



Kanton Zürich  
Volkswirtschaftsdirektion  
Amt für Verkehr

# Impuls Mobilität

**Video-Seminar  
Neues zur Parkierung  
Donnerstag, 24. September 2020**

**Durchführung** Video-Seminar mit Zoom

**Datum und Zeit** Donnerstag, 24. September 2020, 15:00 – 17:00 Uhr

**Registrierung** Sie erhalten einen Link, mit dem Sie dem Zoom-Meeting beitreten können.

**Kosten** Die Teilnahme am Seminar ist kostenlos.

**Anmeldung** Aus organisatorischen Gründen ist eine **Anmeldung bis Mittwoch, 16. September 2020** notwendig.

Online-Anmeldeformular: [www.afv.zh.ch/seminar](http://www.afv.zh.ch/seminar)

Auskunft: Birgit Grebe, Programmleiterin Impuls Mobilität  
Kanton Zürich, E-Mail [birgit.grebe@vd.zh.ch](mailto:birgit.grebe@vd.zh.ch), Tel. 043 259 54 04  
[www.impulsmobilitaet.ch](http://www.impulsmobilitaet.ch)



Einladung zum Seminar

# Neues zur Parkierung

Sehr geehrte Damen und Herren

Ein zielkonform gestaltetes Parkplatz-Angebot ist ein wesentliches Steuerungselement, um die Verkehrserzeugung in der Gemeinde, in einem neuen Areal oder auch bei einem einzelnen Bauprojekt zu steuern.

Die Regelung der Erstellungspflicht legen die Gemeinden in ihren Bau- und Zonenordnungen fest. Sie erhalten dazu Unterstützung vom Kanton. Besonders interessant ist, wenn sich Gemeinden in einer Region bezüglich der Parkierungspolitik abstimmen.

Was für Autoparkplätze gilt, darf auch bei Velos und Motorrädern nicht ausser Acht gelassen werden. Die bedarfsgerechte Ermittlung der Anzahl und die nutzergerechte Platzierung und Ausgestaltung der Anlagen ist hier ebenfalls von grosser Bedeutung.

Im Seminar «Neues zur Parkierung» werden bestehende und neue Grundlagen und gute Beispiele zum Thema Parkierung behandelt. Die vorgesehenen Inputreferate garantieren einen guten Einstieg zur nachfolgenden Diskussion.

Das Seminar richtet sich an nachfolgende Schlüsselpersonen:

- Bauverwalterinnen und Bauverwalter, Umwelt- und Energiefachleute von Gemeinden
- Bauherrschaften, Planerinnen und Planer, Architektinnen und Architekten
- Verantwortliche in bestehenden Wohnsiedlungen und anderen Liegenschaften
- Verantwortliche in Unternehmen

Das Seminar ermöglicht einen individuellen Austausch zwischen den Fachleuten von Impuls Mobilität und den interessierten Schlüsselpersonen.

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme!

# Programm

- 15.00 Uhr Begrüssung**  
Birgit Grebe, Programmleiterin Impuls Mobilität  
Kanton Zürich, Amt für Verkehr
- 15.10 Uhr Anwendungen der Empfehlungen zur Regelung des Parkplatzbedarfs in den Gemeinden**  
Birgit Grebe
- 15.30 Uhr Regionales Parkierungskonzept Zürcher Oberland**  
Thomas Rubin, Regionalplaner Region Zürich Oberland (RZO)
- 15.50 Uhr Bedarfsermittlung von Motorradabstellplätzen – Grundlagen für eine neue VSS Norm**  
Stefan Schneider, Geschäftsstelle Impuls Mobilität
- 16.05 Uhr Planung bedarfsgerechter Veloabstellplätze**  
Viktoria Herzog, Koordinationsstelle Veloverkehr, Kantons Zürich
- 16.20 Uhr Fragen und Diskussion**  
Roberto De Tommasi, Geschäftsstelle Impuls Mobilität (Moderation)
- 16.50 Uhr Fazit und Dienstleistungen von Impuls Mobilität**  
Birgit Grebe



**Kanton Zürich  
Volkswirtschaftsdirektion  
Amt für Verkehr**

# **Indikatoren zur Parkierung**

**Anwendungen der Empfehlungen zur Regelung  
des Pflichtparkplatzbedarfs in Gemeinden**

**Birgit Grebe, Projektleiterin Gesamtverkehr, Amt für Verkehr**

1

2  Amt für Verkehr

## **1. Erhebungen Indikatoren Parkierung**

2

## Auslöser und Ziel

- Vorbereitungsarbeiten zu den Agglomerationsprogrammen 4. Generation, Vorgaben des Bundes
- Vergleich der Indikatoren mit den Wegleitungen zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen von 1997 und Entwurf 2018



3

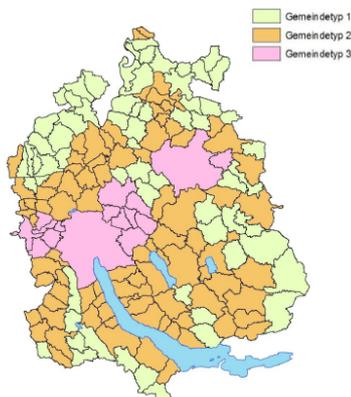
## Erhebung

- Alle 162 Gemeinden erfasst
- Indikatoren Pflichtparkplatzreglemente gemäss Wegleitungen
- Indikatoren Bewirtschaftungsgrundlagen
- reine Recherchenarbeit, Umfrage bei Gemeinden, es wurden KEINE Parkplätze gezählt

4

## Indikatoren Pflichtparkplätze

Nutzungsart	Parkplätze für	Bewohner oder Beschäftigte	Besucher und Kunden
<b>Wohnen</b>		1 PP/ 80 m <sup>2</sup> mGF oder 1 PP/ Wohnung	+ 10% der Bewohner-PP
<b>Verkaufsgeschäfte</b>			
Lebensmittel		1 PP/ 150 m <sup>2</sup> mGF	1 PP/ 30 m <sup>2</sup> mGF (2)
Nicht-Lebensmittel		1 PP/ 200 m <sup>2</sup> mGF	1 PP/ 70 m <sup>2</sup> mGF (2)
<b>Gastbetriebe</b>			
Restaurant, Café Konferenzräume, Säll Hotel		1 PP/ 40 Sitzplätze - 1 PP/ 7 Zimmer	1 PP/ 6 Sitzplätze 1 PP/ 10 Sitzplätze 1 PP/ 2 Zimmer
<b>Büro, Dienstleistungen, Verwaltungen, Gewerbe und Industrie (1)</b>			
publikumsorientierte Betriebe (3)		1 PP/ 80 m <sup>2</sup> mGF	1 PP/ 100 m <sup>2</sup> mGF
nicht publikumsorientierte Betriebe		1 PP/ 80 m <sup>2</sup> mGF	1 PP/ 300 m <sup>2</sup> mGF
industrielle und gewerbliche Fabrikation Lagerflächen		1 PP/ 150 m <sup>2</sup> mGF 1 PP/ 300 m <sup>2</sup> mGF	1 PP/ 750 m <sup>2</sup> mGF - (2)
<b>Spezialnutzungen</b>			
Einkaufszentren (gemäß BGV II ab 2'000 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche, bzw. ca 3'000 m <sup>2</sup> mGF) mit Mischung: Großverleiher (inkl. Lebensmittel, Hobby, Möbel, Restaurants etc., Unterhaltungsstätten, öffentliche Bauten, Sportanlagen und öffentlicher Verkehr		1 PP/ 250 m <sup>2</sup> mGF	1 PP/ 60 m <sup>2</sup> mGF
		(4)	(4)



Nutzungskategorie	Bewohnerinnen und Bewohner		Beschäftigte		Besucherinnen und Besucher/Kundschaft	
	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)
ÖV-Güterklasse	40	k.V.	20	60	30	70
Klasse A	55	k.V.	30	75	40	85
Klasse B	70	k.V.	45	90	50	100
Klasse C	85	k.V.	60	100	70	100
Klasse D	100	k.V.	90	100	90	100
Klasse E	100	k.V.	100	100	100	100
Klasse F und übriges Gebiet	100	k.V.	100	100	100	100

Nutzungskategorie	Bewohnerinnen und Bewohner		Beschäftigte		Besucherinnen und Besucher/Kundschaft	
	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)
ÖV-Güterklasse	40	60	20	30	30	45
Klasse A	55	80	30	45	40	60
Klasse B	70	100	45	65	50	80
Klasse C	85	100	60	90	70	100
Klasse D	100	100	90	100	90	100
Klasse E	100	100	100	100	100	100
Klasse F und übriges Gebiet	100	100	100	100	100	100

Nutzungskategorie	Bewohnerinnen und Besucher		Beschäftigte		Besucherinnen und Besucher/Kundschaft	
	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)
ÖV-Güterklasse	40	55	15	25	20	40
Klasse A	55	75	20	40	20	55
Klasse B	65	95	20	60	20	75
Klasse C	85	100	20	85	25	95
Klasse D	100	100	25	100	30	100
Klasse E	100	100	25	100	30	100
Klasse F und übriges Gebiet	100	100	25	100	30	100

Beispiel: Grenzbedarf gemäss Wegleitung 1997

Beispiel: Gemeindetypen und Bestimmung massgeblicher Bedarf gemäss Wegleitung 2018

5

## Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen

- Es gilt die aus dem Jahr 1997 stammende Wegleitung.
- Eine revidierte Wegleitung wurde von der Baudirektion 2018 in die Vernehmlassung gegeben.
- Es ist derzeit offen, ob der Regierungsrat eine Neufassung der Wegleitung verabschieden wird.
- Es steht den Gemeinden indessen frei, von der in die Vernehmlassung gegebenen Fassung Gebrauch zu machen.

