

Prozess Mobilitätskonzepte



Ein Musterhandbuch für Gemeinden im Kanton Luzern
in Zusammenarbeit mit der Stadt Kriens und Trafiko

Stand: Juni 2024

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	2
2	Verkehrliche Ziele	2
3	Begriffe.....	3
4	Überblick Prozess	5
4.1	Erstkontakt.....	7
4.2	Sondernutzungsplan (Gestaltungs- und Bebauungsplan)	7
4.3	Baueingabe.....	8
4.4	Baubewilligung.....	8
4.5	Bauabnahme.....	9
4.6	Ein Jahr im Betrieb	9
4.7	Regelbetrieb.....	9
5	Praktische Anwenderhinweise.....	10
6	Übersicht Hilfsmittel	11

1 Ausgangslage

Mobilitätskonzepte sind im Planungsprozess von neuen Arealen ein zentrales Thema. In vielen Gemeinden sind für kürzlich bebaute Areale bereits Mobilitätskonzepte in Betrieb. Oft sind Mobilitätskonzepte in Ausarbeitung oder stehen zur Diskussion. Je nach Reglement wird bei grösseren Bauprojekten (meist definiert über Anzahl Wohnungen) ein Mobilitätskonzept durch die Gemeinde eingefordert. Das vorliegende Handbuch hilft, das gesamte Thema nun systematisch und einheitlich von Seiten Behörden und Bauherrschaft zu regeln.

Der Ursprung von Mobilitätskonzepten liegt in der Planungsphase. Zurzeit ist nicht genauer definiert, auf welcher Stufe welche Mobilitätsthemen in welcher Tiefe behandelt werden müssen. Konkret betrifft dies beispielsweise die Anforderungen an die Mobilität im Rahmen der Erarbeitung eines Gestaltungsplanes.

Nach der konzeptionellen Erarbeitung interessiert in der Betriebsphase, ob die Mobilitätskonzepte korrekt umgesetzt wurden und welche Wirkung diese zeigen. Eine Begleitung mit einem Monitoring und Controlling ist daher entscheidend, um die Mobilität sicherzustellen und wo nötig im Betrieb zu optimieren. Aktuell fehlt oft eine systematische Prüfung von Seiten der Behörden. Weiter ist der Prozess zu definieren, welcher bei Nichteinhaltung der Zielwerte für die Bauherrschaft in Kraft treten.

Das vorliegende Dokument zeigt den möglichen internen Prozess einer Gemeinde im Umgang mit Mobilitätskonzepten bei Gestaltungs- und Bebauungsplänen bis und mit dem Betrieb des Gebäudes. Darin enthalten sind die einzelnen Schritte in der Erarbeitung bis zum Betrieb, inklusive dem Ablauf der Kommunikation gegenüber der Bauherrschaft und der Politik.

2 Verkehrliche Ziele

Der Hintergrund für die Mobilitätskonzepte bildet die kantonale Mobilitätsstrategie ZuMoLu. Dieses gibt die verkehrspolitischen Ziele wie folgt vor:

1. **Verkehr vermeiden:** Mobilitätsbedürfnisse reduzieren. Zentrumsgebiete mit kurzen Wegen stärken, bewusstes Mobilitätsverhalten fördern, Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen.

2. **Verkehr verlagern:** Die Verkehrsströme zeitlich und zu flächeneffizienten und kollektiven Verkehrsmitteln verschieben. Finanzielle Anreize setzen, öV-Achsen leistungsfähig und zuverlässig gestalten, motorisierten Individualverkehr (MIV) dosieren, sichere und direkte Fuss- und Veloverbindungen schaffen.
3. **Verkehr vernetzen:** Mobilität besser aufeinander abstimmen. Mobilitätsangebote vernetzen, Verkehrsmittel kombinieren, Planung zwischen den Beteiligten vernetzen.
4. **Verkehr verträglich abwickeln:** Belastung des verbleibenden Verkehrs minimieren. Fahrzeuge verkleinern und alternativ antreiben, Stauräume in weniger sensible Gebiete verlegen, flächeneffizienten Verkehr (öV, Fuss- und Veloverkehr) bevorzugen.

Je nach Lage einer Siedlung können die vier Kernanliegen unterschiedlich relevant sein. Insbesondere der Verkehr im Quartier ist stark geprägt, wie der durch die Siedlung verursachte Verkehr sich präsentiert (Verkehrsmittel, Frequenz, Infrastruktur, etc.).

