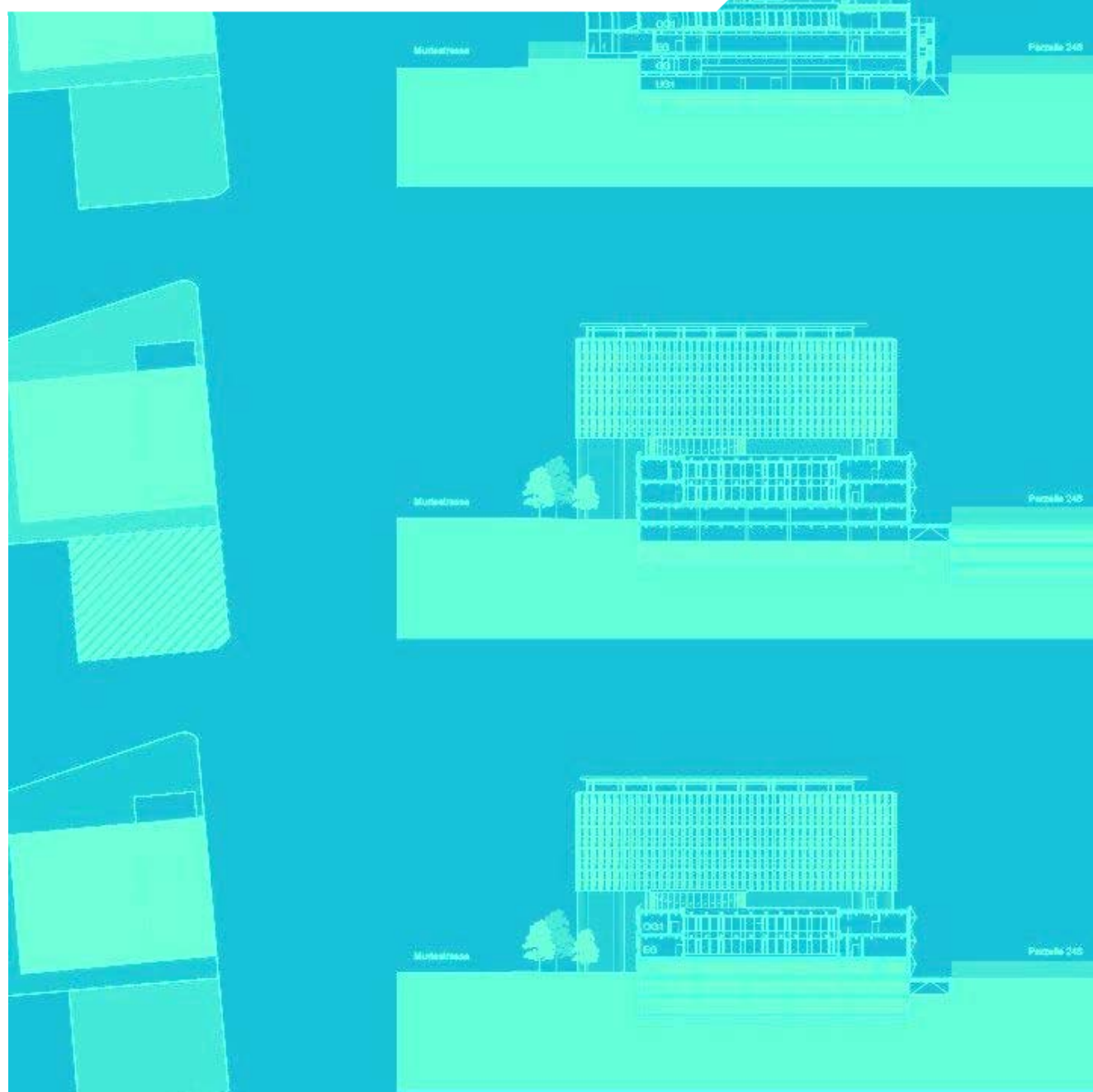


Bern, Gesamtkonzept Galexis AG, Untermattweg 8

Mobilitätskonzept





Impressum

Auftraggeber	Galexis AG Industriestrasse 2 4704 Niederbipp
Bauherrenvertretung:	SBM Simonet Bau Management AG Heinz Simonet Mülistrasse 43 6264 Pfaffnau
Projektleiter	GWJARCHITEKTUR AG Stefan Signer
Projektnummer	13000.Y
Datei	T_13000.Y_Mobilitätskonzept_Galexis_160916.docx
Berichtversion	16.09.2016
Berichtverfasser	Gilles Leuenberger / gilles.leuenberger@kontextplan.ch Christian Stach / christian.stach@kontextplan.ch Markus Hofstetter / markus.hofstetter@kontextplan.ch



Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	4
1.1 Aufgabe	4
1.2 Grundlagen	4
1.3 Mobilitätsmanagement in Unternehmen	5
1.4 Prozess Mobilitätsmanagement	6
2. Zielsetzung	7
2.1 Stossrichtung der Galenica Gruppe	7
2.2 Konkrete Zielsetzungen	9
3. Ausgangslage	10
3.1 Erschliessung	10
4. Stossrichtung Mobilitätskonzept	16
5. Massnahmen des Mobilitätsmanagements	18
5.1 Massnahmenstruktur	18
5.2 Massnahmenfächer Galenica Gruppe	19
6. Parkfeldbedarf und Fahrtenerzeugung	22
6.1 Parkfeldbedarf der Mitarbeiter der Galenica Gruppe am U8	23
6.2 Parkfeldnachweis durch Extrapolation des heutigen Zustands	25
6.3 Parkfeldnachweis gemäss Bauverordnung Kanton Bern	27
7. Fahrtenerzeugung MIV und LW	29
8. Monitoring und Wirkungsbeurteilung	30

Anhang A: Übersicht Parkplätze und Fahrtenberechnung

Anhang B: Berechnungsformular Parkplatznachweis (Agglomerationen) nach BauV

Abkürzungen

KXP	Kontextplan
U8	Untermattweg 8, Bern: Standort Galenica Gruppe
PW	Personenwagen
LW	Lastwagen
PF	Parkfeld
PP	Parkplatz
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
FVV	Fuss- und Veloverkehr



1. Einleitung

1.1 Aufgabe

Am Standort Untermattweg 8 in Bern plant die Galexis AG (ein Unternehmen der Galenica Gruppe) die Transformation von der Gewerbe- zur Dienstleistungsnutzung. Die Anzahl der Arbeitsplätze in der Liegenschaft erhöht sich mit der Umnutzung von 480 auf 800 Arbeitsplätze und soll künftig weitere Unternehmen der Galenica Gruppe beherbergen (Galexis, Vifor Pharma, G-Pharma, Galenicare, Amavita, CoopVitality, Winconcept, Alloga, Medifilm, HCI Solutions um einige zu nennen). Infolge ist auch erforderlich, die zur Verfügung stehende Anzahl Parkplätze zu erhöhen. Ausschlaggebend dafür sind zahlreiche Mitarbeitende im Aussendienst, welche auf ein Fahrzeug angewiesen sind, sowie geplante Schulungen, welche eine markant höhere Anzahl an Besuchenden zur Folge hat. Die heute zur Verfügung stehenden und baubewilligten 227 PP sollen massvoll erhöht werden.

Im Rahmen der Überbauungsordnung hat die Galexis AG ein Mobilitätskonzept für den Standort Untermattweg 8 erarbeitet.

Mit dem vorliegenden Konzept sollen die verkehrstechnischen Gegebenheiten am Standort näher betrachtet werden um Potenziale zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl durch die Angestellten zu eruieren, welche mithilfe von aufgezeigten Mobilitätsmassnahmen gesteuert werden soll. Weiter wird der zukünftige Parkfeldbedarf am Firmenstandort Untermattweg 8 ausgewiesen und die entsprechend generierten Fahrten abgeschätzt.

1.2 Grundlagen

- Gesamtkonzept Galenica Gruppe, Verkehrsgutachten, Kontextplan AG, 17.02.2016
- Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2015, Mobilität und Gesamtverkehr, Stadt Bern, Juni 2015
- Velostrategie Stadt Bern 2013 – 2016, Stadt Bern, November 2013
- Internetbefragung via Internetplattform und dazugehöriger Bericht Mitarbeiterbefragung zum Gesamtkonzept Galenica Gruppe Untermattweg 8, KONTEXTPLAN, 10.11.2015
- Entwicklungsschwerpunkt Bern – Ausserholligen, Bericht Verkehr und Umwelt, Stand vom 17. September 2008



1.3 Mobilitätsmanagement in Unternehmen¹

Mobilitätsmanagement legt den Fokus auf eine bewusste Mobilitätsplanung und Transportmittelwahl und eine bessere Fahrzeugauslastung. Massnahmen des Mobilitätsmanagements führen somit zu einer effektiven und effizienten Mobilität in der Gesellschaft. Damit lassen sich Energieverbrauch, Kosten, Ineffizienz und Stresssituationen reduzieren. In der Umsetzung ist das Mobilitätsmanagement kostengünstig – denn viele kleinere Massnahmen erzielen zusammen eine grosse Wirkung. Massnahmen im Pendler- und Geschäftsverkehr führen z.B. zu einer Verlagerung vom Auto hin zum öffentlichen Verkehr und zum Velo. Diese Modalsplitveränderungen betragen durchschnittlich 15 % und können mit gezielten aufeinander abgestimmten Massnahmen über 30 % erreichen.

