

Referenz 9-2-1 / 3599  
Datum 15.12.2025

## Neubau Gemeindehaus Münsingen

# Mobilitätskonzept

### 1. Kurzbeschreibung Projekt

Die Gemeinde Münsingen erstellt auf der Parzelle 778, in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und Busbahnhof, eine neue Gemeindeverwaltung. Am Standort werden die bisherigen vier Verwaltungsstandorte zentralisiert. Mit dem Gemeindehaus sollen insbesondere folgende Ziele erreicht werden:

- Eine bessere Kundenfreundlichkeit, indem alle Dienstleistungen an einem Ort aus einer Hand erbracht werden.
- Die internen Arbeitsabläufe sollen effizienter und damit kostengünstiger gestaltet werden, was durch kurze Wege und einfache Kommunikation ermöglicht wird.
- Durch ein modernes Arbeitsumfeld soll die Produktivität der Verwaltung gesteigert und die Attraktivität der Gemeinde als Arbeitgeberin gestärkt werden.
- Es wird eine flexible Raumlösung angestrebt, um auf veränderliche Bedürfnisse und zukünftige Entwicklungen reagieren zu können. Das Gebäude soll Platz für eine Entwicklung der Verwaltung bieten. Entsprechende Reserveflächen sollen bei fehlendem Eigenbedarf Drittmietern zur Verfügung gestellt werden.
- Ziel ist die erhebliche Senkung der Betriebs- und Energiekosten.

Die Gemeinde möchte ein nachhaltiges, innovatives und offenes Haus schaffen, das Begegnungen fördert und die Identität der Gemeinde ausstrahlt. Teile des Gemeindehauses sollen der Bevölkerung zur Nutzung offenstehen (Vereinsaktivitäten, Sitzungen).

Im dem Bahnhof zugewandten Erdgeschoss sind der Kundenempfang, mehrere unterschiedlich grosse Sitzungszimmer sowie rund 20 Büroarbeitsplätze vorgesehen. Im 1. OG sind die interne Cafeteria, drei Sitzungszimmer sowie rund 25 Arbeitsplätze vorgesehen. Von Seite Kreuzweg ist ein direkter Zugang in den ersten Stock vorgesehen. Im 2. und 3. OG befinden sich weitere Arbeitsplätze der Verwaltung. Das 4. OG dient als Reservefläche für eine zukünftige Erweiterung der Verwaltung und wird zu Beginn an einen Drittmietler ausgemietet. Als Nutzung sind wenig kundenintensive Dienstleistungen vorgesehen. Im Untergeschoss sind eine Einstellhalle für Mitarbeitende und Kunden sowie Technikräume vorgesehen. Die Veloparkierung erfolgt im EG. Parkplätze für Mitarbeitende sind im Veloraum auf der Südseite des Gebäudes vorgesehen, Velo-Parkplätze für Kunden an der Nordfassade des Gebäudes.

Für das Gebäude wird eine Zertifizierung nach Minergie-A und SNBS Gold angestrebt.

## 2. Ziele

Mit einem Mobilitätskonzept soll eine intelligente, menschen- und umweltverträgliche Mobilität im Neubau Gemeindehaus Münsingen gefördert werden. Die Mobilitätsinfrastruktur und das Mobilitätsangebot sind so ausgerichtet, dass die Mobilitätsbedürfnisse der Mitarbeitenden und Kunden möglichst umweltfreundlich abgedeckt werden.

Das Mobilitätskonzept sieht vor, den Verkehr auf ein Mindestmass zu reduzieren und vorrangig ökologische und sanfte Transportmittel einzusetzen. Die Parkplätze sind in einer Tiefgarage gebündelt und werden bewirtschaftet.

Ein Monitoring und Controlling sollen die Wirkung der getroffenen Massnahmen überprüfen, damit die geplanten Massnahmen genutzt werden und die vorhandene Infrastruktur ausreicht. Allenfalls müssen weitere Massnahmen geprüft und umgesetzt werden. Eine gute öV-Anbindung durch Zug und Bus, sowie komfortable Mobilitätsdienstleistungen (grosszügige Veloabstellanlage für Mitarbeitende, E-Bike-Pool für Mitarbeitende, Mobility-Autos in Gehdistanz, etc.) sind integrale Bestandteile des Mobilitätskonzeptes.