6

## Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen



Themen Organisation

Kanton Zürich · Mobilität · Gesamtverkehrsplanung · Kommunale Verkehrsplanung

### Kommunale Verkehrsplanung

Die Gemeinden haben vielfältige Planungs- und Entscheidungskompetenzen bei der Weiterentwicklung des Verkehrssystems.

<https://www.zh.ch/de/mobilitaet/gesamtverkehrsplanung/kommunale-verkehrsplanung.html#:~:1634570682>

Wichtiges Verkehr Gesamtverkehrskonzept Mobilitätskonzepte Parkierung Kontakt News

7

## Indikatoren Bewirtschaftung

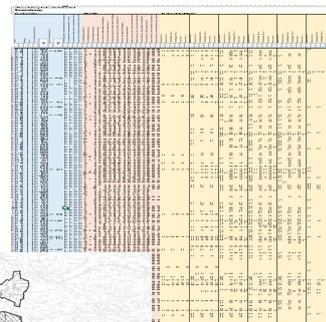
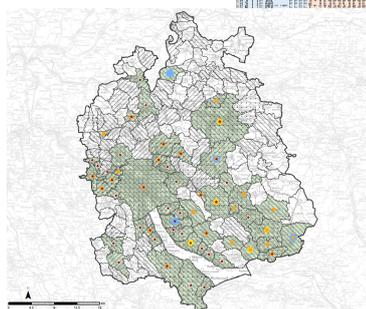
- Vorhandene Dokument
- Laufende Revisionsprojekte
- Gebührenpflicht
- Parkdauer
- Anwohnerbevorzugung/Dauerparkierung
- Nachtparkierung
- Informationen
- Kontrolle

Kanton Zürich, Amt für Verkehr		Indikatoren zur Parkierung in den Gemeinden des Kantons Zürich	
Gemeinde	BFS		
<b>Adlikon</b>	21		
<b>Rechtliche Grundlagen Parkraumbewirtschaftung</b>			
Polizeiverordnung			
-			
aktuelles Datum 1	01.06.2016		
aktuelles Datum 2	-		
Genauere Angaben			
-			
<b>Laufende Revisionsprojekte</b>			Nein
Bemerkungen			
-			
<b>Bewirtschaftungselement Gebührenpflicht</b>			Nein
Anzahl gebührenpflichtige Parkfelder	0		
Typische Gebührenehöhe 1 (CHF/Stunde)	-		
Typische Gebührenehöhe 2 (CHF/Stunde)	-		
<b>Bewirtschaftungselement maximale Parkierdauer</b>			Nein
Anzahl mit max. Parkierdauer belegter Parkfelder	0		
Typische max. Parkierdauer 1 (Minuten)	-		
Typische max. Parkierdauer 2 (Minuten)	-		
<b>Anwohnerbevorzugung/Dauerparkierung</b>			Nein
Gebühr Anwohnerparkkarte PW 1 (CHF/Monat)	-		
Gebühr Anwohnerparkkarte PW 2 (CHF/Monat)	-		
Max. Parkierdauer 1 (Minuten)	-		
Max. Parkierdauer 2 (Minuten)	-		
<b>Nachtparkierung</b>			Nein
Nachtparkiergebühr PW (CHF/Monat)	-		
<b>Informationsmittel für Verkehrsteilnehmer</b>			Nein
Printprodukt	Nein		
Webauftritt	Nein		
<b>Kontrolle</b>			Nein
Gemeinde-/Stadtpolizei	Nein		
Beauftragter Sicherheitsdienst	Nein		
Schrankenanlage	Nein		
Andere	Nein		
Bemerkungen			

8

## Ergebnisse

- Je eine Tabelle Pflichtparkplätze und Bewirtschaftungspflicht
- Möglichkeiten zur Visualisierung