Für den Umgang mit Mobilitätskonzepten im Gemeinderat sind Vorgaben beizuziehen, um eine einheitliche Beurteilung zu ermöglichen. Das wichtigste Instrument dazu ist das Parkplatzreglement. Diese betreffen den Normbedarf an zu erstellenden Abstellplätzen, Ausnahmeregelungen und Ersatzabgaben für nicht erstellte Abstellplätze.

3 Begriffe

Mobilität im Planungsprozess

Folgende Grafik zeigt den Ablauf, welcher das Thema Mobilität im Planungsprozess bei Bauvorhaben durchläuft. Es sind fünf Schritte, von denen alle oder nur einzelne ausgeführt werden.

1. **Begleitung Wettbewerb:** Im Idealfall wird die Mobilität bereits im Wettbewerbsprogramm verlangt und in den Beiträgen der Teilnehmenden verwoben. Zu diesem Zeitpunkt besteht noch am meisten Handlungsspielraum, um die Mobilität optimal zu lösen.
2. **Strategie Mobilität:** Beim Bauverfahren nach Gestaltungs- und Bebauungsplan wird für die Baueingabe eine Strategie Mobilität notwendig. Eine solche empfiehlt sich auch bei der Regelbauweise, wenn es sich um Mehrfamilienhäuser, gemischte Nutzungen und grössere Objekte handelt. Eine Strategie Mobilität gibt eine Vision vor, definiert strategische Stossrichtungen und Ziele und kommentiert die Kultur und Organisation der Strategie. Die Massnahmen werden noch nicht konkret berechnet und festgeschrieben. Sollen Eckwerte fixiert sein, kann auch in dieser Phase ein Mobilitätskonzept Sinn machen (Punkt 3).
3. **Mobilitätskonzept:** Ein Mobilitätskonzept dient dazu, die Mobilität auf einem Areal zu optimieren im Sinne von Energieeffizienz, Wirtschaftlichkeit, Umgang mit knappen Kapazitäten oder Imagebildung. Es beschreibt arealspezifisch die mobilitätsrelevanten konkreten Eckwerte und wird bei Neubauten wie bei Bestandesbauten im Zuge von Mobilitätsoptimierungen angewandt. Dazu gehören im Kern die Dimensionierungen von Abstellplätzen der verschiedenen Verkehrsmittel (Auto, Motorrad, Velo, Spezialfahrzeuge, Kinderwagen etc.), Definition von Parkgebühren und Parkregime, Erarbeitung eines Erschliessungskonzepts und Berücksichtigung von weiteren Angeboten wie Sharing. Das Mobilitätskonzept soll dann erstellt werden, wenn die Mobilität konkret festgeschrieben werden soll und wird zuhanden der Behörden ausgestellt.

4. **Vorbereitung Betrieb:** Auf Basis der Strategie Mobilität und des Mobilitätskonzepts werden in der Vorbereitungsphase meist nach Erteilung der Baubewilligung bei Mobilitätsanbietern Offerten eingeholt und Verträge abgeschlossen, um die Mobilitätsangebote zeitgerecht bereitzustellen.
5. **Betrieb mit Monitoring und Controlling:** In der Betriebsphase zeigt sich, ob die erarbeitete Planung die gewünschte Wirkung zeigt. Dank einem regelmässigen Monitoring, welches durch einen Mobilitätskoordinator erstellt wird, kann ausgewertet werden, was gut funktioniert und wo noch die Bauherrschaft noch Justierungen anbringen muss.



Mobilitätskonzept

Ein Mobilitätskonzept dient dazu, die Mobilität auf einem Areal zu optimieren. Stets im Sinne der Nutzer/innen des Areals sind die Ziele Energieeffizienz, Wirtschaftlichkeit, Umgang mit knappen Kapazitäten oder Imagebildung zum Tragen kommen. Mobilitätskonzepte werden primär bei Bauvorhaben eingesetzt, können aber auch bei Bestandessiedlungen für Verbesserungen in der Mobilität sorgen. Mobilitätskonzepte werden zuhause der Behörden meist im Rahmen des Baugesuchs erstellt und enthalten konkrete Massnahmen und nicht nur strategische Themen.