Gemeinden profitieren von:

- *einer aktiveren Zusammenarbeit mit den Unternehmen und dem Generieren von Synergien einer effizienten Nutzung der Verkehrsinfrastruktur (Staureduktion).*
- *einer höheren Standortattraktivität und einer bessern Lebens- und Wohnqualität.*
- *einer hohen Glaubwürdigkeit dank Mobilitätsmassnahmen in gemeindeeigenen Betrieben.*
- *der Chance, Themen wie «Energistadt» und «Nachhaltigkeit» sichtbar zu machen.*

Unternehmen profitieren von:

- *reduzierten Mobilitätskosten und einer effizienteren Nutzung von Firmenfahrzeugen und Parkplätzen.*
- *einer besseren Abstimmung und Kooperation mit der Gemeinde.*
- *einer besseren Erreichbarkeit und höheren Standortattraktivität.*
- *zufriedenen, gesunden und leistungsfähigere Mitarbeitenden (weniger Krankheit, weniger Unfälle)*
- *einem besseren Image, weil sie den Tatbeweis für Nachhaltigkeit erbringen*

¹ Text übernommen aus www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch



1.4 Prozess Mobilitätsmanagement

Im Rahmen des zu erarbeitenden Mobilitätskonzepts werden die Phasen bis zur Definition der Massnahmen sowie die Zielvereinbarung zusammen mit dem Unternehmen erarbeitet.

Im Prozess des Mobilitätsmanagements schliesst sich mit dem Themenfeld Monitoring & Controlling der Kreis des Mobilitätskonzepts. Das Mobilitätsmanagement wird stetig weitergetrieben.

Die Planung der Umsetzung von Massnahmen sowie das Monitoring & Controlling sind nicht Teil dieses Mobilitätskonzepts.

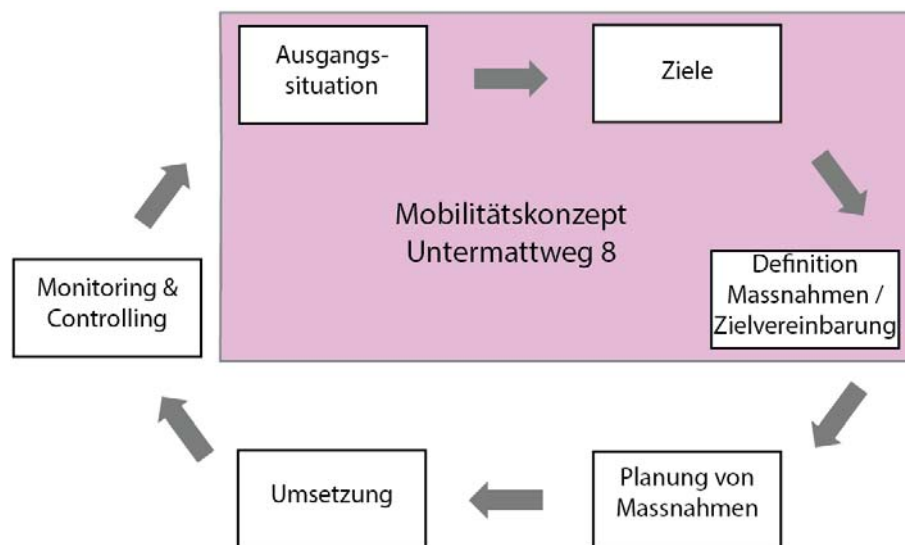


Abbildung 1: Prozess Mobilitätsmanagement

Tabelle 1: Erläuterungen zur Erarbeitung und Umsetzung eines Mobilitätskonzepts

Phase	Schritte	Zuständigkeit
Informieren, motivieren	Beteiligte vernetzen und Informationen zur Verfügung stellen, Mitarbeitende einbeziehen	Unternehmen
Analysieren	Ist-Zustand erheben und analysieren (inner- und ausserbetriebliche Rahmenbedingungen), Potenziale abschätzen	Verkehrsplaner
Planen	Ziele festlegen, Massnahmen definieren und wirkungsorientiert gewichten, Massnahmen ausarbeiten	Verkehrsplaner, zusammen mit Unternehmen
Umsetzen	Massnahmen umsetzen (evtl. als Pilotversuch), Wirkungen messen und Erfolg evaluieren	Planer / Unternehmen
Erfolg kontrollieren	Zielerreichung kontrollieren	Planer / Unternehmer



2. Zielsetzung

2.1 Stossrichtung der Galenica Gruppe

Mithilfe eines Mobilitätskonzepts sollen die durch die Aktivitäten und dem Standort der Galenica Gruppe generierten Verkehrsarten möglichst effizient wie auch umwelt- und sozialverträglich abgewickelt werden können. Dazu bedarf es einer aktiven Rolle des Unternehmens selbst, indem es Massnahmen in seinem eigenen Wirkungsbereich umsetzt, die idealtypisch auf diejenigen Verkehrsarten mit grösstmöglichem Wirkungspotenzial ausgerichtet sind.

Am Hauptsitz der Galenica Gruppe arbeiten zahlreiche Mitarbeitende, welche eine überdurchschnittliche Präsenz ausserhalb des Gebäudes aufzuweisen haben (Kader, Aussendienst, Service etc.). Dabei gilt es die heute 491 Apotheken zu betreuen, welche sich auf die ganze Schweiz verteilen. Entsprechend ergeben sich bei der Verkehrsmittelwahl für viele Arbeitnehmer Einschränkungen: rund 40 % aller Personen sind zur Ausübung ihrer Arbeit auf ein betriebsnotwendiges Fahrzeug angewiesen und fahren damit an den Standort Untermattweg 8.

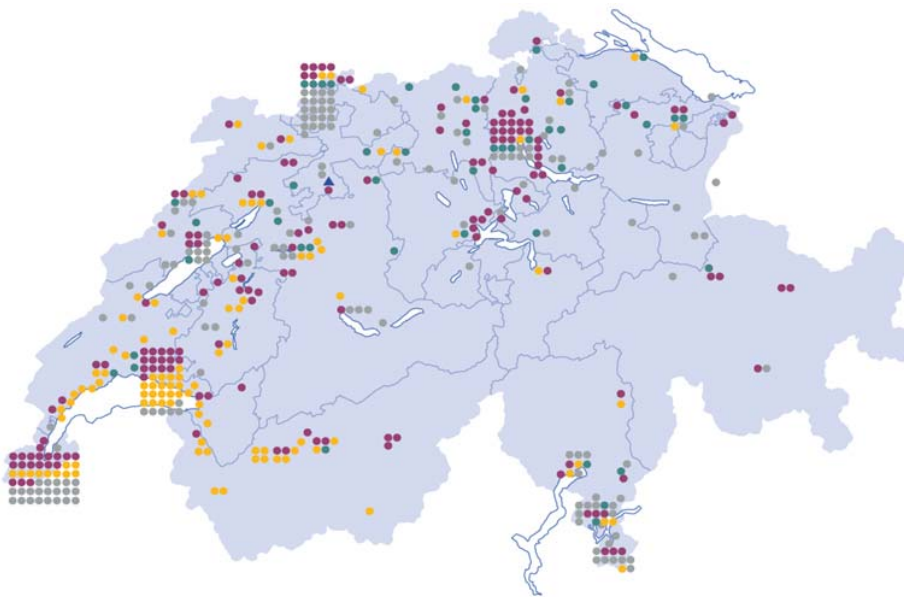
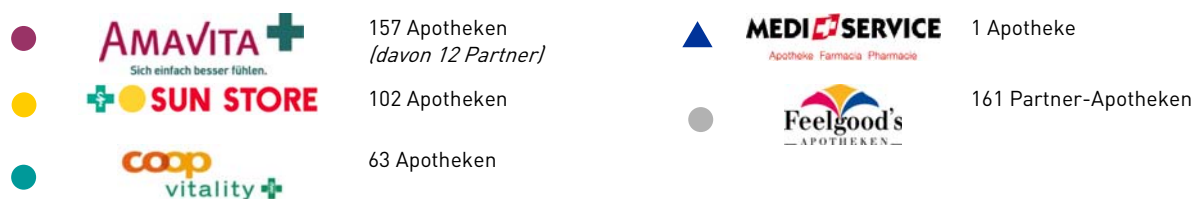


Abbildung 2: Apothekenstandorte (von Bern aus geführt)





Insgesamt wurden im Jahre 2015 491 Apotheken von Bern aus geführt. Bis im Jahre 2020 sollen 500 Eigene (bisher 330) und 200 Partner-Apotheken (bisher 161) von Bern aus geführt werden.

Des Weiteren sind vor Ort Kurslokale mit bis zu 300 Sitzplätzen vorgesehen, in welchen jährlich über 300 Weiterbildungen für Teilnehmende aus der ganzen Schweiz stattfinden. Aufgrund der langen Anreisewege sind diese teilweise auf ein Auto angewiesen.

Die Galenica Gruppe ist gewillt, das Thema der Mobilität aktiv anzugehen. So wird mit dem Bauprojekt am Untermattweg 8 die Förderung des Velos als Verkehrsmittel konsequent umgesetzt: es werden gedeckte Abstellplätze im Haus erstellt, Duschen und Schliessfächer bereitgestellt wie auch Ladestationen für E-Bikes betrieben. Durch diese Massnahmen wird die Attraktivität des Velos als Verkehrsmittel gegenüber heute deutlich erhöht.

Dank einem direkten Zugang zur Bushaltestelle und der Erstellung eines gedeckten Wartebereichs (sofern möglich und gewünscht) auf dem Firmengelände wird der Komfort für die Fussgänger zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs verbessert.

Ein Parkplatzmanagement ermöglicht einen ökologischen Umgang mit dem vorhandenen Parkraum.