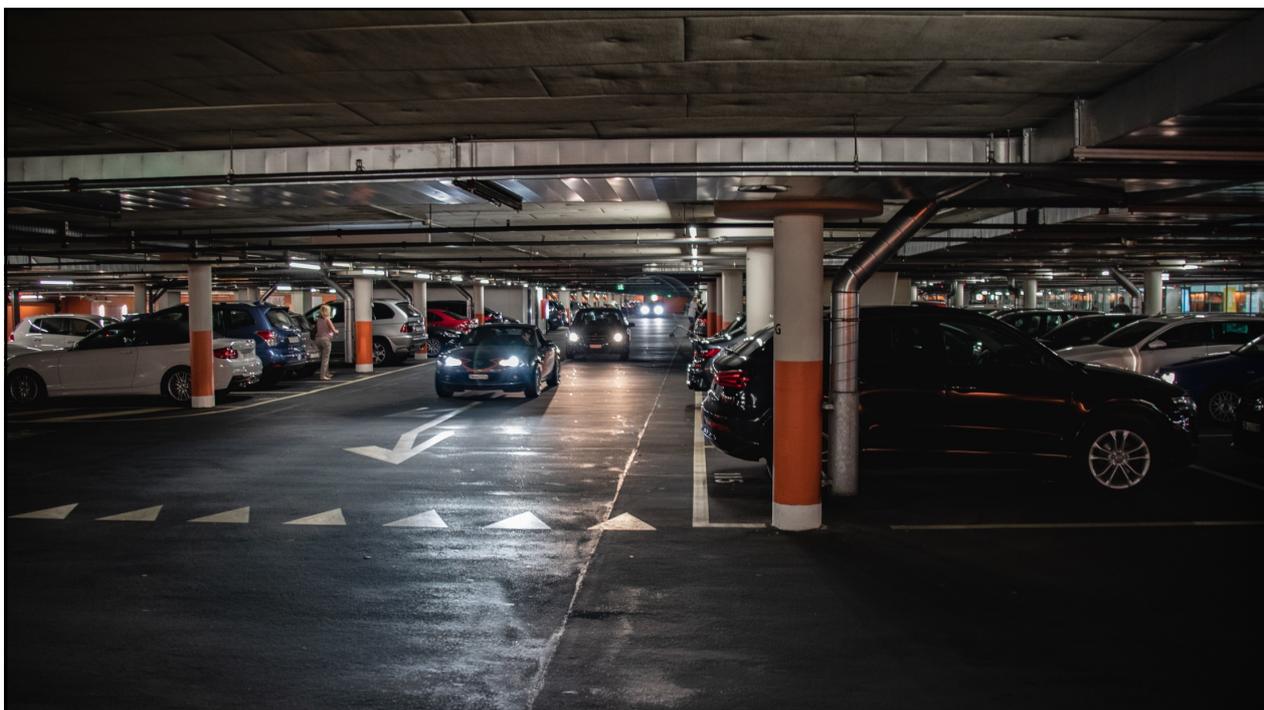
9



10



11



12

## 2. Ergebnisse: Visualisierungen

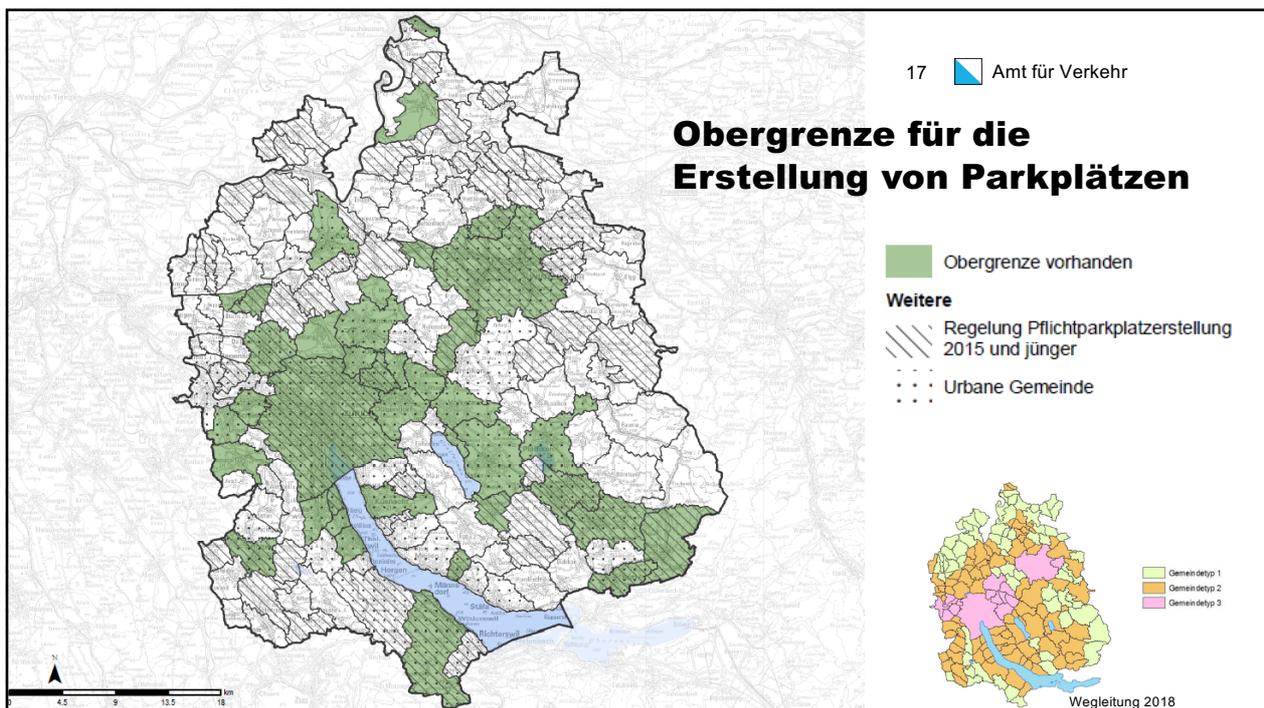
13

### Datengrundlagen

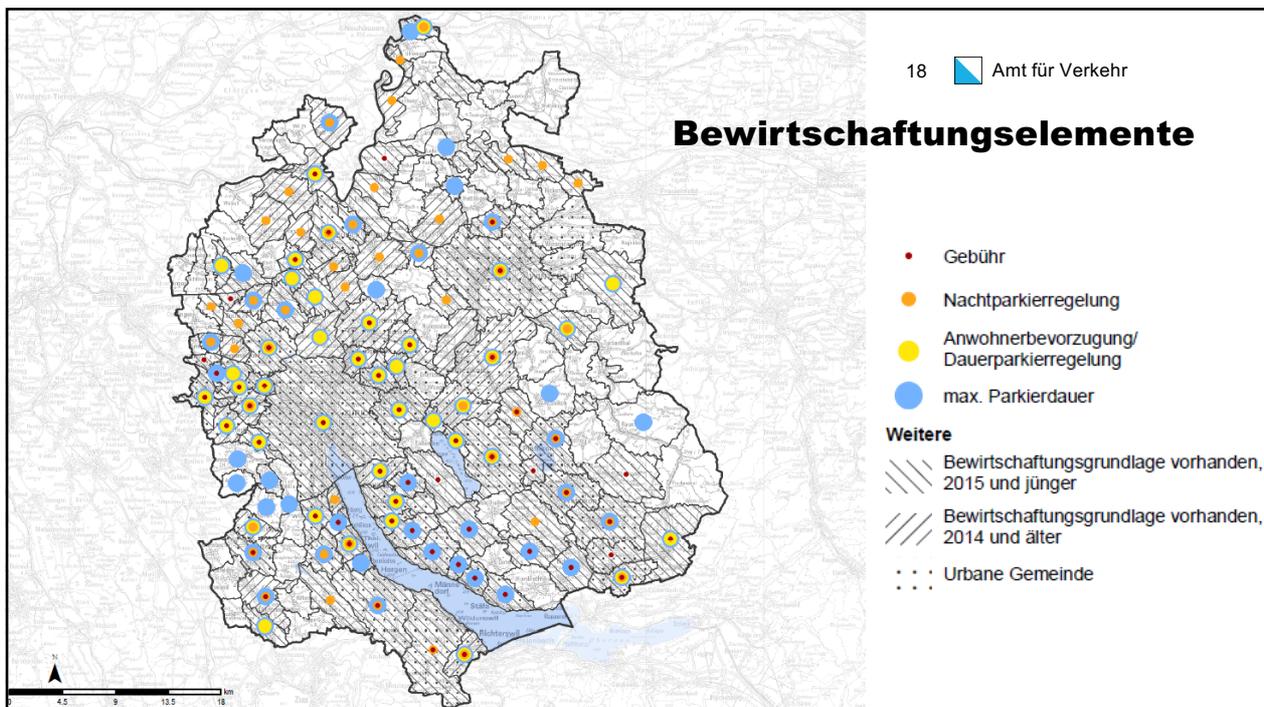
- Daten aus allen 162 Gemeinden, in Form von Tabellen
- Gemeindegrenzen
- Grundlagen Siedlungs- und Verkehrsplanung