## 3. Grundlagen

Folgende Grundlagen wurden zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes für den Neubau Gemeindehaus Münsingen verwendet:

- Baueingabepläne vom 17.10.2025
- Architekturbericht, Phasenabschluss Bauprojekt, vom 22.04.2025
- UeO-Vorschriften und UeO-Plan der Überbauungsordnung Kreuzweg / Belpbergstrasse, vom 23.09.2025
- Baureglement der Gemeinde Münsingen (GBR), 2021
- Manual Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz, SNBS 2.0 Hochbau, 2020
- Elektromobilitätskonzept der Gemeinde Münsingen, 2020
- Personalverordnung der Gemeinde Münsingen, 2025
- Parkraumverordnung der Gemeinde Münsingen, 2017

## 4. Analyse Mobilitätsfaktoren

Das neue Gebäude sind Arbeitsplätze der öffentlichen Verwaltung und eine zu definierende Art der Gewerbenutzung mit unterdurchschnittlichem Kundenaufkommen vorgesehen. Die verschiedenen Nutzergruppen weisen verschiedene Mobilitätsbedürfnisse auf. Die Mobilitätsformen sind dementsprechend vielfältig.

### 4.1 Nutzergruppen

	Nutzergruppen	Mobilitätsformen	Mobilitätsbedürfnisse
intern	Mitarbeitende Verwaltung	Berufsverkehr, Geschäftsverkehr, öV, Auto, Roller, Velo- und Fussverkehr	öV-Angebot, Parkplatz, Velo- bzw. Rollerabstellplatz, sichere und hindernisfreie Fuss- und Velowege
	Mitglieder politische Behörden	öV, Auto, Roller, Velo- und Fussverkehr	öV-Angebot, Parkplatz, Velo- bzw. Rollerabstellplatz, sichere und hindernisfreie Fuss- und Velowege
	Angestellte Drittmieten	Berufsverkehr, Geschäftsverkehr, öV, Auto, Roller, Velo- und Fussverkehr	öV-Angebot, Parkplatz, Velo- bzw. Rollerabstellplatz, sichere und hindernisfreie Fuss- und Velowege
extern	Kunden Verwaltung	öV, Auto, Roller, Velo- und Fussverkehr	öV-Angebot, Parkplatz, Velo- bzw. Rollerabstellplatz, sichere und hindernisfreie Fuss- und Velowege
	Kunden Drittmieten	öV, Auto, Roller, Velo- und Fussverkehr	öV-Angebot, Parkplatz, Velo- bzw. Rollerabstellplatz, sichere und hindernisfreie Fuss- und Velowege
	Lieferanten Gemeindehaus	Lieferverkehr mit LKW, Kleintransporter, Auto, Velo	Anlieferungsflächen
	Lieferanten Migros	Lieferverkehr mit LKW, Kleintransporter	Anlieferungsflächen und Rangierflächen

Um die Bedeutung der sehr verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse dieser Gruppierungen auch mengenmässig verstehen zu können, wird nachfolgend die Grösse der einzelnen Nutzergruppen des Gebäudes geschätzt:

	Nutzergruppen	Grösse	Mobilitätsbedürfnisse
intern	Mitarbeitende Verwaltung	90 Mitarbeitende, max. 85 davon gleichzeitig anwesend	Berufsverkehr, kleinere Transportfahrten
	Gemeinderat	Gemeinderat mit 7 Personen	Anreise untertags im Zwei-Wochen-Rhythmus
	Politische Kommissionen	11 politische Kommissionen mit je 7 Mitgliedern, max. 14 Personen gleichzeitig anwesend, Abendsitzungen	Anreise im Feierabendverkehr, Abreise teils spät-abends, jede Kommission tagt maximal 1 x pro Monat
	Angestellte Drittnutzung	Max. 20 Mitarbeitende	Berufsverkehr
extern	Kunden Verwaltung	Max. 25 Besucher gleichzeitig	Durchschnittlicher Verkehr während Öffnungszeiten
	Kunden Drittnutzung	Max. 5 Besucher gleichzeitig	Unterdurchschnittlicher Verkehr während Öffnungszeiten
	Lieferanten Gemeindehaus	3-4 Lieferungen pro Woche per LKW, Kleintransporter, vereinzelt Kurierfahrten mit Auto, Velo	Lieferverkehr während Öffnungszeiten
	Lieferanten Migros	2-4 Lieferungen pro Tag per LKW, 3-4 Lieferungen pro Tag mit Kleintransporter	Lieferverkehr an 6 Tagen pro Woche vor Ladenöffnungszeiten (ab 06.00 Uhr) und teils bis 19.00 Uhr