Das Mobilitätskonzept besteht aus einem Teil Ausgangslage, welcher die Siedlung und Lage beschreibt, sowie die Rahmenbedingungen (u.a. Reglemente) erläutert. Falls vorhanden, kann die Strategie Mobilität integriert werden. Der Kern des Mobilitätskonzepts besteht aus den empfohlenen Massnahmen. Diese gliedern sich nach den strategischen Stossrichtungen der Strategie Mobilität oder nach Themenfeldern. Als Referenz dazu dient das Merkblatt Mobilitätskonzepte des Kantons Zürich ([Link](#)).

Mobilitätsmanagement im Unternehmen

- Mobilitätsmanagement zielt darauf, die bereitgestellten Mobilitätsangebote besser zu organisieren und aufeinander abzustimmen. Die Verkehrsteilnehmenden werden motiviert und unterstützt, ihr Mobilitätsverhalten zu verändern. Damit können hohe Mobilität sichergestellt und gleichzeitig die Verkehrsbelastung gesenkt werden.
- Diese Einflussnahme auf die Mobilität im Unternehmen wird als Mobilitätsmanagement im Unternehmen (MMU) bezeichnet
- Als Referenz dazu dient die Plattform Luzernmobil mit einer Checkliste zur Erarbeitung eines Mobilitätsmanagements ([Link](#)).

4 Überblick Prozess

Nachfolgend werden die einzelnen Schritte aufgezeigt, welche für die Realisierung von einem Mobilitätskonzept notwendig sind. Der Prozess wird in sieben Phasen unterteilt von Erstkontakt bis Regelbetrieb. Die Projektphase zeigt den Bezugspunkt zum Bauprojekt. Pro Phase werden die jeweiligen Aufgaben pro Phase beschrieben, welche von der Gemeinde oder der Bauherrschaft durchzuführen sind. Zuletzt sind die definierenden Eckwerte festgelegt, die notwendig sind.

Nr.	Phasen	Projektphase	Aufgabe Bauherrschaft	Aufgabe Gemeinde	Resultat
1	Erstkontakt	Studie		1.1) Bekanntgabe Prozess und verkehrliche Ziele	Grössenordnung Auto-Parkierung abstimmen (z.B. reduzierter Bedarf Parkplatzreglement)
			1.2) Ausrichtung Nutzungen und Parkierung auf verkehrliche Ziele; allenfalls Einbezug Fachperson ganzheitliche Mobilitätsplanung beziehen		Strategische Mobilität mit Überlegungen für Erschliessung und Parkierung
2	Sondernutzungsplan (Gestaltungs- und Bebauungsplan)	Richtprojekt, Vorprojekt	2.1) Vorschlag verkehrliche Eckwerte		Strategie Mobilität mit Eckwerten für Erschliessung, Parkierung und Sharing
				2.2) Feedback Eckwerte	Gestaltungsplan: Feedback Bebauungsplan: Vorgabe
3	Baueingabe	Bauprojekt	3.1) Erstellung Mobilitätskonzept		Konkrete Massnahmen mit Nachweis Parkplätze
				3.2) Allenfalls Vorprüfung Mobilitätskonzept	Feedback zum Mobilitätskonzept

4	Baubewilligung	Bauprojekt		4.1) Genehmigung Mobilitätskonzept	Fixierung Massnahmen und Benennung Lücken mit Auflagen
				4.2) Umsetzung Auflagen im Projekt	Implementierung um Ausführungsprojekt
5	Bauabnahme	Ausführungsprojekt / realisierter Bau	5.1) Umsetzung Massnahmen Infrastruktur und Betrieb		Inbetriebnahme
				5.2) Kontrolle Umsetzung Massnahmen	Überprüfung gemäss Baubewilligung
6	1 Jahr Betrieb	Betrieb	6.1) Erstellung Monitoring		Kennzahlen Ziel- und IST-Werte
				6.2) Beurteilung Monitoring	Kenntnisnahme, Feedback, Verfügung
7	Regelbetrieb	Betrieb	7.1) Periodische Erstellung Monitoring		Vorschlag Justierung Massnahmen
				7.2) Beurteilung Monitoring	Kenntnisnahme, Feedback, Verfügung

Der Prozess in obiger Tabelle fasst die einzelnen Schritte zusammen, welche vom Erstkontakt über den Bewilligungsprozess bis zum Regelbetrieb führen. Die einzelnen Schritte werden nachfolgend ausgeführt.

Insgesamt werden drei unterschiedliche Bauverfahren unterschieden, bei welchen das Mobilitätskonzept unterschiedlich eingebettet ist.