14

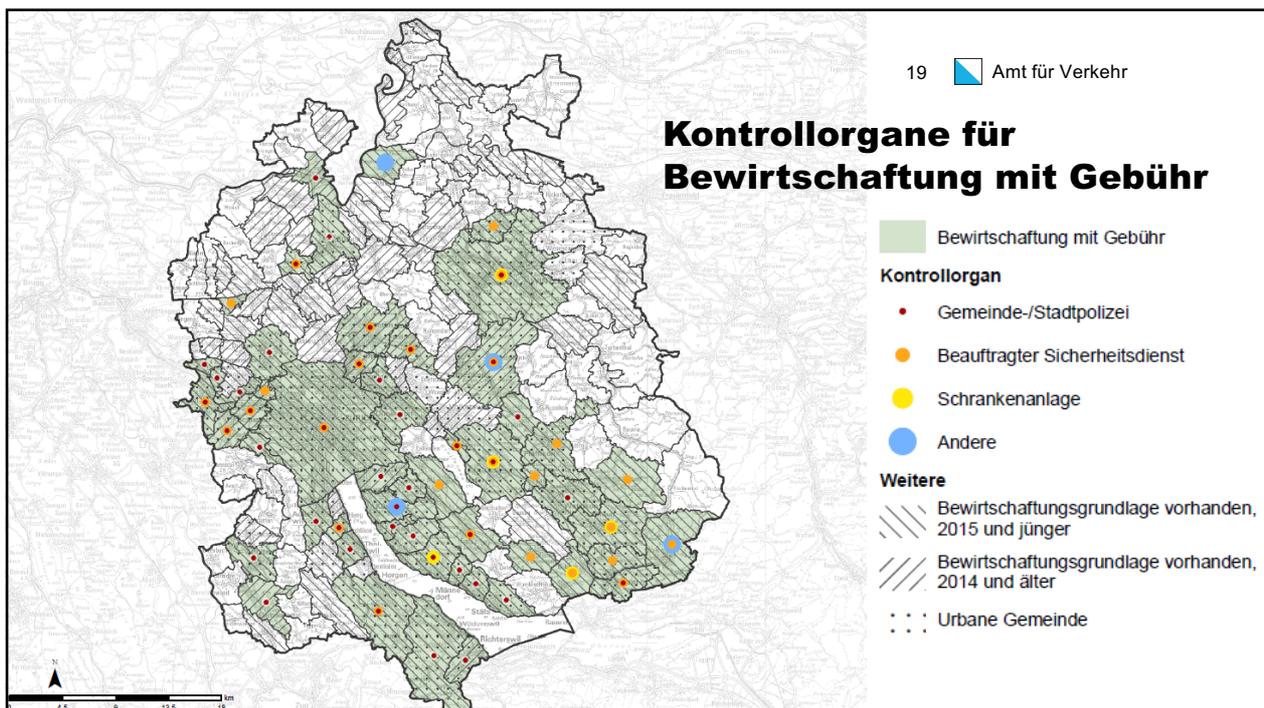




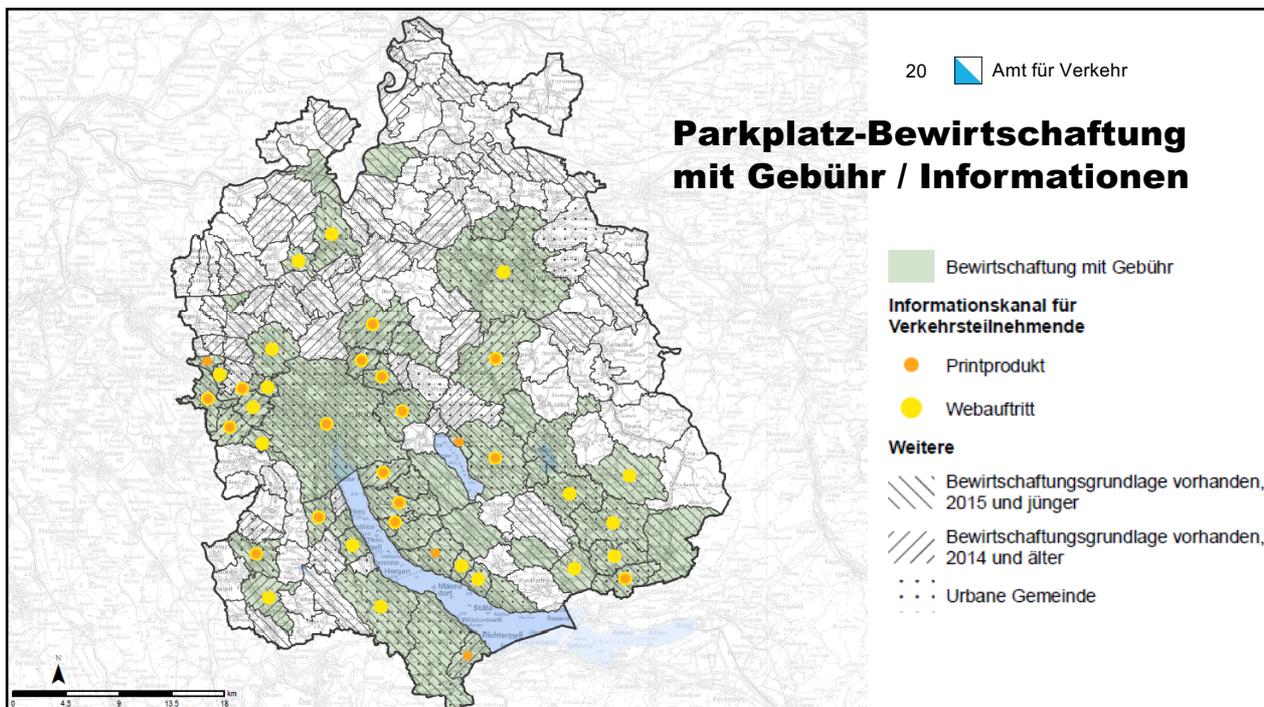
17



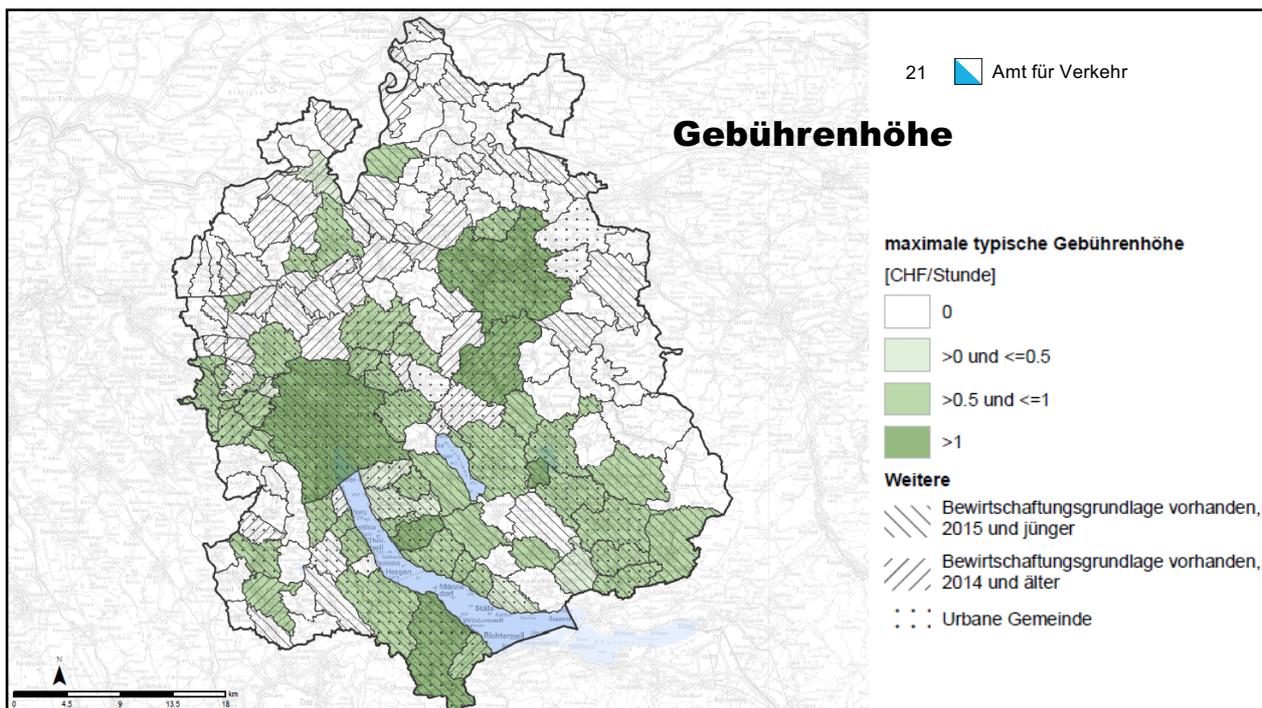
18



19



20



21

22  Amt für Verkehr

## Erkenntnisse

- Die Empfehlungen zur Regelung des Pflichtparkplatzbedarfs in Gemeinden sind auch schon bereits 23 Jahre alt
- Leichte Tendenz, dass urbane Gemeinden differenzierte Regelungen und Vorschriften erstellen
- Keine Tendenzen, dass Regelungen und Vorschriften jünger als 2015 deutlich differenzierter sind
- Weitere Indikatoren aufnehmen?

22



23



# Regionales Parkraumkonzept Zürcher Oberland

Impuls Mobilität 24. September 2020 – Neues zur Parkierung

Thomas Rubin, Regionalplaner Zürcher Oberland RZO

# Themen



## Das Zürcher Oberland

### Regionales Parkraumkonzept

- Ausgangslage + Zielsetzung
- Parkplatzbedarf
- Parkraumbewirtschaftung
- Infrastruktur für Elektrofahrzeuge

### Fazit



## Das Zürcher Oberland

# Das Zürcher Oberland

---

## ■ Vielfältig

### ⇒ städtische, urbane Räume

- ⇒ Uster
- ⇒ Wetzikon
- ⇒ Rüti
- ⇒ Pfäffikon
- ⇒ Hinwil

### ⇒ Offene und hügelige Landschaften

- ⇒ Molassewanne, Glatt- + Kempttal
- ⇒ Hörnli - Bergland

### ⇒ geschützte Landschaften

- ⇒ Moorlandschaften Drumlin / Lützelsee
- ⇒ Greifensee / Pfäffikersee
- ⇒ Bachtel / Hörnli



# Das Zürcher Oberland

---

## ▪ Hetrogen

Stadt	↔	Land
vor dem Bachtel	↔	hinter dem Bachtel
erschlossen durch S-Bahn	↔	keine Erschliessung mit ÖV
Fahrzeit nach HB: 14 Min.	↔	1Std. 20 Min.
439 m ü.M.	↔	1'291 m ü.M.
102	↔	130