Diese Zusammenstellung zeigt, dass tagsüber unter der Woche mit rund 140 Benutzern des Gebäudes zu rechnen ist [85 Mitarbeitende Verwaltung, 25 Mitarbeitende der Gewerbenutzung, 30 Besucher/-innen) An Abenden mit Sitzungen können bis zu 15 Personen zusätzlich anwesend sein, diese erhöhen jedoch die aufgrund der typischen Arbeitszeiten der Verwaltung

die Gesamtzahl Benutzer nicht. An Wochenenden wird das Gebäude abgesehen von den Abstimmungs- und Wahltagen (reduziertes Personenaufkommen im Vergleich zu Wochentagen) nicht genutzt, was zu einem stark reduzierten Verkehrsaufkommen führt.

Zu beachten ist, dass Anlieferungsflächen für die gelegentliche Anlieferung für das Gemeindehaus und Rangierflächen für die Anlieferung der benachbarten Migrosfiliale sicherzustellen sind.

## 4.2 Qualität Strassennetz

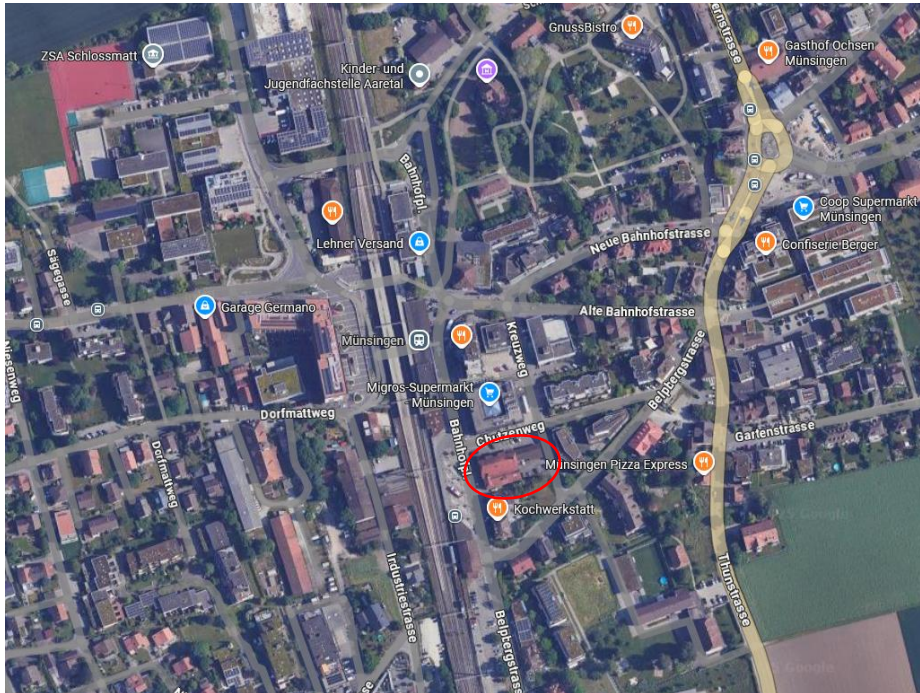


Abb. 1: Aktuelle Situation mit Orthofoto

- Das Gemeindehaus liegt an zentraler und gut erschlossener Lage am Bahnhof Münsingen.
- Die angrenzenden Strassen befinden sich in einer Tempo 30 Zone.
- Die Zufahrt in die Einstellhalle erfolgt über den Bahnhofplatz.
- Die Anlieferung mit grösseren Fahrzeugen erfolgt über den Kreuzweg und den Eingang im 1. OG.