2.2 Konkrete Zielsetzungen

Nachfolgend sind konkrete Ziele formuliert, welche Galenica Gruppe durch die Umsetzung der Mobilitätsmassnahmen erreichen will:

- _ Effiziente und nachhaltige Abwicklung der Mobilität.
- _ Positionierung der Galenica Gruppe als umweltbewusstes Unternehmen.
- _ Gute Erreichbarkeit des Firmenstandortes Untermattweg 8 für die verschiedenen Verkehrsarten.
- _ Modal-Split der Mitarbeiter und Kunden soll in Richtung der Werte der Stadt Bern angeglichen werden (Ausnahme für auf PW-angewiesene Mitarbeiter).
- _ Wirtschaftlich sinnvolle Nutzung der Gebäudeflächen (Platz für Arbeitsplätze statt Platz für Parkplätze).
- _ Gute Auslastung der vorhandenen Parkplätze.
- _ Massnahmen des Mobilitätsmanagements mit möglichst gutem Kosten-Nutzen Verhältnis.
- _ Attraktive Rahmenbedingungen für den Veloverkehr.

Entsprechend der genannten Ziele wurde ein Massnahmenfächer für das Unternehmen erarbeitet [Kap. 5.2].



3. Ausgangslage

3.1 Erschliessung

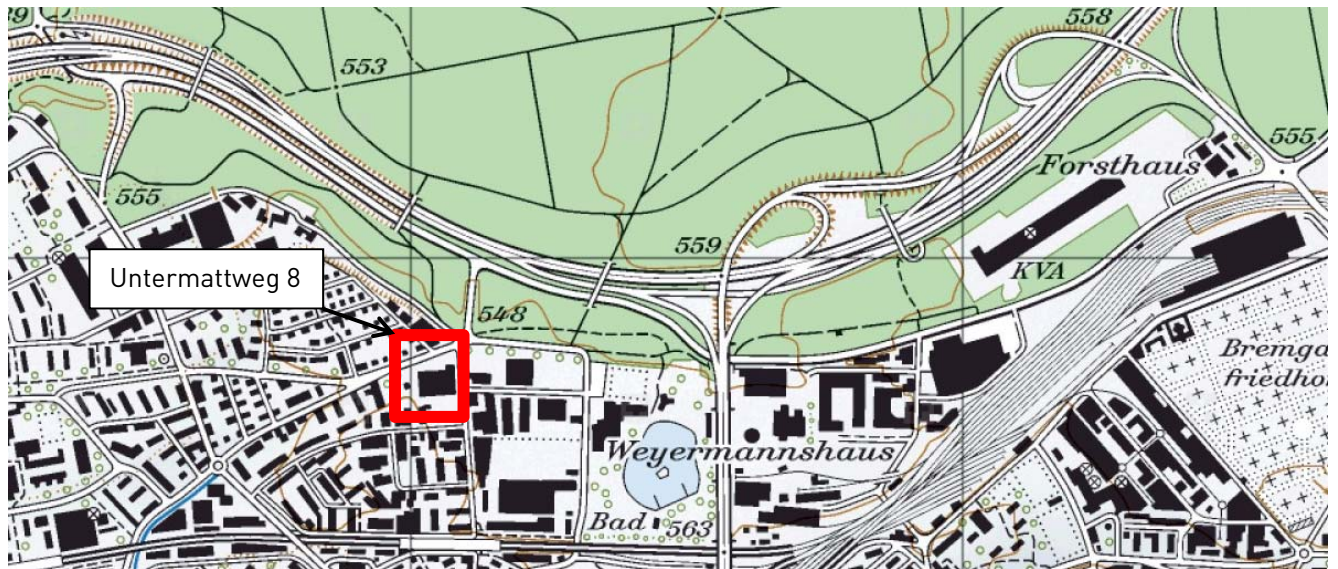


Abbildung 3: Übersicht Standort Unter mattweg 8 [U8]
[Reproduziert mit Bewilligung von Swisstopo JA 100015]

Der Firmenstandort am Unter mattweg 8 liegt gut erschlossen im Stadtgebiet Stöckacker in Bern zwischen der Autobahn A1 und dem S-Bahnhof Stöckacker, in unmittelbarer Nähe zum Freibad Weyermannshaus.

Das Mobilitätskonzept richtet sich nach den definierten Zielen und Rahmenbedingungen, welche für die zukünftige Nutzung am Standort Unter mattweg 8 (Parzelle 3562) gelten. Gemäss Richtplanung ist die Aufhebung der Aussenparkplätze auf der Parzelle 248 geplant. Die Parkplätze werden neu in der Einstellhalle am Unter mattweg 8 angeboten (Abbildung 4). Auf diese Weise wird die Parzelle 248 für eine Zwischennutzung resp. zonenkonformen Neunutzung frei. Die zukünftige Nutzung der Parzelle 248 wird in diesem Mobilitätskonzept nicht berücksichtigt.



3.1.1 Übersicht

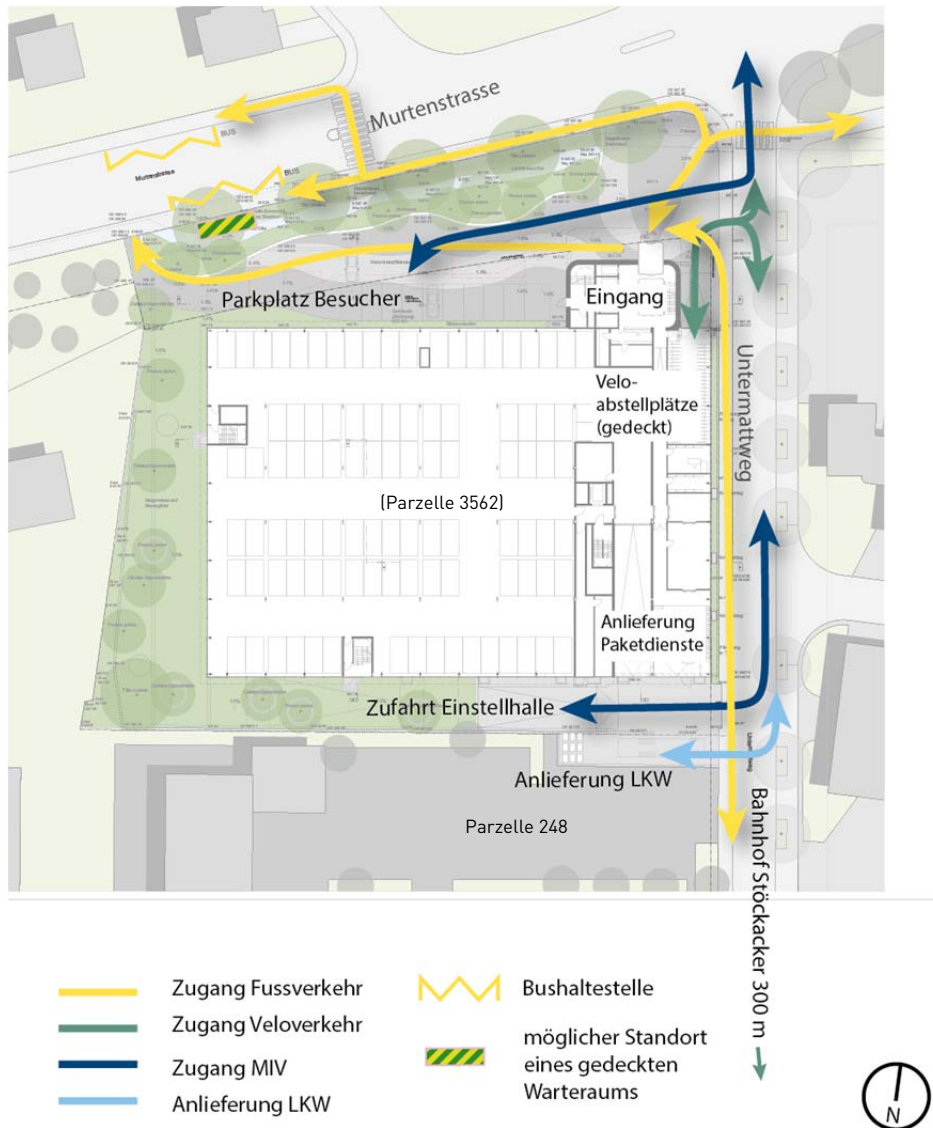


Abbildung 4: Erschliessung Projekt Untermattweg 8

Der Hauptzugang zum Gebäude befindet sich an der Nordostecke des Gebäudes und wird im Rahmen der Sanierung repräsentativ gestaltet. Für Zufussgehende ist der Haupteingang gut zugänglich und in allen Richtungen an das übergeordnete Fusswegnetz angebunden. Die Bushaltestellen (Linie 27 & 101) sind für die Fussgänger weiterhin gut erschlossen. Des Weiteren fallen die Anlieferungen durch Lastwagen praktisch weg (nur noch sehr sporadische Anlieferungen) und die Fahrzeuge der Angestellten werden nicht mehr über die Hauptzugänge der Zufussgehenden geführt. Der verbleibende Warenumschlag für Restaurant und Büromaterial findet nur auf der Rückseite des Gebäudes statt.



Der Veloverkehr erreicht das Areal über den Untermattweg. Für Velofahrende werden direkt neben dem Haupteingang zahlreiche gedeckte, gebäudeinterne Veloabstellplätze angeboten. Von diesen aus ist die Eingangshalle schnell und bequem erreichbar.

Der MIV erreicht das Areal ebenfalls über den Untermattweg, wobei die Zu- und Wegfahrt hauptsächlich über die anschliessende Murtenstrasse abgewickelt wird. Auf der Nordseite werden 10 Parkplätze für Besucher angeboten. Der Grossteil der angebotenen Parkplätze befindet sich in einer Einstellhalle, welche über eine Rampe mit Anschluss an den Untermattweg erreicht werden.

Um bei sporadischen Anlieferungen mit Lastwagen (LW) den Verkehr nicht zu behindern befindet sich ein Abstellplatz auf der Südseite des Hauses. Für Lieferdienste (DHL/Post) befindet sich ein gedeckter Bereich zur Anlieferung welcher an die Einstellhallenzufahrt angebunden ist.