**Zusammenspiel der komplementären Räume** → **Qualität**

---

# Das Zürcher Oberland

---

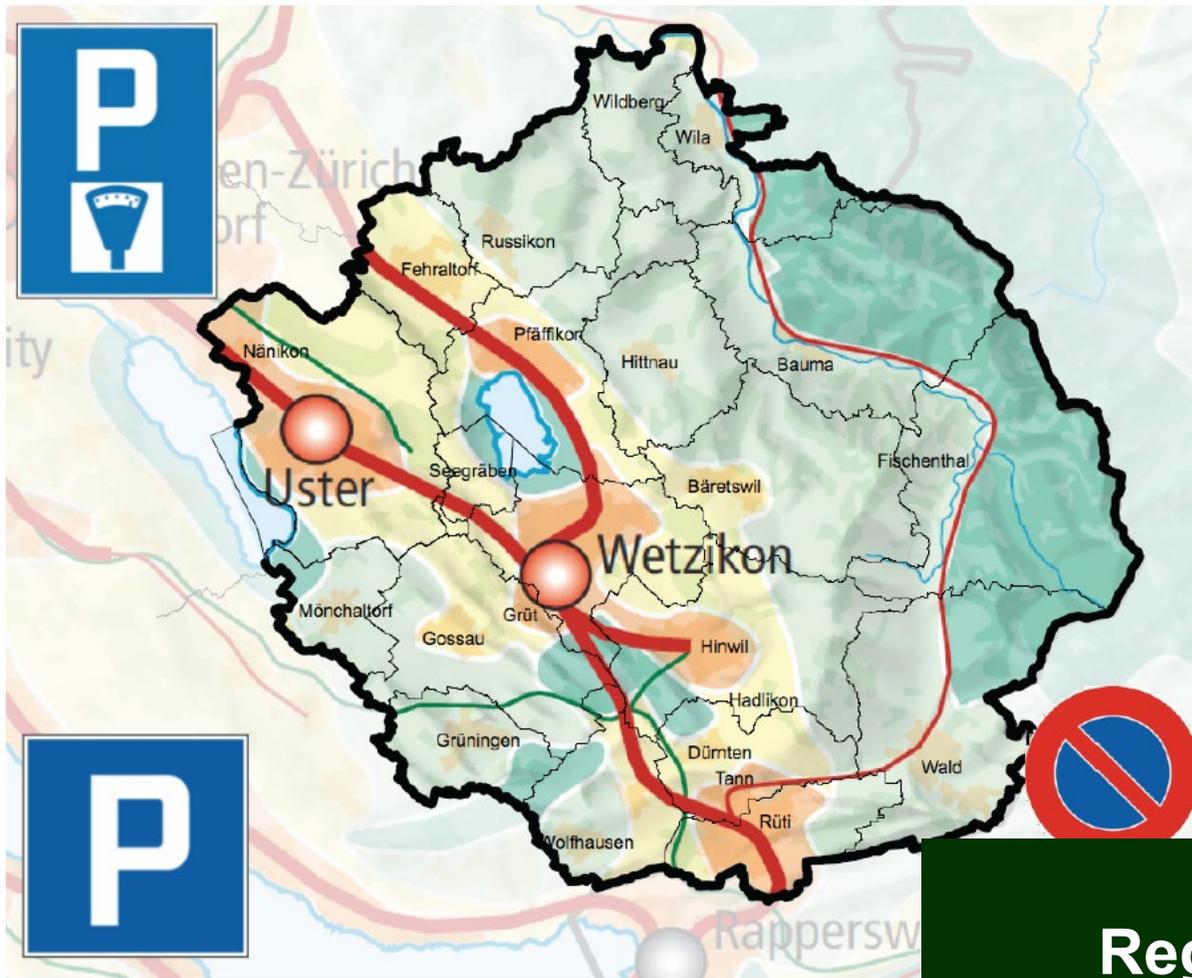
- **Schön**





## Regionales Parkraumkonzept

Ausgangslage + Zielsetzung / Parkplatzbedarf / Parkraumbewirtschaftung / Infrastruktur für Elektrofahrzeuge



## Regionales Parkraumkonzept Ausgangslage + Zielsetzung

**Ausgangslage + Zielsetzung** / Parkplatzbedarf / Parkraumbewirtschaftung / Infrastruktur für Elektrofahrzeuge

# Das Agglomerationsprogramm

---

## ▪ Massnahmen AP II

### Siedlung

Regionaler Richtplan  
Zentrumsentwicklung  
Regionalzentren  
Kommunale Richt-  
+ Nutzungsplanung

*Eigenleistung*

### Landschaft

Regionaler Richtplan  
Aufwertung Aabach

### Parkraummanagement Verkehr

#### ÖV

Busbevorzugung  
Bushof Wetzikon

#### Langsamverkehr

Lückenschliessung Velonetz  
Sicherheit Fussgänger

#### MIV

Ortsdurchfahrten  
Unfallschwerpunkte

---

## Ausgangslage

Massnahme NM1 gemäss Agglomerationsprojekt AP II»:

**NM1**     ***Parkraummanagement Oberland***  
**Analyse der bestehenden Situation, Konzept zur Bedarfsermittlung,  
Bewirtschaftungskonzept**

Bedarfsermittlung und Bewirtschaftung des Parkraums werden in der Region sehr unterschiedlich gehandhabt.

Die Parkraumbewirtschaftung ist unterschiedlich und meist einzelfallbezogen geregelt.

Einige grössere Anlagen werden nicht bewirtschaftet (Einkaufszentren Hinwil West).

## Handlungsbedarf

Verkehrsaufkommen im Oberland stark MIV orientiert

Ziel Richtplanung und Aggloprogramm → Verschiebung Modal-Split

Kantonale Vorgaben seit Jahren in Revision, geltende Fassung teilweise veraltet

Fehlende Parkraumbewirtschaftung begünstigt MIV-Nutzung

Eine grosszügige Auslegung des Parkraumbedarfs führt zu Flächenverbrauch

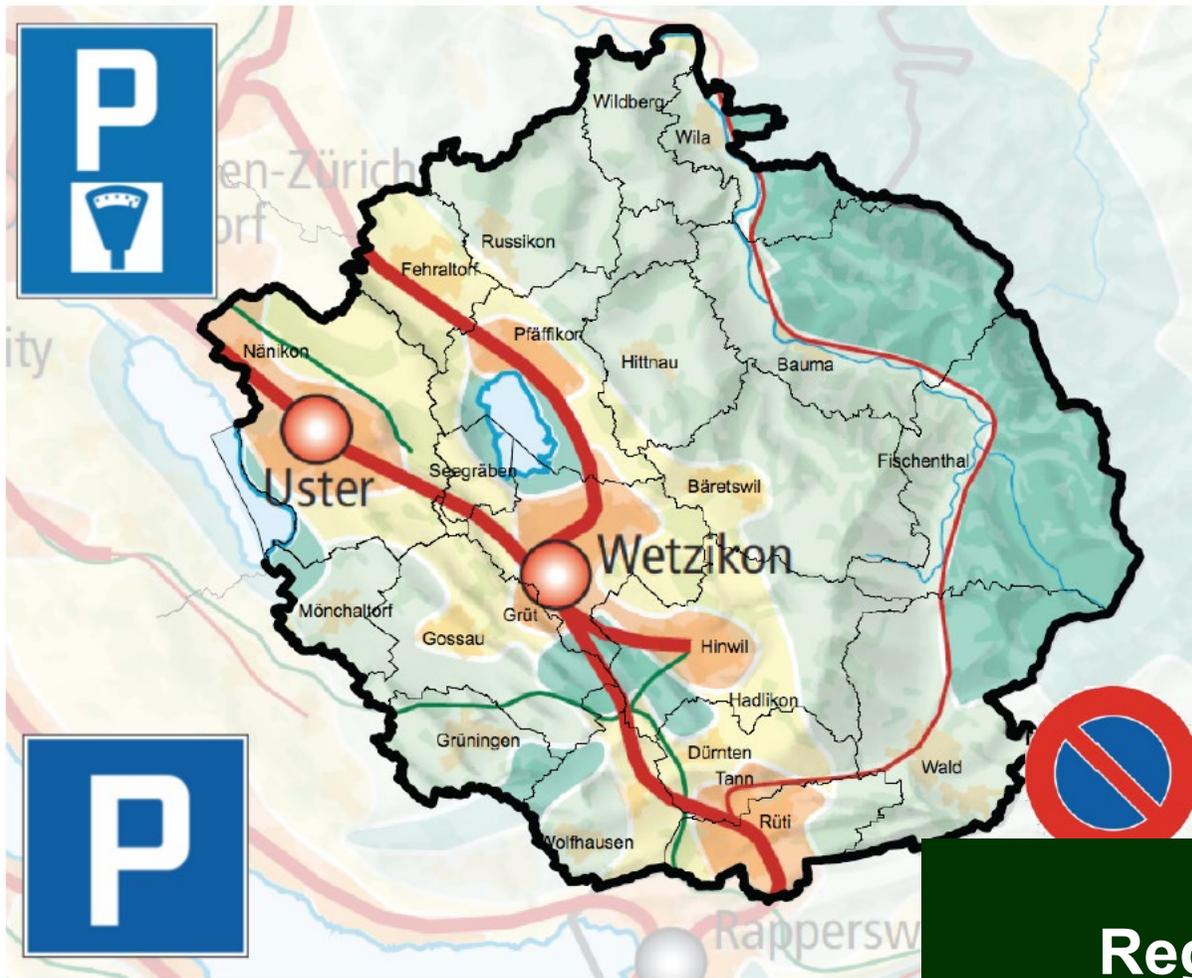
## Zielsetzung

Das Parkraumkonzept dient den Gemeinden als Grundlage für eine regional abgestimmte Regelung der Parkraum - Bedarfsermittlung und Bewirtschaftung

Parkierungsprobleme nicht in Nachbargemeinden verschieben  
„Gleich lange Spiesse“ für Bauherren in allen Gemeinden

Über die Parkfelderanzahl und die Parkraumbewirtschaftung Anreize zur Modal-Split  
Verlagerung vom Auto auf den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr setzen

Funktionsfähigkeit des heute oft an seine Kapazitätsgrenzen stossenden  
Strassennetzes sichern