### 4.3 Qualität Fussverkehrsnetz

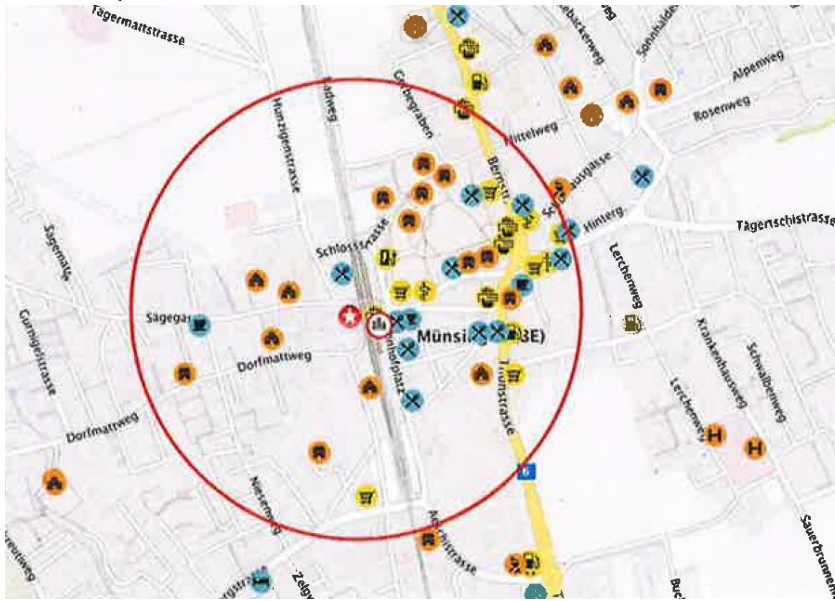


Abb. 2: Plan Erreichbarkeit wichtige Zielorte innerhalb ca. 500 m

Die Mehrheit der Strassen im Quartier sind sicher und verfügen über ein- oder beidseitiges Trottoir. In Fussdistanz (Perimeter von 500m) befinden sich viele Zielorte für die Mitarbeitenden.

#### In unmittelbarer Nähe befinden sich:

- Bahnhof mit angegliederten Dienstleistungsbetrieben
- Migros-Einkaufszentrum mit Restaurant
- Post
- Geldautomaten

#### Innerhalb von einem Umkreis von 500 m befinden sich:

- Zahlreiche Restaurants und Take-Away-Angebote
- Schlosspark
- Parkplatz Schlossgut
- Entsorgungsstelle Sägegasse



#### 4.4 Qualität Veloverkehrsnetz

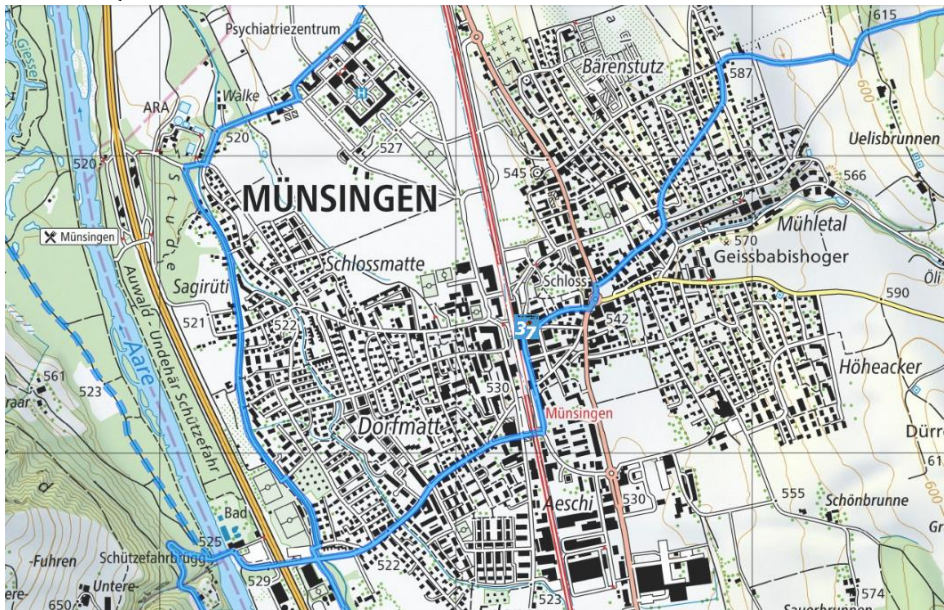


Abb. 3: Planausschnitt Velowanderrouen von SchweizMobil

Der Standort des Gemeindehauses liegt ideal für den Pendlerverkehr mit dem Velo und E-Bike. Attraktive und sichere Verbindungen insbesondere in Nord-Süd-Achse bieten gute Voraussetzungen für den Pendlerverkehr.