- **Regelbauweise:** Unter Regelbauweise wird der reguläre Bauprozess verstanden. Diesem obliegen keine objektspezifischen Auflagen. Die Mehrheit der Bauvorhaben laufen nach diesem Prozess. Beim Mobilitätskonzept liegt der Lead bei der Bauherrschaft, welche das Konzept zu Händen der Gemeinde erstellt. Gemäss der Checkliste zu Baueingaben ist das Mobilitätskonzept als eine von weiteren Unterlagen im Rahmen der Bewilligung einzureichen

- **Gestaltungsplan:** Wird ein Gestaltungsplan entworfen, so handelt es sich in der Regel um ein bauliches Vorhaben, welches über ein grösseres Gebiet oder mehrere Parzellen einheitlich gelöst werden soll. Grössere Gemeinden haben dazu allenfalls eine separate Checkliste mit Anhaltspunkten zum Inhalt eines Gestaltungsplans. Beim Mobilitätskonzept für ein Objekt mit Gestaltungsplan liegt der Lead bei der Bauherrschaft, welche die Strategie Mobilität oder das Mobilitätskonzept zuhanden der Gemeinde erstellt.
- **Bebauungsplan:** Ein ordentlicher Bebauungsplan kommt zum Einsatz, wenn klare Vorzüge gegenüber der Regelbauweise entstehen und nachgewiesen werden sollen. In vielen Gemeinden ist der Einwohnerrat zuständig für den Erlass eines Bebauungsplanes. Da es eine kantonale Genehmigung zur Baubewilligung benötigt, wird ein Mobilitätskonzept zuhanden des Kantons erstellt. Der Lead liegt dabei im Gegensatz zu den anderen beiden Bauweisen bei der Gemeinde und nicht der Bauherrschaft.

Zusammenfassend ist das Mobilitätskonzept im Kern bei allen Bebauungsarten gleich aufgebaut. Je nach Bauvorhaben kann dieses ausführlicher ausfallen und Schwerpunkte setzen. Vorliegender Prozess hat somit Gültigkeit für

- Projekte mit Gestaltungsplan und konkreter Fixierung von Mobilitätsaspekten
- Projekte mit Bebauungsplan
- Wohnüberbauungen mit >x Wohnungen (Neubau und Kernsanierungen)
- Gewerbeüberbauungen mit >x Arbeitsplätze (Neubau und Kernsanierungen)

4.1 Erstkontakt

Ziel	Ausgangslage und Bedingungen Mobilitätskonzept abstimmen
Beschreibung	Bekanntgabe Prozess Mobilitätskonzept und Ziele durch Gemeinde, Abstimmung zu Anforderungen und Grössenordnung Parkierung
Aufgabe Bauherrschaft	<ul style="list-style-type: none"> - Grössenordnung Auto-Parkierung (z.B. reduzierter Bedarf Parkplatzreglement) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gut erschlossene Quartiere: Reduzierter Bedarf gemäss Parkplatzreglement anstreben (insbesondere in Zentrumszonen) ▪ Periphere Quartiere: Über reduzierter Bedarf Parkplatzreglement nachdenken - Planung Wohnungen autofrei, autoarm, eher autoarm, eine PP/Wohnung, wirtschaftliche Anzahl, Maximalzahl (siehe auch Plattform www.wohnbau-mobilitaet.ch)
Aufgabe Gemeinde	Bekanntgabe Prozess und verkehrliche Ziele <ul style="list-style-type: none"> - Vorstellung Faktenblatt Prozess Mobilitätskonzept - Diskussion über Reduktionen Parkierung für Objekt - Diskussion über Anzahl Parkplätze pro Wohnung - Nachführung Liste Mobilitätskonzepte

4.2 Sondernutzungsplan (Gestaltungs- und Bebauungsplan)

Ziel	Definition Eckwerte für Strategie Mobilität oder Mobilitätskonzept
Beschreibung	Mit Bauherrschaft werden verbindliche Eckwerte bezüglich Mobilität festgelegt. Dafür werden Reglemente und Normen beigezogen. Eine weitere Verfeinerung erfolgt im Laufe des Baugesuchverfahrens.
Aufgabe Bauherrschaft	Aufarbeitung der folgenden Themen <ul style="list-style-type: none"> - Parkplätze Auto