3.1.2 Fuss- und Veloverkehr

Übergeordnete Planungsinstrumente

Das Gebiet ist bereits heute gut an das übergeordnete Veloroutennetz angeschlossen. Auf übergeordneten Routen soll der Veloverkehr möglichst schnell, direkt und hindernisfrei verkehren können. Die Fahrdistanz zum Hauptbahnhof beträgt ca. 3.4 km.

In der Velostrategie 2013 – 2016 der Stadt Bern ist eine Übergeordnete Veloroute entlang der Achse Murtenstrasse ausgewiesen, die den Standort U8 mit dem Bahnhof Bern direkt verbindet. Ein Teilstück davon gehört ebenso zur Veloroute von SchweizMobil, die von Bern nach Laupen führt. Der Standort U8 ist durch die Murtenstrasse an das Hauptroutennetz des Richtplans Veloverkehr (2009, Stadt Bern) angeschlossen.

Gemäss dem Stadtentwicklungskonzept 2015 Mobilität und Verkehr² verfolgt die Stadt Bern das Ziel, das grosse vorhandene Potenzial des Veloverkehrs umfassend auszuschöpfen und mit nahezu einer Verdoppelung des Veloanteils am Gesamtverkehr zur Velostadt zu werden. Dementsprechend sieht das STEK 2015 verschiedene Handlungsansätze und Massnahmen vor und strebt hohe Standards für die Veloinfrastruktur an.

² STEK: STEK 2015, Mobilität und Gesamtverkehr, Stadt Bern, 6.2015

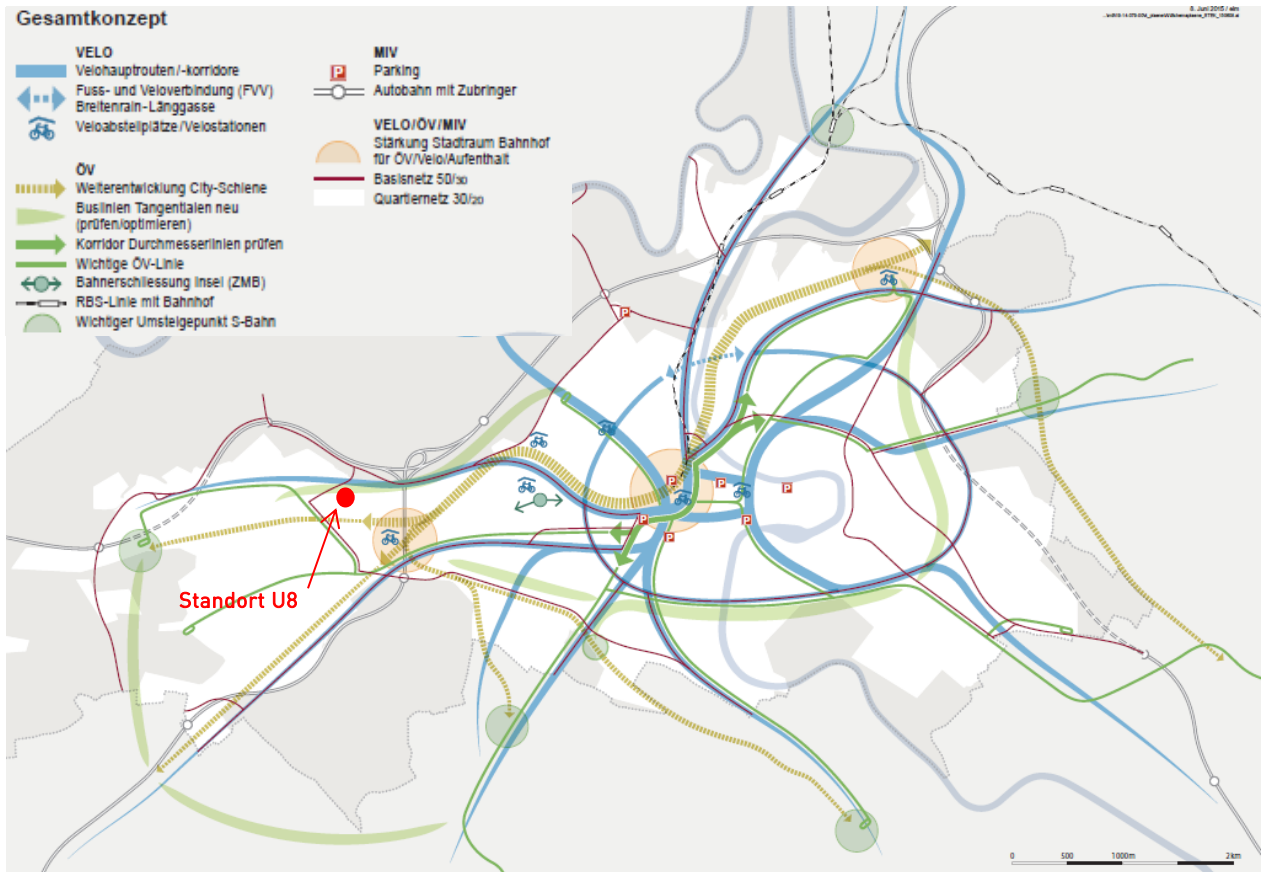


Abbildung 5: Auszug aus Entwurf STEK 2015, Mobilität und Gesamtverkehr, Stadt Bern, 6.2015



3.1.3 Öffentlicher Verkehr

Der Standort Untermattweg 8 ist gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Gemäss dem Geoportal des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) befindet sich das Gebiet um den Untermattweg 8 heute in einer öV-Gütekategorie B, was einer guten Erschliessung entspricht³.

Die vom Hauptbahnhof Bern her kommende Postautolinie 101 bedient die Bushaltestelle Untermattweg im 10-Minuten Takt und bildet damit die Hauptanbindung des Unternehmensstandorts an den Bahnhof Bern. Attraktive Anschlüsse an die Fernverkehrszüge sind durch den dichten Takt gewährleistet.

Einen weiteren öV-Anschlusspunkt bildet der in 300 m Entfernung gelegene S-Bahnhof Stöckacker, der durch die S-Bahnlinie 51 im 30-Minuten Takt und der Tramlinie 8 im 7-Minuten Takt bedient wird. Die Strecke vom Bahnhof zum Standort U8 kann zu Fuss über eine Quartierstrasse zurückgelegt werden.

Der Bahnhof Bümpliz Nord ist mit der Buslinie 27 mit dem U8 verbunden und bedient diesen jeweils im 15-Minuten Takt.

3.1.4 Carsharing

Im Umfeld des U8 befindet sich heute ein zu Fuss leicht erreichbarer Mobility-Standort⁴ mit einem Car-Sharing Angebot. Aktuell ist das Angebot jedoch mit einem Fahrzeug stark begrenzt. Jedoch besteht die Möglichkeit, das Angebot zu erweitern. Ein weiterer Standort liegt beim Bahnhof Bümpliz Nord, welcher mit dem Bus vom Untermattweg 8 in 12 min erreichbar ist.



Abbildung 6: Abbildung Mobility-Standorte heute aus Homepage www.mobility.ch

³ Zur Berechnungsmethodik der ÖV-Gütekategorie siehe Grundlagenbericht für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung, Bundesamt für Raumentwicklung, 2.2015

⁴ Mobility Car-Sharing Schweiz, Mobility Genossenschaft



3.1.5 Motorisierter Individualverkehr

Erschliessung

Die Erschliessung des Perimeters für den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist sehr gut. Über die Hauptverkehrsstrasse Neue Murtenstrasse sind die in unmittelbarer Nähe gelegenen Autobahnanschlüsse (Bern Bethlehem und Bern Forsthaus) schnell erreichbar.

Parkfeldbestand auf dem Gelände der Galenica Gruppe

Heute bestehen auf der Parzelle Nr. 248 (Untermattweg 14) im südlichen Teil des Areals, 79 Aussenparkfelder, die von der Galenica Gruppe genutzt werden. Weiter sind 44 Aussenparkfelder um das heutige Gebäude angeordnet. Die Restlichen 104 Parkfelder befinden sich in der Einstellhalle im Untergeschoss des Gebäudes. Insgesamt bestehen heute am Standort 227 baubewilligte Parkfelder.

Im Rahmen des Umbauprojekts ist es das Ziel, zukünftig einen Grossteil der Aussenparkfelder in das Gebäude zu verlegen. Von den Aussenparkfeldern werden nur noch 10 Parkfelder für Besucher bestehen bleiben.

Parkplätze im Umfeld

Die nachfolgende Grafik zeigt die in der Umgebung des Firmenstandorts Untermattweg 8 gelegenen öffentlichen Parkplätze. Gemäss der Mitarbeiterbefragung (Kap. 6.1) nutzt ein Teil der Angestellten Parkplätze ausserhalb des Areals der Galenica Gruppe am Untermattweg 8. Es ist vorgesehen, die Parkierung der Mitarbeiter künftig auf dem Areal unterzubringen.