Im Perimeter von 2 - 4 km befinden sich viele, attraktive Zielorte für Freizeitnutzung der Mitarbeitenden wie:

- Aarelauf, Hunzigenau, Grabebach
- Sport- und Freizeitanlagen inkl. Bad Münsingen, Sportanlage Schlossmatte

#### 4.5 Qualität öV-Netz

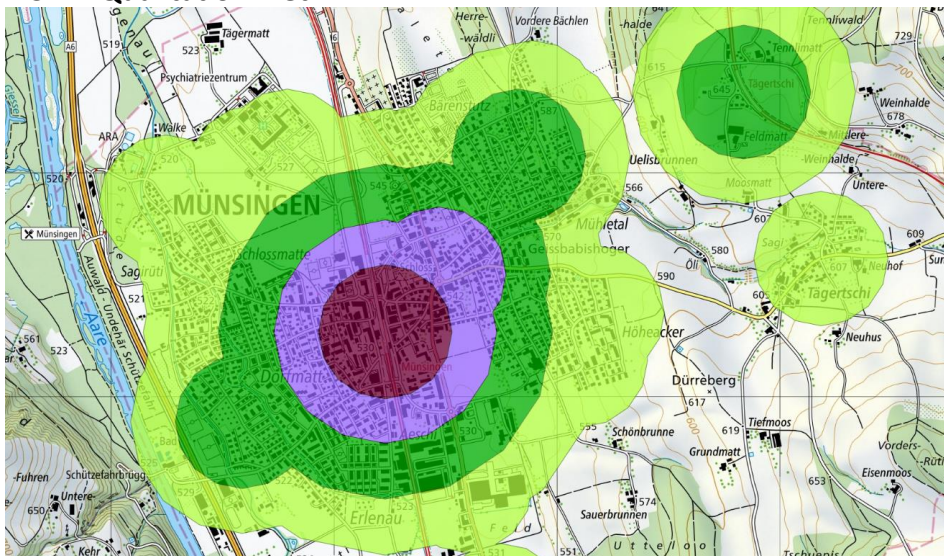


Abb. 4: öV-Güteklassen in Münsingen. Das Gemeindehaus befindet sich in der Güteklasse A (dunkelviolet).

Das Gebiet liegt in der Güteklasse A und weist somit eine sehr gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr auf. Das Gebäude schliesst unmittelbar an den Bahnhof SBB und den Bushof an.

#### 4.6 Carsharing

Mit Hilfe verschiedener Angebote der kombinierten Mobilität kann der motorisierte Verkehr reduziert werden. Es befinden sich zwei Mobility-Standorte mit insgesamt 5 Fahrzeugen (Münsingen Bahnhof, Münsingen Senevita) in Gehdistanz zum Gebäude. Am Bahnhof Münsingen stehen vier Fahrzeuge (Electro, Combi, Transporter) zur Verfügung ([www.mobility.ch](http://www.mobility.ch)).

#### 4.7 Bikesharing

Ab 2026 wird Münsingen an das Bikesharing-Netz der Region Bern angebunden. In Gehdistanz zum Gebäude stehen Velos und E-Bikes zur Ausleihe zur Verfügung.

### 5. Massnahmen Mobilität im Bauprojekt

#### 5.1 Parkierung motorisierter Verkehr

Nachfolgend werden die vorgesehenen Nutzungen, die im Gemeindehaus vorgesehen sind, beschrieben. Anschliessend werden die zu erstellenden Parkplätze aufgelistet und die Aufteilung auf die Nutzergruppen begründet. Eine restriktive Parkplatzbewirtschaftung mit dem Parkplatzreglement wird dazu dienen, die getroffenen Annahmen einzuhalten. Ein laufendes Monitoring mit einer Wirkungskontrolle wird beim Betrieb eingeführt um auch in Zukunft die Vorgaben einhalten und um Anpassungen vornehmen zu können.

**Mitarbeitende Verwaltung:** Die Gemeinde rechnet mit einer Belegschaft von ungefähr 90 Mitarbeitenden, wovon maximal 85 gleichzeitig vor Ort sein werden. Die Gemeinde wird bestrebt sein, dass diese vorzugsweise zu Fuss, mit dem Fahrrad oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit pendeln. Deshalb wird damit gerechnet, dass ungefähr 20 % mit dem Fahrrad oder Roller, 40 % mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und 40% mit dem Auto zur Arbeit pendeln werden.