	<ul style="list-style-type: none"> - Abstellplätze Motorrad, Roller, Spezialfahrzeuge (Cargobike, etc.) - Abstellplätze Velo - Parkplatzbewirtschaftung (Ja/Nein) - Erschliessung: Zufahrt, Mobilität auf Areal - Ladeinfrastruktur für E-Autos, E-Roller und E-Bikes - Pooling und Sharing - Mobilitätsmanagement in Unternehmen - Weitere Mobilitätsmassnahmen
Aufgabe Gemeinde	<ul style="list-style-type: none"> - Abgabe Musterbeispiels - Prüfen und genehmigen - Mobilität als Teil des Gestaltungsplans (verkehrstechnisches Gutachten, Verkehr in Gestaltungspläne) - Nachführung Liste Mobilitätskonzepte

4.3 Baueingabe

Ziel	Bewilligungsfähiges Projekt mit zeitgemässer Mobilität
Beschreibung	Eingabe des Baugesuchs inklusiv Mobilitätskonzept an Bewilligungsbehörde
Aufgabe Bauherrschaft	<p>Definition Eckwerte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Parkplätze Auto - Parkplätze Velo - Parkplätze Motorrad, Roller, Spezialfahrzeuge (Cargobike, etc.) - Aussagen zu Ladeinfrastruktur für E-Autos, E-Roller und E-Bikes - Aussagen zu Sharing <p>Weitere Inhalte in Mobilitätskonzept</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strategie Mobilität - Abschätzung zu erwartende induzierte Fahrten - Verkehrliche Wirkung des Mobilitätskonzepts - Set an Massnahmen - Trägerschaft und Finanzierung des Mobilitätskonzepts <p>Auflagen im Bauentscheid definiert</p>
Aufgabe Gemeinde	<ul style="list-style-type: none"> - Auflagen für Baubewilligung bekannt geben falls vorhanden - Prüfung Checkliste für Bauherrschaft (Muster Luzernmobil)

4.4 Baubewilligung

Ziel	Anforderungen an Mobilität verbindlich prüfen und vorgeben
Begründung	Die Organisation der Mobilität wird plausibel dargelegt. Die Gemeinde macht wo nötig Auflagen bei Lücken im Mobilitätskonzept.
Aufgabe Bauherrschaft	Einreichen der Baubewilligung
Aufgabe Gemeinde	<p>Prüfung der Baueingabe</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einhaltung Auflagen - Einhaltung Reglemente (Parkplatzreglement) Erteilung von Auflagen bei Unzulänglichkeiten (bei Bedarf) - Definition von Vorgehen und Zuständigkeit bei Nichterreichen der festgelegten Ziele

4.5 Bauabnahme

Ziel	Prüfung Parkierung und Umsetzung Massnahmen gemäss Mobilitätskonzept.
Begründung	Im Rahmen der ordentlichen Bauabnahme werden die im Mobilitätskonzept festgehaltenen Eckwerte und Massnahmen auf deren Umsetzung hin geprüft.
Aufgabe Bauherrschaft	Aufzeigen der umgesetzten Auflagen/Massnahmen
Aufgabe Gemeinde	<ul style="list-style-type: none"> - Bei Bauabnahme mittels Checkliste Massnahmen Mobilität systematisch prüfen - Protokoll Bauabnahme

4.6 Ein Jahr im Betrieb

Ziel	Monitoring und Controlling Mobilitätskonzept aufgleisen inkl. beteiligter Stellen
Begründung	Ein regelmässiges Monitoring ab Jahr 1 der Inbetriebnahme wird aufbereitet.
Aufgabe Bauherrschaft	Massnahmen in Betrieb konsequent umsetzen
Aufgabe Gemeinde	Monitoring nach 1. Betriebsjahr einfordern und prüfen

4.7 Regelbetrieb

Ziel	Wirkung Mobilitätskonzept prüfen
Begründung	Ein regelmässiges Monitoring ab Jahr 2 der Inbetriebnahme wird durchgeführt, um die Umsetzung sowie die Wirkung des Mobilitätskonzepts zu prüfen und wo nötig Auflagen zu erlassen, welche durch die Eigentümerschaft umzusetzen sind.
Aufgabe Bauherrschaft	<ul style="list-style-type: none"> - Weiterführung Massnahmen - Anpassungen Massnahmen wo nötig (Basis: Monitoring)
Aufgabe Gemeinde	Monitoring regelmässig einfordern und prüfen

5 Praktische Anwenderhinweise

Folgende Hinweise helfen mit, Arealprojekte von Beginn weg bezüglich Mobilität optimal auszugestalten. Die Hinweise richten sich an den Bauherrn, welcher spezifisch im Projekt die verantwortliche Stelle mit der Thematik Mobilität beauftragt (z.B. Mobilitätsplaner, Architekt etc.)

