsen / Zufahrtsknoten	X	X
c. Erhebungen betreffend Auslastung der Parkplätze sowie abgestellte Fahrzeuge im öffentlichen Raum	X	X
10. Massnahmen / Steuerungsmöglichkeiten		
Massnahmenvorschläge und Zuständigkeiten, sofern die Ziele nicht erreicht werden resp. die erzeugten Belastungen zu hoch sind.	X	X

Tabelle 1: Inhalte Mobilitätskonzepte

4. Mögliche Massnahmen bei Mobilitätskonzepten für Unternehmen

Zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens stehen einem Unternehmen beispielsweise die folgenden Massnahmen bzw. die folgenden Handlungsansätze zur Verfügung:

Pendlerverkehr	<ul style="list-style-type: none"> – ÖV-Förderung (Übernahme der Kosten oder eines Anteils der Kosten an ÖV-Abos, Auszahlen „Öko-Bonus“ für Zurücklegen des Arbeitswegs mit dem ÖV, dem Velo oder zu Fuss) – Förderung Fuss- und Veloverkehr (Anbindung an übergeordnetes Netz, an ÖV-Haltestellen und an Zentren, Bereitstellung eines ausreichenden und zeitgemässen Angebots an Veloabstellplätzen, Teilnahme an „Bike-to-work“, Anbieten einer Duschköglichkeit) – Parkierung (Beschränkung Angebot an Parkplätzen, Bewirtschaftung der Parkierung, Zuteilungskriterien für Parkfelder) – Car-Pooling (Fördern von Fahrgemeinschaften) – Information / Sensibilisierung / Kampagnen (Befragung als Monitoring / Basis für Massnahmen), Aktionen, Mobilitäts-Set, Internet-Informationen – Flexible Arbeitszeiten, Ermöglichung von Homeoffice
Geschäftsverkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Ausrichten Spesenreglement auf ÖV-Nutzung (monetäre Vorteile gegenüber MIV-Nutzung) – Anmeldung bei SBB Businessstravel – Firmenvelo (evtl. E-Bike) – IT-Kommunikationsmittel (Tele- / Videokonferenz, Bildschirmfreigabe, gemeinsamer Server) – Business CarSharing (Mobility-Business) – Flottenmanagement
Kundenverkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Anregung zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung bei Gemeinde/Kanton (für Areale mit hoher Anzahl an Arbeitsplätzen und hoher Kundenintensität) – Abstimmung Sitzungszeiten auf ÖV-Zeiten – Gute Erschliessung für Fuss- und Veloverkehr ans übergeordnete Netz, Bereitstellung eines ausreichenden und zeitgemässen Angebots an Veloabstellplätzen – Parkierung (Beschränkung Angebot an Parkplätzen, Bewirtschaftung der Parkierung) – Externe Firmenkommunikation / Firmenerreichbarkeit (lokaler Fahrplan)
Güterverkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Spezifische Lösungen für die "letzte Meile" – Bereitstellung Cargo Bike ("attraktive Logistiklösungen") – Optimierung Logistik / Fahrzeug-Einsatz – Fahrzeugbeschaffung

	– E-Force (Elektro-LKW)
--	-------------------------

Tabelle 2: Auflistung möglicher Massnahmen

Grundsätzlich kann aus Erfahrung bisheriger Mobilitätsmanagement-Programme in Unternehmen gesagt werden, dass gewisse Kernmassnahmen besonders wirkungsvoll und erfolgsentscheidend sind (effizientere, umweltverträglichere Mobilitätsabwicklung) – eine Mischung aus "Push & Pull":

- Parkraum-Management (Bewirtschaftung etc.)
- (finanzielle) Anreize zur Verkehrsmittelwahl (ÖV-Bonus etc.)