**Mitarbeitende Drittnutzung:** Für die Flächen im 4. Obergeschoss wird eine Dienstleistungsnutzung mit unterdurchschnittlichem Besucheraufkommen (z.B. Ingenieur-/Planungsbüroangesiedelt) angestrebt. Zur Berechnung der Anzahl Parkplätze wird eine Annahme für Büronutzung getroffen.

Kunden Verwaltung und Drittnutzung:

#### Berechnung Anzahl Autoparkplätze Bezug zu Teil-UeO Kreuzweg / Belpbergstrasse

Grundsätzlich gilt für die Berechnung der Anzahl Autoabstellplätze (AAP) Art. 49 ff BauV. In der Teil-Überbauungsordnung Kreuzweg / Belpbergstrasse wird die Bandbreite für die zulässige Anzahl Parkplätze um 40 % reduziert. Somit sind im Minimum 22 und im Maximum 35 Autoabstellplätze zu erstellen.

Im Gemeindehaus sind 34 Autoabstellplätze geplant, davon 2 Behindertenparkplätze:

Parkplätze	Anzahl Parkplätze
Einstellhalle	34 AAP, davon 9 AAP mit EL-Anschluss und 2 Behindertenparkplätze 7 Motorradparkplätze
Aussenplätze	keine

Folgende Bedingungen werden bei der weiteren Planung einbezogen:

- Es sind keine oberirdischen Parkplätze vorgesehen.
- Alle Besucher, alle Mitarbeitenden, alle Drittnutzer und deren Kunden müssen in die ESH einfahren und die Parkplätze benutzen können.

- Die Einfahrt in die Parkgarage wird technisch so gelöst, dass nur berechtigte Personen (Mitarbeitende und Kunden) die Parkierung nutzen können.
- Die Parkplätze werden bewirtschaftet.
- Im Minimum 4 normale AAP und die zwei Behindertenparkplätze werden als Kundenparkplätze markiert.
- Maximal 20 AAP können den Mitarbeitenden von Gemeinde und Drittnutzung dauerhaft zur Verfügung gestellt werden. Für diese AAP können Parkberechtigungen erworben werden.
- E-Mobilität: 9 AAP sind mit Ladestationen für E-Autos ausgestattet. Die anderen Parkplätze sind für Elektromobilität vorbereitet (Ausbaustufe C1).
- Insgesamt sind 7 Parkplätze für Motorräder/Roller in der ESH vorgesehen. Im Minimum 2 davon werden als Kundenparkplätze markiert.
- Maximal 5 Motorrad-PP können den Mitarbeitenden von Gemeinde und Drittnutzung dauerhaft zur Verfügung gestellt werden. Für diese können Parkberechtigungen erworben werden.
- Die Anlieferung von Betriebsmaterialien für das Gemeindehaus erfolgt von Seite Kreuzweg. Lieferanten können die Rangierfläche der Migros-Anlieferung nutzen, sofern sie damit die Migros-Anlieferung nicht behindern.

### **Parkplatzbewirtschaftung/Parkplatzreglement**

Auf Grund der Lage des Gebäudes, in unmittelbarer Nachbarschaft zum Bahnhof und um das Parken von Unbefugten zu verhindern, wird die Einfahrt zur Einstellhalle kontrolliert werden und ist nur für Berechtigte zugänglich. Für die Nutzung des Parkplatzangebotes wird ein striktes und gezieltes Parkraummanagement eingeführt. Die ESH ist ab Inbetriebnahme zu bewirtschaften.

Das Konzept für die Parkplatzbewirtschaftung (Einlass nur für Berechtigte, Art der Abrechnung) ist noch nicht definitiv bestimmt.

Feste Bestandteile des notwendigen Parkplatzreglements sind:

- Kriterien für die Vermietung von Parkplätzen an Mitarbeitende der Gemeinde
- Kriterien für allfällige Vermietung von Parkplätzen für die Drittmietter.
- Die Kosten werden so festgelegt, dass die vorhandenen Parkplätze für die Nutzung genügen.
- Es werden Zulassungskriterien festgelegt, welche Arbeitende einen Anspruch auf einen AAP und Motorrad-PP gelten machen können.
- Die Einnahmen können zum Teil für weiterführende Mobilitätsmassnahmen (Abgabe von Rail Checks an MA, Publi-Bike-Gutscheine für MA, Unterhalt E-Bike-Flotte der Gemeinde) eingesetzt.
- Ein Controlling und eine Wirkungskontrolle werden eingeführt um die Einhaltung zu überprüfen und um allenfalls weiterführende Massnahmen zu ergreifen.