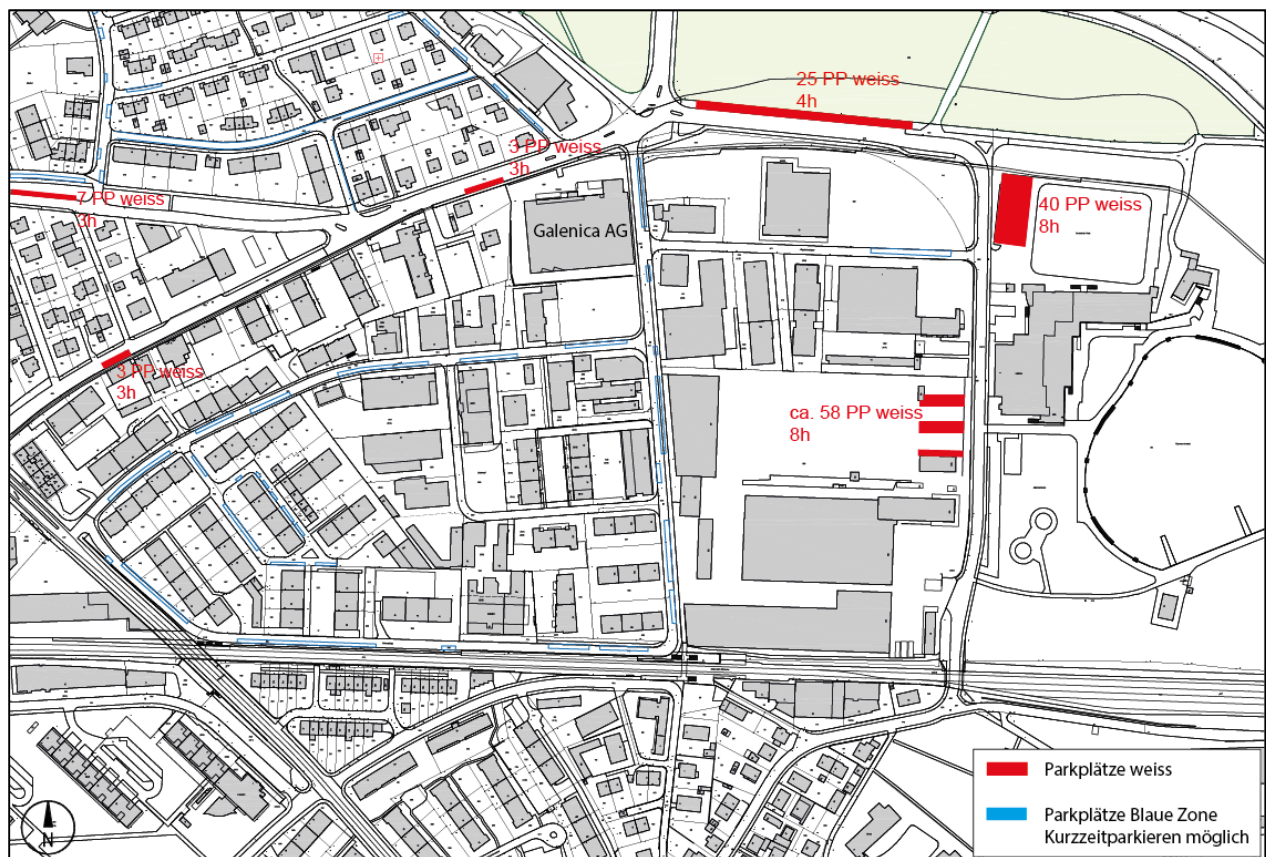


Abbildung 7: Bestand an öffentlichen Parkplätzen im umliegenden Quartier



4. Stossrichtung Mobilitätskonzept

Der Modal-Split beschreibt den Anteil der benutzten Verkehrsmittel an der Gesamtheit der durch die Zielpersonen zurückgelegten Wege. Es wird unterschieden nach den Verkehrsträgern MIV, öV und Fuss- und Veloverkehr.

Mit den im Mobilitätskonzept vorgesehenen Massnahmen soll die Verkehrsmittelwahl der Angestellten für den Arbeitsweg und damit der Modal-Split wirksam beeinflusst werden. Ziel ist es, den Modal Split am Standort möglichst jenem des Gesamtverkehrs der Stadt Bern (43 %) anzunähern.

Modal-Split Wohnbevölkerung Stadt Bern (2015)

Der Modal-Split der Wohnbevölkerung der Stadt Bern zeigt die Verkehrsmittelwahl der in der Stadt Bern wohnhaften Personen (für die täglich zurückgelegten Wege). Es ist offensichtlich, dass der Modal-Split einer städtischen Bevölkerung verhältnismässig hoch zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs ausfällt.

Modal-Split Gesamtverkehr (2015)

Der Gesamtverkehr schliesst zur städtischen Bevölkerung auch die Verkehrsteilnehmer ein, die nicht in der Stadt wohnhaft sind. Dabei zeigt sich ein Modal-Split mit einem erhöhten MIV-Anteil zulasten des Fuss- und Veloverkehrs. Der öV-Anteil bleibt derselbe.

Modal-Split Standort U8 der Galenica Gruppe (Zustand 2015)

Der Modal-Split des durch den Unternehmensstandort generierten Verkehrs 2015 wurde aus der Mitarbeiterbefragung⁵ der Galexis AG (Kap. 6.1) ermittelt. Dabei sind nur die Arbeitswege berücksichtigt (Es kann davon ausgegangen werden, dass die Auswertung der täglich zurückgelegten Wege zu einer marginalen Veränderung des Modal-Splits führen würde).

⁵ Bericht Mitarbeiterbefragung zum Gesamtkonzept Galenica Untermattweg 8, 04.03.2015, KONTEXTPLAN



Nachfolgend wird der heutige Modal-Split der Stadt Bern sowie der des Areals der Galaxis AG (Situation heute und der angestrebte Zielzustand) betrachtet:

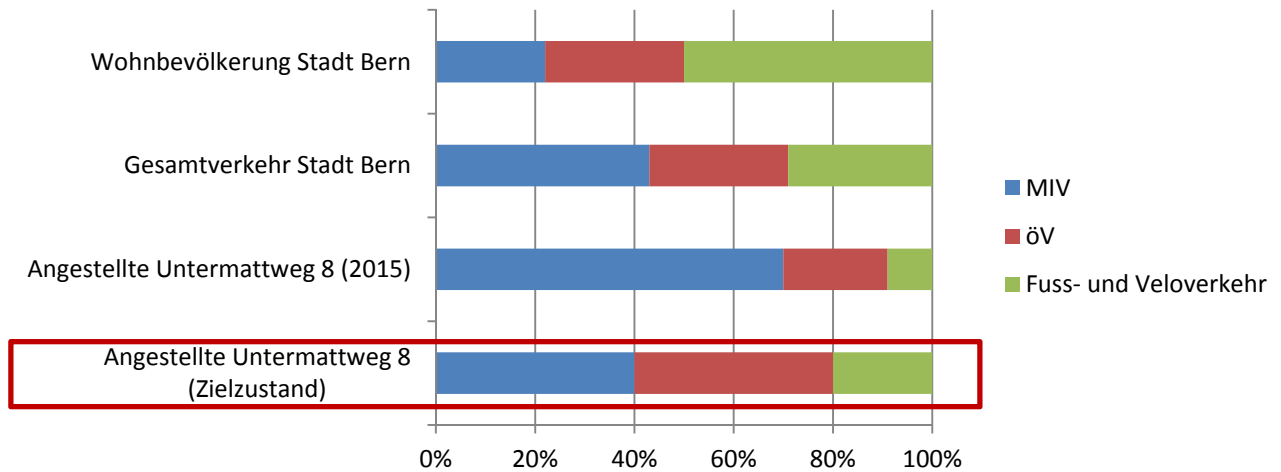


Abbildung 8: Gegenüberstellung Modal-Split Stadt Bern und Galenica Gruppe U8

Folgerung

Der Modal-Split der Angestellten der Galenica Gruppe fällt im Vergleich zum städtischen Gesamtverkehr zu Gunsten des MIV mit einem Anteil von rund 70% gegenüber 43% höher aus. Dies kann Teil damit begründet werden, dass ein verhältnismässig grosser Anteil der Angestellten für ihre Geschäftstätigkeit auf einen PW angewiesen sind (siehe Kap. 6.1). Mit entsprechenden Mobilitätsmassnahmen wird der verhältnismässig hohe Anteil an MIV zugunsten einer stärkeren Nutzung des öV und des Fuss- und Veloverkehrs dem städtischen Wert angeglichen werden.



5. Massnahmen des Mobilitätsmanagements

5.1 Massnahmenstruktur

Die Massnahmen des Mobilitätsmanagements können entsprechend untenstehender Grafik strukturiert werden. Die farblich hinterlegten Massnahmenbereiche werden für das Mobilitätskonzept der Galenica Gruppe zur Weiterverfolgung empfohlen:

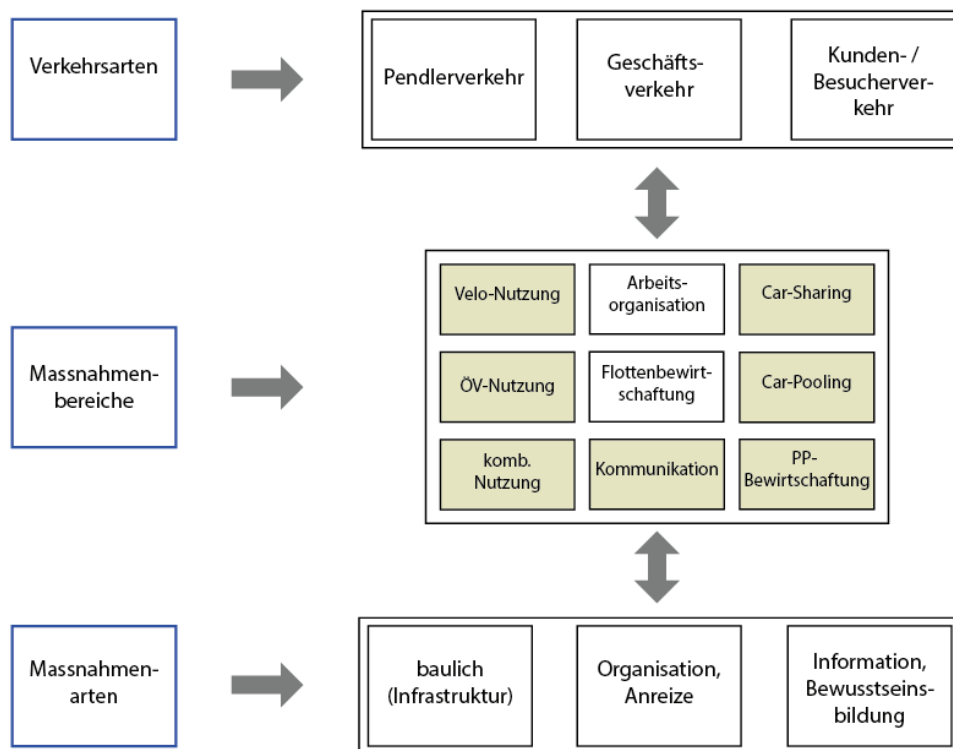


Abbildung 9: Strukturierung der Massnahmen



5.2 Massnahmenfächer Galenica Gruppe

Im Massnahmenfächer werden die für die Galenica Gruppe geeigneten Mobilitätsmassnahmen beschrieben, deren Potenziale erläutert sowie die Wirkung beurteilt.