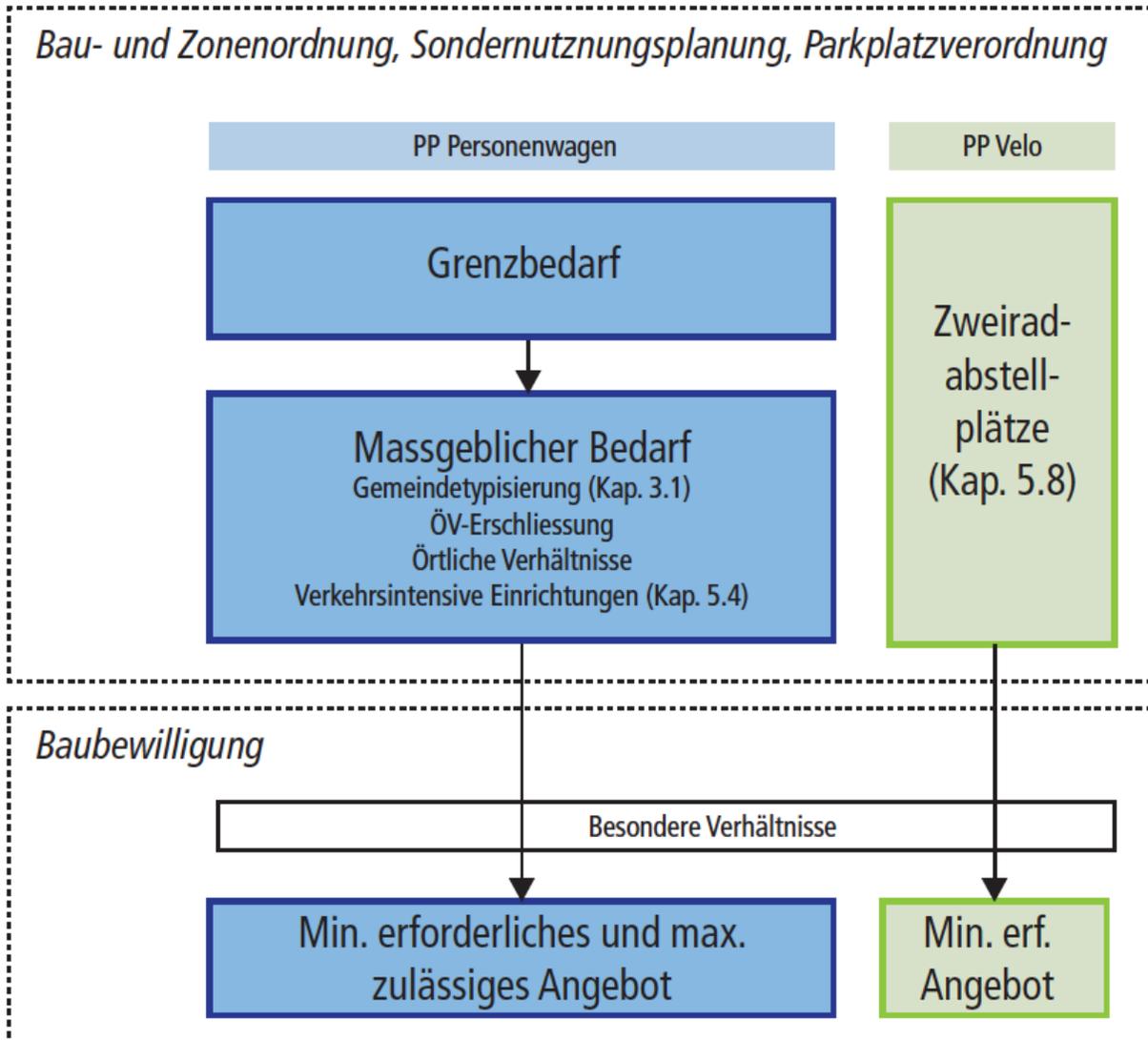
## Regionales Parkraumkonzept Parkplatzbedarf

Ausgangslage + Zielsetzung / **Parkplatzbedarf** / Parkraumbewirtschaftung / Infrastruktur für Elektrofahrzeuge





# Bedarf an Parkfeldern



# Bedarf an Parkfeldern

## Grenzbedarf

<i>Nutzungsart</i>	<i>Bezugseinheit</i>	<i>Bewohner / Beschäftigte</i>	<i>Besucher Kunden</i>
Wohnen	1 Parkplatz pro ..	80 m <sup>2</sup> mGF	300 m <sup>2</sup> mGF
Industrie, Gewerbe		100 m <sup>2</sup> mGF	750 m <sup>2</sup> mGF
Lager		500 m <sup>2</sup> mGF	-
Dienstleistung kundenintensiv		80 m <sup>2</sup> mGF	100 m <sup>2</sup> mGF
Dienstleistung übrige		80 m <sup>2</sup> mGF	300 m <sup>2</sup> mGF
Verkaufsgeschäfte kundenintensiv		150 m <sup>2</sup> mGF	30 m <sup>2</sup> mGF
Verkaufsgeschäfte übrige		200 m <sup>2</sup> mGF	70 m <sup>2</sup> mGF
Gastbetriebe: Restaurant, Café, Bar		40 Sitzplätze	4 Sitzplätze
Hotel		7 Zimmer	2 Zimmer

Grundlage: SN 640 281

Teilweise abweichend von kantonaler Wegleitung aufgrund von Erfahrungswerten der Gemeinden



# Bedarf an Parkfeldern

## Reduktion für den massgeblichen Bedarf

### Kulturlandschaft und Naturlandschaft

Nutzerkategorie	Bewohner und Bewohnerinnen		Beschäftigte		Besucher und Kundschaft	
	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)
ÖV-Güteklasse						
Klasse A						
Klasse B	60	90	50	75	40	70
<b>Klasse C</b>	70	100	70	100	50	100
Klasse D	85	keine Vorgabe	85	100	70	100
Klasse E	100	keine Vorgabe	90	keine Vorgabe	90	100
übriges Gebiet	100	keine Vorgabe	100	keine Vorgabe	100	100

### Landschaft unter Druck

Nutzerkategorie	Bewohner und Bewohnerinnen		Beschäftigte		Besucher und Kundschaft	
	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)
ÖV-Güteklasse						
<b>Klasse A</b>	40	80	20	60	30	60
Klasse B	55	90	30	75	40	75
<b>Klasse C</b>	70	100	45	100	50	100
Klasse D	85	keine Vorgabe	60	100	70	100
Klasse E	100	keine Vorgabe	90	keine Vorgabe	90	100
übriges Gebiet	100	keine Vorgabe	100	keine Vorgabe	100	100

### Urbane Wohnlandschaft

Nutzerkategorie	Bewohner und Bewohnerinnen		Beschäftigte		Besucher und Kundschaft	
	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)	min. (%)	max. (%)
ÖV-Güteklasse						
<b>Klasse A</b>	40	60	20	45	30	50
Klasse B	55	80	30	60	40	60
<b>Klasse C</b>	70	100	45	85	50	80
Klasse D	85	110	60	100	70	100
Klasse E	100	keine Vorgabe	90	100	90	100
übriges Gebiet	100	keine Vorgabe	100	100	100	100

# Bedarf an Parkfeldern

## Abweichungen vom massgeblichen Bedarf

### Aufgrund öffentlicher Interessen, örtlicher Verhältnisse

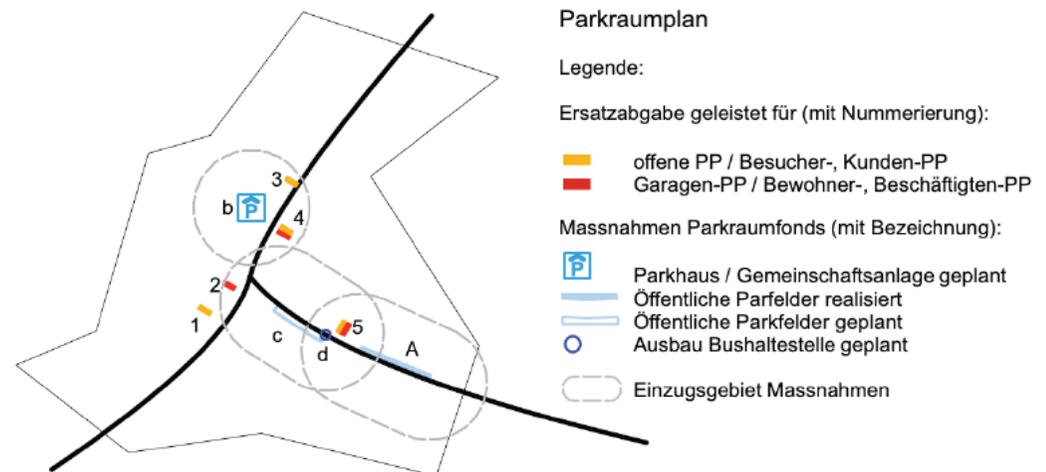
- Lärm / Lufthygiene
- Ortsbildschutz
- Behebung von Parkplatz - Missständen