- **Arealentwicklung versus Einzelüberbauung (mit oder ohne Gewerbenutzung):** Die Grösse und Art des Projekts ist entscheidend für die Ausgestaltung der Mobilität und des Mobilitätskonzepts. Bei grösseren Überbauungen sind in der Regel abgestimmte konkrete Massnahmen für alle Verkehrsmittel nötig, welche in einem Mobilitätskonzept dokumentiert werden. Für kleinere Objekte reicht eine Strategie Mobilität.
- **Grössenordnung Auto-Parkierung:** Das Parkplatzreglement der Stadt Kriens aus dem Jahr 1990 gilt. Der Gemeinderat nutzt aber seinen Spielraum, um verkehrspolitische Ziele zu erreichen und bewilligt von der Bauherrschaft gewünschte Reduktionen bei der Anzahl Parkplätze. Aus diesem Grund sollte nur ein reduzierter Bedarf an Parkplätzen realisiert werden. Die VSS-Norm 40 281 kann dabei als Referenz dienen, die auch die allgemeine Erschliessung des Standorts berücksichtigt.
- **Grössenordnung Motorrad-Parkierung:** Für die Anzahl Motorradparkplätze bestehen keine genauen Normvorgaben. Gängige Empfehlungen sehen eine Anzahl von 10% der Parkplätze vor (Normbedarf, nicht abgemindert).
- **Grössenordnung Velo-Parkierung:** Für Velos ist pro Zimmer 1 Abstellplatz zu realisieren. Dies entspricht der VSS-Norm 40 065 sowie dem Handbuch Veloparkierung des ASTRA.
- **Grössenordnung Spezialfahrzeuge (Cargobike, Veloanhänger, usw):** Auch für Spezialfahrzeuge sind Abstellflächen vorzusehen. Dazu bestehen keine Vorgaben, es wird ein Bedarf von 5% der realisierten Autoparkplätze empfohlen.
- **Lage Velo-/Spezialfahrzeug-Parkierung:** Bei der Veloparkierung sollen 30% oberirdisch und 70% unterirdisch realisiert werden. Ein Teil sollte abschliessbar sein, weitere öffentlich zugänglich (deckt sich mit oberirdischen/unterirdischen Plätzen). Die Abstellplätze sollten möglichst einfach zugänglich sein. Das bedeutet, dass möglichst alle über Rampen erreichbar sind und möglichst wenige Schwellen und Türen zu überwinden sind. Dies gilt insbesondere bei den Spezialfahrzeugen. In begründeten Fällen können nur 2/3 der berechneten Veloparkplätze realisiert werden, weitere 1/3 werden vorgehalten und allenfalls später bei Bedarf nachgerüstet. Das bedeutet, dass Raum dafür eingeplant und ausgewiesen wird.
- **E-Mobilität für Velo, Roller und Auto:** Die SIA 2060 „Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (gültig ab 01.06.2020) gibt den minimalen Ausbau von Elektro-Ladeinfrastruktur für die verschiedenen Verkehrsmittel vor (Velo, Roller, Motorrad und Auto). Dabei wird zwischen verschiedenen Ausbaustufen unterschieden, die von Grundinstallation bis zur Ladestation gehen.
- **Parkplatzbewirtschaftung:** Die erstellten Parkplätze, welche für Mieter:innen oder öffentliche Nutzung zur Verfügung stehen, sind konsequent ab der ersten Minute zu bewirtschaften. Dabei sind die marktüblichen Preise in der Gemeinde zu berücksichtigen. Insbesondere bei knapper Anzahl Auto-Parkplätze können steuernde Gebühren erhoben werden. Die Nutzung von E-Ladeinfrastruktur wird separat verrechnet. Dazu kann der effektive Stromverbrauch in Rechnung gestellt werden (Auto) oder mit einem Vignetten-System eine ungefähre Beteiligung an den generierten Stromkosten geleistet werden (Zweiräder).
- **Öffentliches und privates Sharingangebot:** Sharing-Fahrzeuge ermöglichen eine flexible Mobilität, ohne privat die unterschiedlichen Verkehrsmittel zu besitzen. Konkret kann auf Zweitwagen gänzlich und evt. auf das eigene Auto generell verzichtet werden. Ebenfalls