5.2.1 Fuss- und Veloverkehr ++

- Bereitstellen einer idealen Infrastruktur: genügende Anzahl Veloabstellplätze mit Abschiessvorrichtung.
- Beleuchtete, wettergeschützte Abstellanlagen / Ideale Lage auf Firmenareal (nahe an Eingang).
- Ladestationen für Elektrovelos.
- Sanitäre Anlagen, Möglichkeit zum Duschen.
- Information über Velorouten (z.B. Veloroutenplan zur Verfügung stellen).
- Finanzierungsmodelle (z.B. Mitfinanzierung von Velos, Zubehör etc.).
- Aktion „Bike to work“.
- Firmeninterne Aktionen, die Anreize für das Zufussgehen schaffen.

Potenzial:

- Gemäss Mitarbeiterbefragung haben über 20 % der Mitarbeitenden einen Arbeitsweg von unter 10 km. Insbesondere die zunehmende Verbreitung von Elektrovelos macht es möglich, dass auch Distanzen von 10 km und mehr mühelos bewältigt werden können.
- Mitarbeiter, die in der Stadt Bern wohnen, können unter Anreizen zum Zufussgehen motiviert werden.

5.2.2 Öffentlicher Verkehr +++

- Abstimmung von Terminen auf Fahrplan des öV.
- Information von Angestellten und Kunden über öV-Angebot.
- Beteiligung des Unternehmens an öV-Abonnements (z.B. auch durch Verpflichtungen von Angestellten, „Libero Job-Abo“).
- Anreize durch Spesenregelung (z.B. Verpflichtung bei Geschäftsreisen wenn möglich den öV zu benutzen).
- GA's / Tageskarten für Geschäftsreisen.

Potenzial:

- Generell hohes Potenzial.
- die Mitarbeiterbefragung und Erfahrungen aus anderen Unternehmen zeigen, dass die Kosten für öV-Tickets und Abonnements oft ausschlaggebend sind für die Verkehrsmittelwahl, zumal die Angestellten meistens über ein Privatfahrzeug verfügen.

Legende zur Wirkung:

- +++ hohe Wirkung erwartet
- ++ mittlere Wirkung erwartet
- + tiefe Wirkung erwartet



5.2.3 Business Car Sharing ++

- _ Car-Sharing Pool für Firmenwagen auf dem firmeneigenen Areal.
- _ Aufnahme des Mobility Business-Modells in die Firma (Pool Car Sharing von Mobility).
- _ Möglichkeit für Mitarbeiter zum privaten Gebrauch.

Potenzial:

- _ Angesichts der hohen Anzahl an benötigten Firmenwagen im Unternehmen besteht ein grosses Potenzial mit grossem Effekt.
- _ Es stellt sich die Frage nach der spezifischen Nachfrage (Regelmässigkeit und Häufigkeit des Gebrauchs der einzelnen Personen).

5.2.4 CarPooling +

- _ Fördern von Fahrgemeinschaften unter den Angestellten durch das Unternehmen.
- _ Das Unternehmen stellt Plattformen zur Bildung von Fahrgemeinschaften zur Verfügung und bewirtschaftet diese.

Potenzial:

- _ Eher geringe Bereitschaft, den Aufwand zu betreiben.
- _ Eingeschränkte Unabhängigkeit.
- _ Funktioniert nur in wenigen Fällen (z.B. Nachbarschaft, gleiche Abteilung etc).
- _ Externe Plattformen in Angebot integrieren (z.B. E-Carpooling.ch).

5.2.5 Parkraummanagement +++

- _ Parkraumbewirtschaftung, geregelt mit firmeneigenem Reglement.
- _ Vergabe von firmeneigenen PP aufgrund Kriterien aus Reglement (Business-Need Konzept).
- _ Quersubventionierung: z.B. Förderung Fuss- und Veloverkehr oder Subventionierung von öV-Abo's mit Einnahmen aus Parkplatzbewirtschaftung. Ökobonus.
- _ Mehrfachnutzung von Parkplätzen (Day-Pool Konzept).

Potenzial:

- _ Parkraumbewirtschaftung hat erfahrungsgemäss einen grossen Effekt auf die Verkehrsmittelwahl von Angestellten.
- _ Aus der Mitarbeiterbefragung geht hervor, dass die Bereitschaft, für einen Parkplatz zu bezahlen, ab einer bestimmten Höhe des Preises markant sinkt.
- _ Quersubventionierung fördert das Bewusstsein der Angestellten und schafft Anreize zur Änderung der Verkehrsmittelwahl.
- _ Unter Umständen besteht die Gefahr, dass auf externe Parkplätze ausgewichen wird.



5.2.6 Firmenerreichbarkeit ++

- Kurse, Sitzungstermine etc. werden auf Ankunft von öffentlichen Verkehrsmitteln abgestimmt.
- Konsequente Information und Hinweise über Erreichbarkeit des Firmenstandorts mittels öV / Angaben zu Fahrplänen etc. (Internetauftritt, Korrespondenz mit Kunden, E-Mails etc). Möglichkeiten zur Personalisierung werden angewendet.
- Abholdienst für Kunden an öV-Haltestellen.

Potenzial:

- Jährlich ca. 15'500 Kursteilnehmer → täglich durchschnittlich 100 Besucher von Kursen.
- Kleiner Effekt auf Angestellte.
- Hohes Potenzial für Dienstleistungsunternehmen mit hohem Besucheranteil.

5.2.7 Kommunikation ++

- Sensibilisierung von Angestellten und Kunden durch regelmässige Information über Angebote, Anreize etc.
- Vorbildfunktion von Vorgesetzten.

Potenzial:

- Der Erfolg von vielen Massnahmen ist abhängig vom Willen der Angestellten. Dementsprechend ist die Information und Sensibilisierung zur Thematik wichtig.

5.2.8 Arbeitsreglement +

- „Work at home“.
- Möglichkeit, Reisezeit als Arbeitszeit zu nutzen schafft den Anreiz, mit den öV zu reisen.

Potenzial:

- Abhängigkeit von Geschäftstätigkeit und Arbeitsinfrastruktur



6. Parkfeldbedarf und Fahrtenerzeugung

Anhand der heute verfügbaren Daten über die Entwicklung des Standortes Untermattweg 8 soll der zukünftige Parkfeldbedarf sowie die Fahrtenerzeugung hergeleitet werden.

Ausgewiesen werden der heutige Zustand und der Zukünftige mit und ohne Wirkung von Mobilitätsmassnahmen aus dem vorliegenden Mobilitätskonzept.

Parkfeldnachweis

Heute sind im Gebäude der Galexis AG am Untermattweg verschiedene Firmen mit insgesamt ca. 480 Arbeitsplätzen ansässig. Für die **Galenica Gruppe arbeiten heute rund 350 Personen**, weitere 130 Personen werden durch Unternehmen beschäftigt, welche nicht der Galenica Gruppe angehören. Zukünftig werden nur noch Arbeitsplätze für die Galenica Gruppe zur Verfügung stehen. Es wird mit einer Erhöhung der Anzahl Arbeitsplätze von heute 480 auf zukünftig 800 ausgegangen.

Der Nachweis der notwendigen Parkfelder erfolgt anhand der Struktur und Nutzung der heute beschäftigten 350 Mitarbeitenden der Galenica Gruppe, mit welchen eine Mitarbeiterbefragung durchgeführt wurde.

Der Nachweis der notwendigen Parkfelder erfolgt mittels zwei Szenarien:

- _ Szenario Parkfeldnachweis gemäss BauV
- _ Szenario Parkfeldnachweis gemäss Extrapolation des heutigen Zustandes.



6.1 Parkfeldbedarf der Mitarbeiter der Galenica Gruppe am U8

Im Rahmen des Bauprojekts der Galaxis AG wurde zum Mobilitätsverhalten und zur genaueren Eruierung des Bedarfs an Parkplätzen eine Mitarbeiterbefragung⁶ unter den Angestellten am Untermattweg 8 durchgeführt. Dabei haben sich über 85% der Angestellten an der Umfrage beteiligt.

Die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung zeigen, dass der Reisekomfort, hohe Ticketpreise für den öV und die Dauer des Arbeitsweges die wichtigsten Kriterien für die Verkehrsmittelwahl darstellen. Für den vermehrten Gebrauch des öV durch die Angestellten sind finanzielle Anreize seitens des Arbeitgebers am effektivsten. Dies zeigen auch Erfahrungen aus anderen Angestelltenbefragungen und Mobilitätskonzepten von Unternehmen.

Weiter ging aus der Befragung hervor, dass eine verhältnismässig hohe Anzahl an Angestellten aufgrund ihrer Geschäftstätigkeit auf einen Firmenwagen oder privaten PW angewiesen ist. Dies stellt eine wichtige Erkenntnis zur Abschätzung des zukünftigen Parkfeldbedarfs am Standort Untermattweg 8 dar, und wurde dementsprechend genauer untersucht (Tabelle 2).