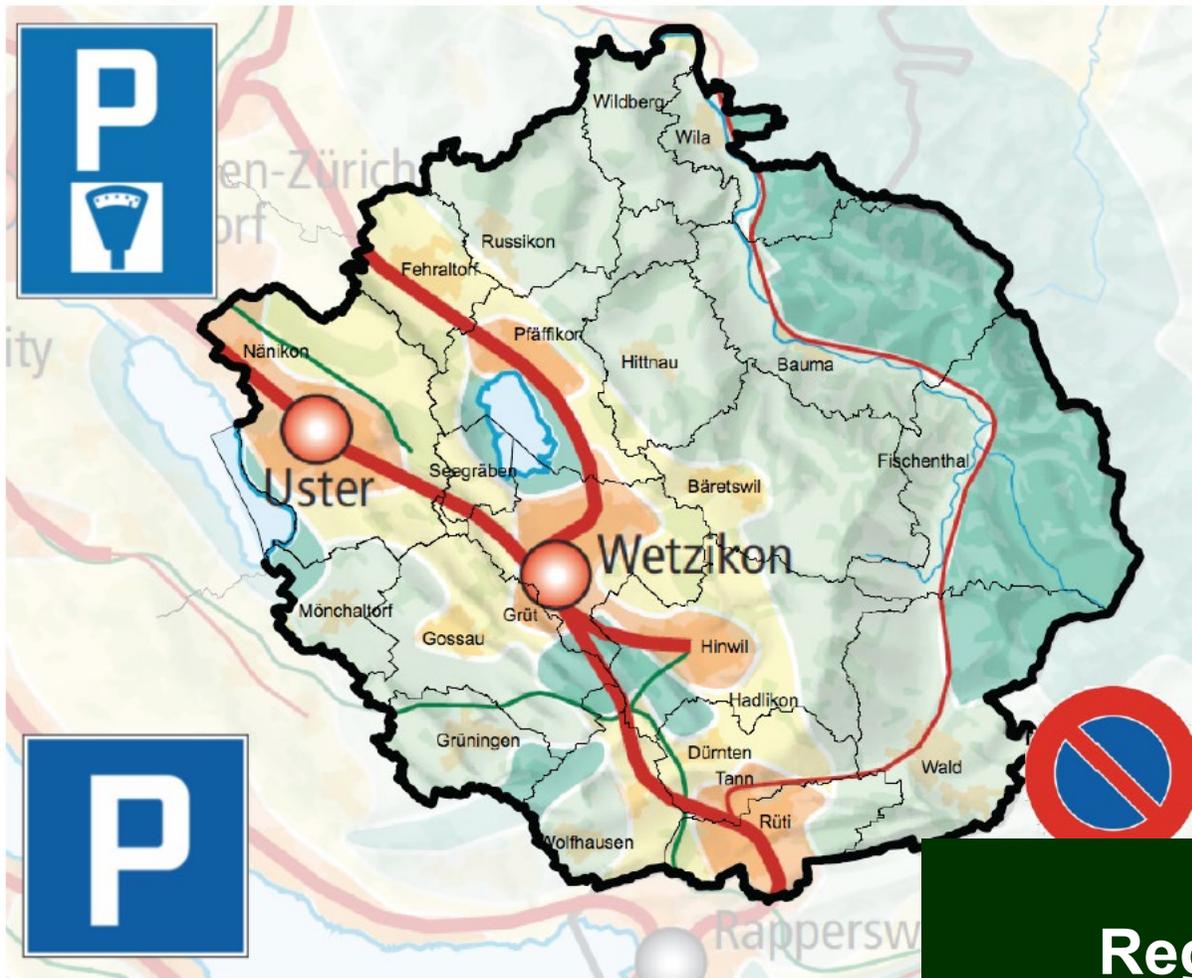
### Aufgrund besonderer Verhältnisse

- Car-Sharing
- autoarme Nutzung
- Mobilitätskonzept

### Weitere Regelungen in BZO

- Ersatzabgabe - Parkraumplanung





## Regionales Parkraumkonzept Parkraumbewirtschaftung

Ausgangslage + Zielsetzung / Parkplatzbedarf / **Parkraumbewirtschaftung** / Infrastruktur für Elektrofahrzeuge

# Parkplatzbewirtschaftung

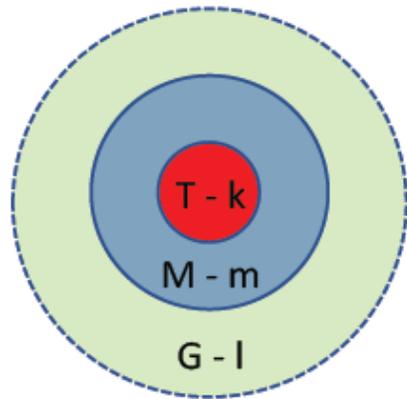
... ist sinnvoll oder erforderlich wenn:

- ***Fremdparkierer (Pendler, Beschäftigte)***  
die Parkplätze der Anwohner und Besucher in Wohnquartieren belegen  
(v.a. Bahnhofumfeld, in der Nähe von Arbeitsplatzgebieten)
- ***Überlastung und Unterlastung von Parkieranlagen***  
Parkplätze sind vorhanden aber «am falschen Ort» mit geringer Nachfrage, Parkplatz  
direkt am Zielort ist chronisch überfüllt
- ***Strassenraum als Laternengarage***  
weil zu wenig private Parkplätze vorhanden oder Strasse im Vergleich günstiger ist
- ***Dauerbesetzte Parkplätze im Zentrum***  
Kunden und Besucherparkplätze werden von Dauerparkierern belegt. Gewünscht wäre  
eine hohe Verfügbarkeit dank schnellem Belegungswechsel
- ***Parkieren am Siedlungsrand oder in Naherholungsgebieten***  
bei Ausflugszielen und Naherholungsgebieten gibt es eine sehr hohe temporäre  
Nachfrage und überfüllte Parkplätze.

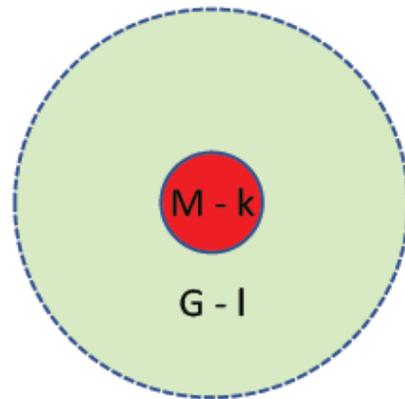
# Parkplatzbewirtschaftung

Grundprinzip der Parkraumbewirtschaftung **nach Raumtyp und Bereich**

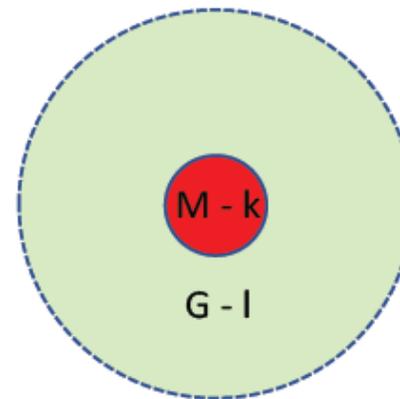
**Urbane Wohnlandschaft**



**Landschaft unter Druck**



**Kultur- + Naturlandschaft**



*Bereiche*

- Zentrumsbereiche
- zentrumsnahe Bereiche

Generell nicht zu bewirtschaften:

- periphere Bereiche

*Gebührenhöhe (links)*

- T = Teuer
- M = Mittel
- G = Gratis

*Maximalparkdauer (rechts)*

- k = kurz
- m = mittel
- l = lang

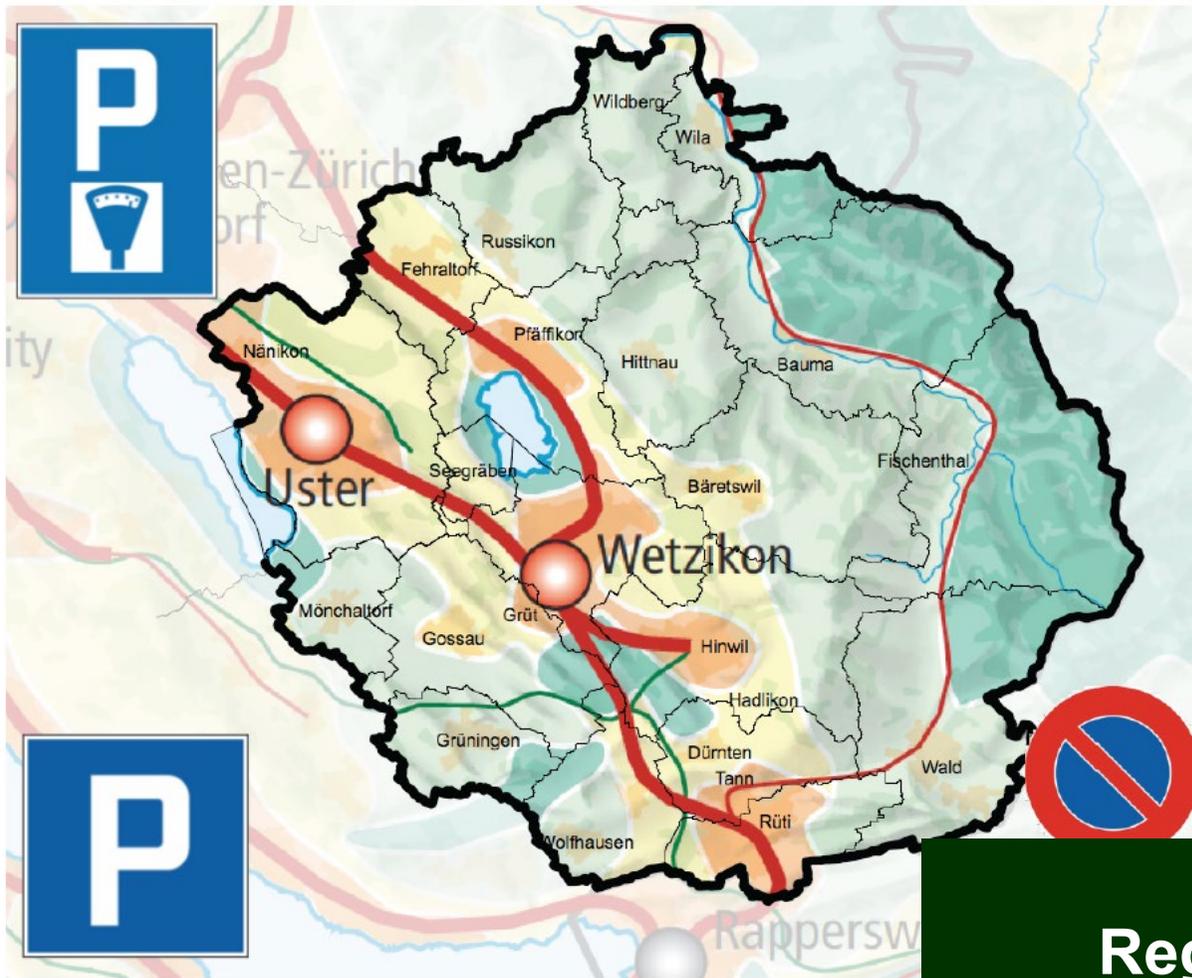
→ Sinngemäss für Erholungsnutzungen anzuwenden