Das Parkplatzbewirtschaftungskonzept inkl. Parkraummanagement können als separate Dokumente oder als Teil der Personalverordnung und der Parkraumverordnung der Gemeinde Münsingen umgesetzt werden.

## **5.2 Fuss- und Veloverkehr**

Die bestehende Strasse zwischen dem Gebäude und der bestehenden Migros-Filiale wird für den motorisierten Verkehr gesperrt und als Fuss- und Veloweg ausgestaltet. Die minimale Durchfahrtbreite beträgt 3.0 m, auf kurzen Abschnitten ausnahmsweise 2.5 m. An der südlichen Parzellengrenze wird eine neue Fusswegverbindung vom Bahnhofplatz hinauf zum Kreuzweg geschaffen. An der östlichen Parzellengrenze wird entlang des Kreuzwegs ein Trottoir neu erstellt. Im Sinne einer guten Nutzbarkeit und gleichzeitig einer ökologischen Bauweise werden die Verkehrsflächen hauptsächlich mit sickerfähigen «Klimasteinen» ausgestaltet. Der so geschaffene Belag ist uneingeschränkt überrollbar



und erfüllt alle Anforderungen der SIA 500. So werden im Projekt gute und sichere Fuss- und Veloverbindungen zum und vom Gebäude weg geschaffen.

### Berechnung Anzahl Veloabstellplätze

Die Berechnung der Anzahl Veloabstellplätzen (VAP) erfolgt gemäss nach Art 54 ff BauV.

Es sind im Minimum 66 VAP zu realisieren gemäss folgender Berechnung:

Nutzung	Fläche	Bedarf	Abstellplätze
Arbeiten, Gewerbe	3308 m <sup>2</sup>	2 pro 100 m <sup>2</sup>	66.16
<b>Total</b>			<b>66</b>

Gemäss GBR sind die VAP nahe den Eingängen zu erstellen. 80 % der minimal nötigen VAP sind zu überdachen. Es sind total 98 Abstellplätze vorgesehen (91 VAP, 7 Motorrad-PP). Das vorgeschlagene Angebot ist für die verschiedenen Nutzergruppen dispers angeordnet, damit wird auf die verschiedenen Bedürfnisse angemessen reagiert. Die bestehenden Platzverhältnisse lassen es auch zu, in Zukunft auf die Nutzung reagieren zu können.

Standort	Bemerkungen	Abstellplätze
Veloraum Südseite, EG	Gedeckte VAP für Mitarbeitende, Platz für betriebseigene E-Bikes, Lademöglichkeiten E-Bikes	53
Nordfassade, EG	Standort Kurzzeit-VAP für Kunden, ungedeckt	40
ESH, UG	Mofa-/Roller-/Motorradabstellplätze, gedeckt	7
<b>Total</b>		<b>98</b>

Der Veloraum im EG bietet Mitarbeitenden die Möglichkeit, die Velos sicher und gedeckt abzustellen. Es sind genügend Lademöglichkeiten für E-Bikes vorhanden. Im Veloraum ist Platz für die betriebseigenen E-Bikes.

Für Mitarbeitende stehen im EG Garderobe und Duschmodlichkeiten zur Verfügung. Den MA stehen auf den einzelnen Stockwerken genügend Platz und Kästen für Veloutensilien (Helm, Regenschutz, Schuhe, etc.) zur Verfügung.

### 5.3 Carsharing

Bei ausgewiesenem betrieblichem Bedarf kann ein Parkplatz im UG für ein Carsharing-Angebot umgenutzt werden. Dieses Auto hat grundsätzlich ein E-Auto zu sein (vgl. M2 Elektromobilitätskonzept der Gemeinde Münsingen).

## **6. Massnahmen Mobilität im Betrieb**

### **Kommunikation**

Zur Bewusstseinsbildung und Motivation von Nutzern für eine nachhaltige Mobilität ist eine umfassende Kommunikation sehr wichtig. Die bestehenden Mobilitätsangebote und internen Richtlinien sollen kontinuierlich klar kommuniziert werden.