Nachfolgend sind die Mitarbeiterprofile der verschiedenen Gesellschaften der Galenica Gruppe mit der Anzahl der Personen aufgeführt, welche aufgrund ihrer Geschäftstätigkeit auf einen PW angewiesen sind (Stand 2015). Demnach sind heute 140 Mitarbeiter aufgrund der Arbeitseinsätze und des mitgeführten Materials (Reparaturmaterial, Testgeräte, Warenmuster, Dekorationsmaterial) auf die Nutzung eines PW's angewiesen.

Tabelle 2: Geschäftstätigkeit und Anzahl der auf PW angewiesenen Mitarbeiter

Gesellschaft	Beschreibung Geschäftstätigkeit	Personen Dez 15
Personalvorsorgestiftung Galenica (PVS)	_ Betreuung sämtlicher Gesellschaften in der Schweiz _ Schulungen vorort _ externe Geschäftskontakte (u.a Banken, Versicherungen)	3
Galenica AG	_ Betreuung sämtlicher Gesellschaften in der Schweiz _ Schulungen/Beratung vorort (insb. HR, Finanzen, Legal) _ externe Geschäftskontakte (u.a Banken, Versicherungen)	11
HCI Solutions AG	_ Betreibt Software an Retail-POS und Arztpraxen _ Verkauf/-Support, IT-Supporter sind sehr marktpräsent aufgrund Kundengewinnung/-erhaltung sowie SW-Installationen vorort bei Kunden	46
Galaxis AG (Abteilung IT)	_ Nebst Niederbipp in Bern Zweitstandort für die Betreuung/IT-Leistungserbringung des U8 sowie der gesmaten umliegenden Gesellschaften (insbesondere West-CH)	5
GalenCare (inkl. Amavita, Sun Store, Winconcept, Coop Vitality)	_ Betreuung von ca. 490 Apotheken schweizweit vorort mit: _ Schulungen/Betreuen/Führung durch Regionenleiter/Apo _ Consultanten (CV, WC) etc. _ Category Manager (Einrichtung Regale, Produkte etc.) _ Qualitätsmanagement und Ausbildung _ IT- & SCM-Support/Projekte (Support/Schulungen) _ Akquisitions-Team (Vorort bei pot. Verkäufern von Apotheken) _ Einkäufer => Lieferantenverhandlungen _ externe Kontakte insb. durch Management (u.a. Banken, Versicherungen, Lieferanten, Patner)	75
Total		140

⁶ Die detaillierte Auswertung findet sich im Bericht Mitarbeiterbefragung zum Gesamtkonzept Galaxis AG, Untermattweg 8, 26.02.2016, KONTEXTPLAN AG



Galenica respektive ihre Tochtergesellschaft GaleniCare Management wird gemäss Prognose bis 2020 etwa 500 (bisher 330) eigene und 200 Partner Apotheken (bisher 161) vom Untermattweg 8 aus betreuen. Entsprechend der steigenden Tendenz wird erwartet, dass sich diese Zahlen in den darauffolgenden Jahren nochmals erhöhen werden.

Etwa 30 % dieser Apotheken liegen in abgelegenen Gebieten der Schweiz. Ihre Versorgung mit zentralen Services ab Bern geschieht über betriebsnotwendige Fahrzeuge, da die Nutzung des öffentlichen Verkehrs sehr zeitaufwändig und ineffizient ist (mehrere Verkaufspunkte werden am selben Tag angefahren).

Mitarbeiter transportieren mit den betriebsnotwendigen Fahrzeugen Informatik Hard- und Software, Marketing- und Werbeunterlagen, Schulungsmaterial, Gestelle und ähnliche Dinge zu sämtlichen Apotheken oder erbringen Dienstleistungen Vorort (wie zum Beispiel Product Placement im Rahmen des Category Management); die Nutzung des öffentlichen Verkehrs ist ökonomisch unzumutbar.

Galenica respektive ihre Tochtergesellschaft HCI Solutions entwickelt, verkauft und unterhält Software für den Fachhandel (Apotheken und Arztpraxen). Informatik Hard- und Software werden zum Kunden mit den betriebsnotwendigen Fahrzeugen transportiert und nach Bedarf unmittelbar Vorort betreut.



6.2 Parkfeldnachweis durch Extrapolation des heutigen Zustands

Zukünftiger Bedarf an Parkfeldern ohne Mobilitätsmassnahmen

Zukünftig werden rund 800 Personen gegenüber den heutigen 350 bei der Galenica Gruppe am Standort Untermattweg 8 beschäftigt sein (Zunahme Faktor 2.28). Weiter sind Schulungsräume mit bis zu 300 Plätzen geplant. Ziel des Parkfeldnachweises durch Extrapolation des heutigen Zustandes der Galenica Gruppe ist es, den Parkfeldbedarf der zukünftig rund 800 Angestellten abzuschätzen, wenn keine Mobilitätsmassnahmen ergriffen würden. Dafür wird davon ausgegangen, dass der heutige Parkfeldbedarf innerhalb der Galenica Gruppe mit der Zunahme der Arbeitsplätze proportional ansteigt (ca. 2.28 Mal so viele Angestellte wie heute). Mitberücksichtigt wird dabei auch die Anzahl an notwendigen PW's (Geschäftswagen für Aussendienst etc.), worauf heute 140 Angestellte angewiesen sind (Kap. 6.1)⁷. Daraus folgt der ausgewiesene zukünftige Parkfeldbedarf **ohne** Mobilitätsmassnahmen.

Zwar sind heute 480 Personen am Standort beschäftigt, 130 davon aber nicht innerhalb der Galenica Gruppe. Um das zukünftige Bedürfnis an Parkfeldern zu ermitteln, wurde aus diesem Grund als Basis der heutige Parkfeldbedarf der 350 Mitarbeitenden der Galenica Gruppe verwendet. Eine Mitberücksichtigung der 130 Mitarbeitenden der weiteren Unternehmen, welche zukünftig nicht mehr am Standort sein werden, würde gegenüber einer alleinigen Nutzung der Galenica Gruppe zu einem abweichenden Parkfeldbedarf führen.

Zukünftiger Bedarf an Parkfeldern mit Mobilitätsmassnahmen

In einem weiteren Schritt wird der zukünftige Parkfeldbedarf mit Mobilitätsmassnahmen dargestellt. Die Wirkung der Massnahmen äussert sich durch die Veränderung des Modal-Splits unter den Angestellten zu Gunsten des öV's und des Fuss- und Veloverkehrs und führt entsprechend zu einem verminderten Parkfeldbedarf. Dabei wird davon ausgegangen, dass auch der Parkfeldbedarf der auf PW's angewiesenen Mitarbeiter mit Massnahmen wie z.B. Business-Car Sharing positiv beeinflusst werden kann.

⁷ Siehe dazu auch Bericht Mitarbeiterbefragung zum Gesamtkonzept Galenica Untermattweg 8, 04.03.2015, KONTEXTPLAN



Schematische Darstellung des Parfeldbedarfs durch Extrapolation des heutigen Zustandes und der Wirkung der Mobilitätsmassnahmen