lohnt sich die eigene Anschaffung von z.B. privaten Cargobikes wenig, wo sich die gemeinsame Nutzung auszahlt. Öffentliche Angebote sind in Kriens vorhanden (Bikesharing Nextbike, Carsharing Mobility). Auf privaten Arealen können Stationen von Sharing-Anbietern installiert werden. Diese können entweder öffentlich zugänglich oder nur einer bestimmten Nutzergruppe zugeteilt werden. In letzterem Fall ist die Finanzierung privat und damit durch die Eigentümerschaft zu regeln. Bei einem öffentlichen Angebot ist der Betrieb durch den Anbieter gedeckt und unabhängig von der Nutzung keine Kostenfolgen für den Eigentümer zu erwarten.

- **Mobilitätsräume:** Für das Abstellen von Kinderwagen sowie weiteren Gegenständen wie Trotinetts, Lauf-räder etc. ist Platz vorzusehen. Gemäss der Verordnung zum Bau- und Zonenreglement der Stadt Kriens ist pro Wohnung mit 3 oder mehr Zimmern mindestens ein Kinderwagenabstellplatz zu erstellen (11.06.2014).
- **Logistik:** Zur An- und Ablieferung sind Flächen für den Umschlag zu realisieren. Ebenfalls ist eine Recycling-Anlage für Kehrrecht, Karton/Papier, Grünabfuhr einzurichten, welche sowohl für Mietende und Logistiker beim Umschlag einfach zugänglich ist. Zur geordneten Zustellung und sicheren Aufbewahrung von Paketen ist eine Paketbox zu installieren. Diese vermeidet Zweitzustellungen und Fahrten zur Post.
- **Anbindung an übergeordnete Fuss- und Velowegnetz sowie an öV-Haltestellen:** Die Erschliessung zu Fuss, mit dem Velo und öV ist mit attraktiven und sicheren Wegen auszugestalten.
- **Monitoring und Controlling:** Die Kennwerte zur Mobilität sind im Betrieb in regelmässigen Abständen zu messen. Der Stadt Kriens ist diese Auswertung ohne Aufforderung periodisch einzureichen. Die Frequenz dafür wird von der Stadt Kriens meist in der Baubewilligung definiert.
- **Kommunikation:** Von Beginn sind die Mobilitätsangebote klar zu kommunizieren. Parkplätze sollten nicht automatisch Teil des Miet-/Kaufvertrags der Wohneinheit sein, sondern sollten separat gemietet resp. gekauft werden. Damit hat ein Lebensstil ohne Auto keine Nachteile bei Bewerbungsprozess.
- **Erstellung Mobilitätskonzept:** Ein Mobilitätskonzept wird notwendig, wenn konkrete Massnahmen und genaue Zahlen zur Mobilität festgelegt werden sollen. Dies kommt bei grösseren Objekten meist im Rahmen von Baubewilligungen zum Einsatz und bedingt eine Umsetzung in der Bau- und Betriebsphase. Für kleinere Objekte genügt eine Strategie Mobilität.

6 Übersicht Hilfsmittel

Folgende Hilfsmittel helfen

- [Kantonale Mobilitätsstrategie ZuMoLu](#)
- [Leitfaden Mobilität Luzern Nord](#) (Arbeitshilfe zur Erstellung von Mobilitätskonzepten)
- [Leitfaden Mobilität Sursee/Schenkon](#) (Arbeitshilfe zur Erstellung von Mobilitätskonzepten für Areale und als Unterstützung fürs Mobilitätsmanagement in Unternehmen)
- Toolbox und Unterstützung Luzernmobil ([Unternehmen](#), [Gemeinden](#))
- Parkplatzberechnung gemäss VSS
- Merkblatt Mobilitätskonzept mit Inhaltsvorschlag für Konzepte (Kanton Zürich, [Link](#))
- Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (SIA 2060, [Link](#))
- Leitfaden «Ladeinfrastruktur in Mietobjekten» mit Planungsabläufen (Swiss eMobility, [Link](#))
- Velohandbuch mit Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb (ASTRA, [Link](#))
- Plattform www.wohnbau-mobilitaet.ch