### **Sensibilisierung**

Es wird eine effiziente Verkehrsmittelnutzung angestrebt, so muss eine kontinuierliche Sensibilisierung der Nutzergruppen zu den Aspekten einer effizienten Mobilität stattfinden. Mitarbeitende werden über direkte Infokanäle (monatliche Personalinfo) und konkrete Sensibilisierungsangebote wie z.B. biketowork für das Thema sensibilisiert. Ecodrive-Kurse für Mitarbeitende, welche regelmässig mit Fahrzeugen unterwegs sind (Werkhof, Hauswarte) werden in der Umsetzung geprüft.

### **Bikesharing für Fahrten im Gemeindegebiet**

Die Gemeinde hat bereits heute drei betriebseigene E-Bikes für die Verwaltung. Diese werden auch am neuen Standort betrieben werden. Fahrten der Mitarbeitenden im Gemeindegebiet sollen in erster Linie mit den E-Bikes erfolgen. Transportfahrten für Putz-/ Verbrauchsmaterial erfolgen mit E-Bike + Anhänger durch die Hauswirtschaft. Dadurch können betriebliche Fahrten sehr umweltverträglich durchgeführt werden.

### **öV-Nutzung ausserhalb des Gemeindegebiets**

Übrige geschäftliche Fahrten (ausserhalb des Gemeindegebiets) sind vorrangig mit öV zu absolvieren (vgl. Personalverordnung).

### **Bonus- /Malus-System**

Ein Teil der Einnahmen aus der Parkplatzbewirtschaftung kann für eine Abgabe von Rail Checks an Mitarbeitende eingesetzt werden, welche nicht mit dem motorisierten Verkehr anreisen.

## 7. Monitoring/Wirkungskontrolle

Mit baulichen Massnahmen werden gute Voraussetzungen geschaffen, dass die Ziele einer umweltverträglichen Mobilität erreicht werden. Dies genügt jedoch nicht, da sich einerseits Mobilitätsbedürfnisse ändern können und andererseits die Mobilitätsziele auf lange Sicht verfolgt werden sollten. Dazu wird die Bauherrschaft sinnvolle Steuerungs- und Controllingelemente (Z.B. mittels schriftlicher Befragung alle zwei Jahre) definiert und angewendet werden.

Auch nach Bauende sollen Möglichkeiten vorhanden sein, die Strukturen entsprechend allfälliger Änderungen der Mobilitätsbedürfnisse anzupassen. Zum Beispiel sollen bei Bedarf zusätzliche Veloabstellplätze installiert werden können.

Entscheidend für ein erfolgreiches Mobilitätsmanagement ist das Klären und Festlegen von Verantwortlichkeiten. Angebote wie Veloangebote oder E-Ladestationen sind nur dann erfolgreich, wenn die Zuständigkeiten und Kompetenzen für Unterhalt, Reparatur, Ersatz, Reinigung etc. klar definiert sind.

Mit einem Monitoring werden Daten erfasst, die eine Wirkungskontrolle der Zielvorgaben garantieren. Mögliche Indikatoren sind:

- Die Auslastung und Nachfrage der Auto- und Veloabstellplätze Mitarbeitende und Besucher/-innen
- Anzahl Ein-/Ausfahrten Parkierungsanlage
- Nutzungen der angeschafften E-Bikes
- Nachfrage der Angebote Mobilitätsmanagement (Z.B. Carsharing)
- Verkehrsmittelwahl, mittels Befragung
- Gibt es Fremdparkierung auf dem eigenen Gelände oder werden umliegenden Parkierflächen genutzt, mittels Beobachtung

Die mit dem Monitoring erhobenen Daten bilden den Input zur Wirkungskontrolle. Die Wirkungskontrolle definiert sich über einen Vergleich eines Zustandes mit einem Referenzzustand.

Das Monitoring und die Wirkungskontrolle wird alle 2 Jahre mit einem entsprechenden Bericht durchgeführt. Nach den ersten 4 Jahren wird der Turnus neu festgelegt.

Der Bericht gibt auch Auskunft über die Erreichung der Ziele, ob die Mobilitätsbedürfnisse erfüllt werden und die Infrastruktur ausreicht. Falls notwendig sind Massnahmen zu planen und umzusetzen.

## 8. Zuständigkeiten

Für das Monitoring ist der Fachbereich Verkehr der Gemeinde Münsingen zuständig. Der Fachbereich Verkehr ist auch Erstanlaufstelle bei Bedürfnissen der Nutzenden. Allfällige Steuerungsmassnahmen werden durch den Fachbereich Verkehr angestossen und durch den Bereich Personal der Gemeinde Münsingen umgesetzt.