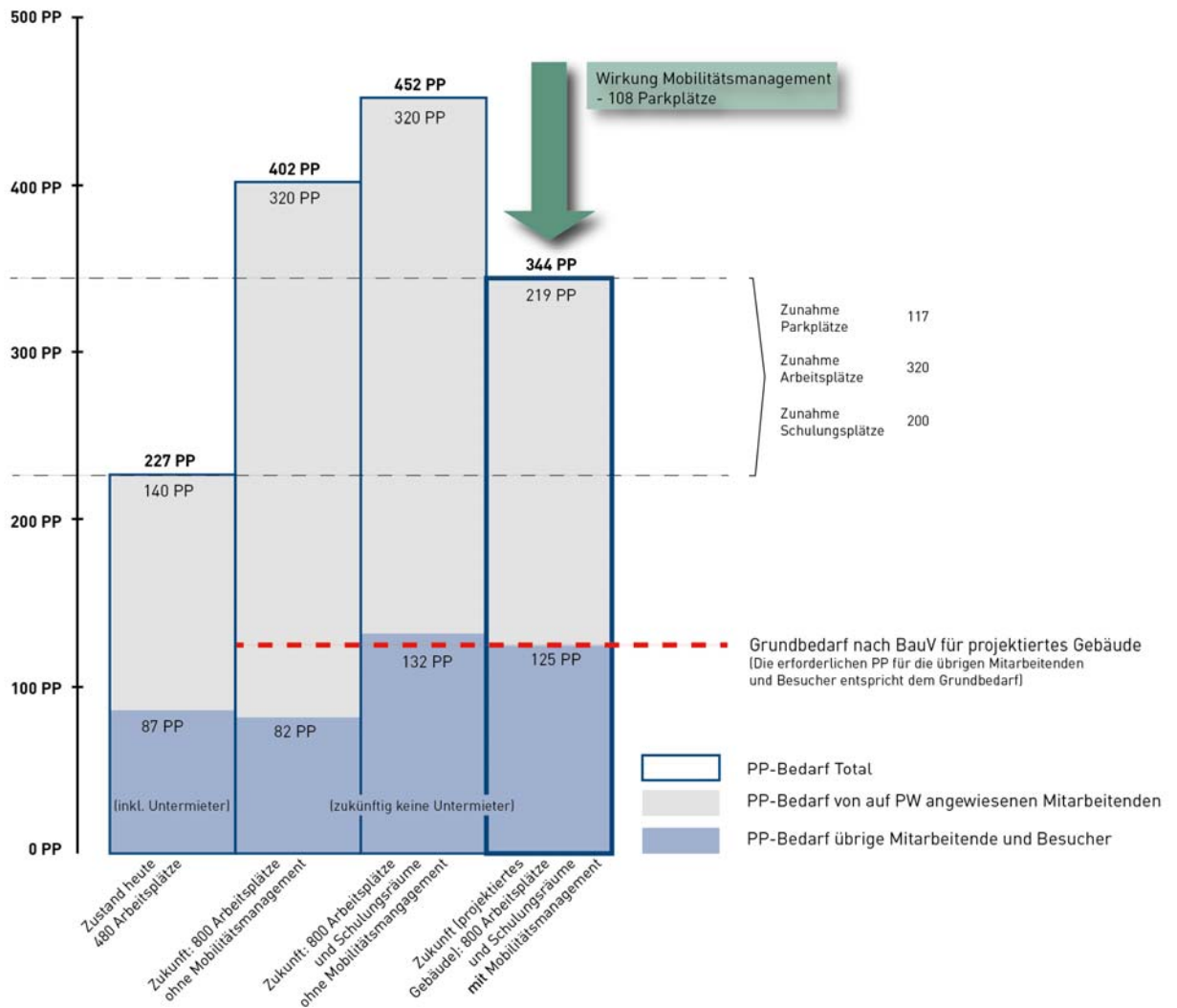


Abbildung 10: Übersicht Parkfeldbedarf

In der Abbildung 10 werden nur die Parkfelder dargestellt, welche sich auf dem Areal der Galexis AG befinden. In den beiden Zukunftsszenarien ohne Mobilitätsmanagement ist zusätzlich zu den vorliegenden 402 resp. 452 Parkfeldern davon auszugehen, dass weitere 113 Personen ihr Fahrzeug auf privat vermieteten Parkfeldern abstellen (nicht im Diagramm dargestellt). Bereits im heutigen Zustand werden solche Angebote von 58 Personen genutzt. Es wird davon ausgegangen, dass mit einem Mobilitätsmanagement rund 10 % dieser Nutzungen reduziert werden können und damit nur noch ca. 44 Personen ihr Fahrzeug auf privaten Parkplätzen abstellen.

Weitere Details zum Parkfeldbedarf finden sich im Anhang A.



Tabelle 3: Nachweis Parkfeldbedarf Galenica Gruppe

Nutzungen	Anzahl Personen	Parkfeldbedarf auf Areal
Heute		
Auf PW angewiesene Mitarbeiter Galenica-Gruppe	140	140
Übrige Mitarbeiter Galenica-Gruppe	210	36
Andere Mitarbeiter am Standort	130	51
Total	480	227
Zukunft ohne Massnahmen		
Auf PW angewiesene Mitarbeiter Galenica-Gruppe	320	320
Übrige Mitarbeiter Galenica-Gruppe	480	82
Externe Kursbesucher täglich	100	50
Total	900	452
Zukunft mit Massnahmen		
Auf PW angewiesene Mitarbeiter Galenica-Gruppe	320	219
Übrige Mitarbeiter Galenica-Gruppe	480	105
Externe Kursbesucher täglich	100	20
Total	900	344

Der Parkfeld-Bedarf bezieht sich nur auf Parkfelder auf dem Areal U8. Fahrzeuge welche auf privat gemieteten Parkfeldern abgestellt sind werden nicht gezählt (Für Details siehe Anhang A).

6.3 Parkfeldnachweis gemäss Bauverordnung Kanton Bern

Die Artikel 49 bis 56 der Bauverordnung des Kantons Bern regeln die Ermittlung der Anzahl der zu erstellenden Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Fahrräder.

Demnach beträgt der Grundbedarf für das projektierte Gebäude aufgerundet 125 Parkplätze für Motorfahrzeuge und 296 Abstellplätze für Fahrräder.

Die Bauverordnung sieht auch vor, unter bestimmten Bedingungen zusätzliche Parkplätze für Personenwagen zum Grundbedarf zuzulassen. Der Artikel 50 nimmt Bezug darauf:

- Gemäss Art. 50 Abs. 3a BauV werden betriebsnotwendige Fahrzeuge wie Aussendienstfahrzeuge zum Grundbedarf addiert.

Mit der Baubewilligung wird der Nachweis erbracht, dass es sich um Mitarbeitende handelt, welche in ihrer Tätigkeit auf ein Motorfahrzeug angewiesen sind. Andernfalls dürften diese Abstellplätze nicht bewilligt und erstellt werden.



Tabelle 4: Herleitung Parkfeldbedarf gemäss BauV Art. 53.

Bestand heute			
Heute	Anrechenbare Geschossfläche [m ²]	Motorfahrzeuge Parkfelder (PF)	Fahrräder Abstellplätze
Total	17'800	227	45

PP zukünftig nach BauV			
Zukunft		Motorfahrzeuge Parkfelder- Grundbedarf	Fahrräder Abstellplätze- Grundbedarf
Arbeiten Gewerbe, Dienstleistung inkl. Restaurant	14'824	125	384
Zusätzliche Abstellplätze* gemäss Art. 50 Abs. 3		219	
Total		344	384

**Die ausgewiesene Anzahl zusätzlich zu bewilligender Parkfelder entspricht hier der Differenz zwischen dem unter 6.2 errechneten Parkfeldbedarf und dem nach Art. 50 Abs. 3 BauV errechneten Grundbedarf.*

In der Bauverordnung wird für Fahrräder ein Minimum an Abstellplätzen festgelegt. Die Galexis AG hat das Ziel den Veloanteil stark zu erhöhen und erstellt deshalb im Projekt statt 296 deren 384 gedeckte Abstellplätze um künftigen Nachfragespitzen zu begegnen.



7. Fahrtenerzeugung MIV und LW

Zur Abschätzung der MIV-Fahrtenerzeugung aufgrund der Anzahl Parkplätze auf dem Areal U8 wurde die VSS Norm SN 640 283 beigezogen. Daraus ergibt sich eine durchschnittliche tägliche Anzahl von 3 Fahrten pro Parkfeld für die entsprechende Nutzung. Dies korrespondiert auch mit einem allgemeinen Erfahrungswert aus der Verkehrsplanung.

Zur Plausibilisierung der aufgrund der Anzahl Parkfelder errechneten Fahrtenerzeugung wurden die Fahrten zusätzlich auf der Basis von Personenbewegungen, Modal-Split und Autobesetzungsgrad berechnet. Für detaillierte Angaben hierzu siehe Anhang A.

Im heutigen Zustand stehen auf dem Areal U8 227 baubewilligte Parkplätze zur Verfügung. Damit werden täglich rund 680 Fahrten von PW's erzeugt. Zusätzlich fallen heute pro Tag durchschnittlich rund 20 Lieferfahrten durch Lastwagen an.

Unter der Annahme eines neuen Bestands von 344 Parkplätzen für die rund 800 Angestellten und der Wirkung der Mobilitätsmassnahmen, werden zukünftig ca. 1030 tägliche MIV-Fahrten erzeugt. Lastwagenfahrten fallen hingegen bis auf zwei gänzlich weg, was eine wichtige Lärm- und Gefahrenentlastung gegenüber der heutigen Situation darstellt. Die Wirkung der Mobilitätsmassnahmen kann mit einer Reduktion des zukünftig erzeugten Mehrverkehrs von bis zu 50 % beziffert werden.

Tabelle 5: Fahrtenerzeugung durch Standort U8

	Anzahl Fahrten PW pro Tag	Anzahl Fahrten LW / Lieferwagen pro Tag
Fahrten Heute	681	20
Fahrten zukünftig ohne Mobilitätsmassnahmen	1357	2
Fahrten zukünftig mit Mobilitätsmassnahmen	1032	2
Veränderung der Fahrten (ohne Mobilitätskonzept)	+676	-18
Veränderung der Fahrten (mit Mobilitätskonzept)	+351	-18
Wirkung des Mobilitätskonzepts	-325	0



8. Monitoring und Wirkungsbeurteilung

Um die Wirkung der geplanten Massnahme zu beurteilen ist ein laufendes Monitoring bei den umgesetzten Massnahmen durchzuführen. Ein Konzept, das die genauen Indikatoren und die Art der Wirkungsbeurteilung beinhaltet, wird im Rahmen des Aufbaus der Massnahmen (nach erfolgter Baubewilligung) entwickelt.

Die folgende Tabelle zeigt mögliche Indikatoren auf, die zur Anwendung kommen könnten.

Tabelle 6: Wirkungsindikatoren

Massnahme	Mögliche Indikatoren
Fuss- und Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none">– Nutzungszahlen der Abstellanlagen– Nutzungszahlen der Schliessfächer– Inanspruchnahme von Finanzierungshilfen– Beteiligung an Aktionen für den Fussverkehr
Öffentlicher Verkehr	<ul style="list-style-type: none">– Nutzung von Job-Libero– Monitoring Geschäftsreisen
Business Car Sharing	<ul style="list-style-type: none">– Auslastungsgrad der Fahrzeuge– Verteilung der Verwendungszeiten
CarPooling	<ul style="list-style-type: none">– Analyse der Nutzerzahlen auf der Vermittlungsplattform
Parkraummanagement	<ul style="list-style-type: none">– Auslastung der Parkfelder– Einnahmen aus Vermietung
Kommunikation	<ul style="list-style-type: none">– Anzahl bezogener Flyer– Nutzungsverhalten auf „galenicasppezifischen“ Webinhalten.
Firmenerreichbarkeit	<ul style="list-style-type: none">– Reisezeitdauer zu ausgewählten öV-Knoten (Zürich/Thun/Biel etc.).
Arbeitsreglement	<ul style="list-style-type: none">– Periodische Prüfung der Reglemente der verschiedenen Geschäftsbereiche und deren Anwendung.

Grundsätzlich kann die Zufriedenheit der Mitarbeitenden nach Einführung der Mobilitätsmassnahmen mit einer Kurzumfrage erhoben werden. Zielführend ist auch die Abfrage nach gewünschten Anpassungen, welche zum Erreichen der Ziele beitragen.

Im vorliegenden Fall ist auch eine Befragung der Schulungsteilnehmenden vorzusehen.