# Parkplatzbewirtschaftung

## Park – und Gültigkeitsdauer Parkierregime

<b>Kategorie</b>	<b>Maximale Parkierdauer</b>	<b>Gültigkeitsdauer</b>	<b>Begründung der Gültigkeitsdauer</b>
<b>1 Kurzzeit</b>	15 / 30 Min.	Mo-So jeweils 00:00-24:00	Bahnhof
<b>2 Zentrum</b>	120 / 180 Min.	Mo-Sa jeweils 06:00-21:00	Stadtzentrum / Öffnungszeiten Läden sonntags keine Bewirtschaftung notwendig
<b>3 Wohnen</b>	180 Min. in 24 h	Mo-Sa jeweils 6:00-21:00 oder Mo-So jeweils 00:00-24:00	Parkscheibe Parkkarte für Anwohner
<b>4 Freizeit</b>	6 – 12 h in 24 h	Mo-So jeweils 08:00-20:00 oder Mo-So jeweils 00:00-24:00	Wochenende hoher Besucherandrang Für Spezialfälle
<b>5 Parkhaus</b>	24 h	Mo-So jeweils 00:00-24:00	Durchgehende Bewirtschaftung

Tabelle 4, minimal und maximal mögliche Parkierdauer in Abhängigkeit vom Grund der Bewirtschaftung



## Regionales Parkraumkonzept Infrastruktur für Elektrofahrzeuge

Ausgangslage + Zielsetzung / Parkplatzbedarf / Parkraumbewirtschaftung / **Infrastruktur für Elektrofahrzeuge**

## Bedarf und Infrastruktur für Elektrofahrzeuge

Der Anteil der e-Mobilität wächst beständig.

2017 :                            5 % der Neuwagen                            (6'000 von 300'000 PW)

Schätzung 2030:            16 – 20 % am Gesamtbestand            (750'000 – 1 Mio. e-Autos)

Städte und Gemeinden sollten sich darauf vorbereiten, indem sie die notwendigen Rahmenbedingungen für die Bereitstellung von Ladeinfrastrukturen auf öffentlichem und privatem Grund schaffen.

Ziel der Bestimmung in Parkplatzvorschriften:

- **Sicherstellung der technischen Voraussetzungen um bei steigender Nachfrage, Ladestationen einfach bereitstellen zu können**

Grundlage: SIA Merkblatt 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden»

# Bedarf und Infrastruktur für Elektrofahrzeuge

## Ausbaustufen

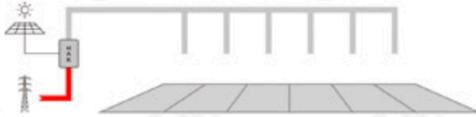
Bei der Quantifizierung der Anzahl Ladeplätze sind, ausser für die Anwenderklasse Parkplätze PW für Kurzaufenthalter auf der Durchreise, vier aufeinander aufbauende Ausbaustufen zu unterscheiden.



### A - Pipe for power

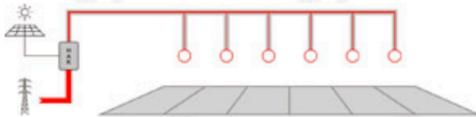
Einrichtung von Ausbaureserven:

- Leere Leitungsinfrastruktur für Elektrizität und für Kommunikation (Leerrohre und Kabeltragsysteme).
- Platzreserve im Verteiler für die elektrischen Schutzeinrichtungen und allfällige Stromzähler.



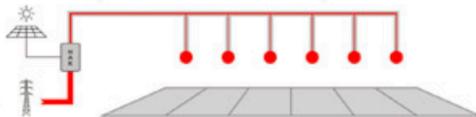
### B - Power to building

Einrichtung der Anschlussleitung (Gebäudezuleitung).



### C - Power to garage / parking

Stromzuleitung zur Ladestation, Einbau der elektrischen Schutzeinrichtungen und allfälligen Kommunikationsverkabelung.



### D - Ready to charge

Installation von betriebsbereiten Ladestationen.

# Bedarf und Infrastruktur für Elektrofahrzeuge

Formulierungsvorschlag für kommunale Bauvorschriften:

## ***Infrastruktur für Elektrofahrzeuge***

*Die elektrische Infrastruktur ist für Bewohner- und Beschäftigtenparkplätze für die Einrichtung von Ladestationen vorzubereiten (Leerrohre und Platzreserve für die elektrischen Einrichtungen). Die Gebäudezuleitung ist so zu dimensionieren, dass die Elektrifizierung von 60 % (Ziel: 80 %) gewährleistet ist.*

*Bei Wohnbauten ist für 70% der Veloabstellplätze Lademöglichkeiten bereitzustellen.*

*Bei Mehrfamilienhäusern und Bauten mit Arbeitsplätzen sind mindestens 20 %, jedoch mindestens ein Parkplatz mit Ladestationen auszurüsten.*



## Fazit

## Fazit

---

### ▪ **Föderalismus steht einheitlicher Regelung entgegen**

- ⇒ **Regionale Gesamtsicht hilfreich**
- ⇒ **Konzept mit empfehlendem Charakter**
- ⇒ **Verschiedene Ansichten bei Erarbeitung**  
**Kanton / Region / Gemeinden → alle sind Experten**
  
- ⇒ **Übergeordnete gesetzliche Vorgabe anstreben**
- ⇒ **Einheitliche Regelung nur mit Druck erreichbar**
  
- ⇒ **Parkraumbewirtschaftung wird zwingend zum Thema**
- ⇒ **Mobilitätskonzepte für Freizeitziele notwendig**



**Danke**



**Kanton Zürich  
Volkswirtschaftsdirektion  
Amt für Verkehr**

# **Impuls Mobilität**

**Mobilitätsberatung im Kanton Zürich**

**Seminar vom 24. September 2020**

**«Neues zur Parkierung»**

**Bedarfsermittlung von Motorradabstellplätzen – Grundlagen  
für eine neue VSS Norm**



# Bedarfsermittlung von Motorradabstellplätzen

- Motorräder (motorisierte Zweiräder, 2RM) werden immer häufiger als Fortbewegungsmittel verwendet, in einigen Regionen machen sie 10% der Fahrzeugparks aus.
- Insbesondere in Städten nehmen die parkierten Fahrzeuge immer mehr Platz ein.
- Die Frage der Abstellmöglichkeit für Motorräder wurde bisher weder in der Wissenschaft noch in der Gesetzgebung untersucht/reglementiert.
- Die fehlenden Vorschriften und Gesetze führen dazu, dass Motorradabstellplätze (MAP) meist vergessen gehen.
- Seit März 2020 liegt ein durch RR&A - Roland Ribi & Associés SA erarbeiteter VSS-Forschungsbericht zum Thema vor, aus welchem auch die hier verwendeten Abbildungen und Tabellen stammen.
- Die Erarbeitung einer zugehörigen VSS-Norm ist noch ausstehend.



Genève  
Lausanne  
Strasbourg

# Bedarfsermittlung von Motorradabstellplätzen



Quelle: Forschungsbericht VSS 2013/102



# 1. Bedarf Berechnung Nicht-Wohnnutzung

- Die Berechnung des Bedarfs wird mittels der nachstehenden Formel berechnet:

$$Ncases_{2RM} = Ncases_{voiture} \cdot RMS \cdot f_{geo} \cdot f_{aff}$$

- $Ncases_{voiture}$ : Anzahl Autoabstellplätze
- $RMS$ : Verhältnis zwischen Motorrad und Auto im Modalsplit
- $f_{geo}$ : städtische Agglomeration = 1.0 – 2.0, ausserhalb 0.5 – 1.0
- $f_{aff}$ : Zuteilungsfaktor

- Werte im Forschungsbericht enthalten

**Tab. 12** Facteurs d'affectations proposés, état 2015

Affectation/motif	f <sub>aff</sub>
Employés et formation supérieure (+ de 20 ans)	2.0
Formation secondaire (de 16 à 20 ans)	8.0
Clients des commerces	0.5
Activités sportives et extérieures	1.5
Autres	1.0



## Bedarf vereinfachter Ansatz

- Der vereinfachte Ansatz zur vorhergegangenen Formel soll bei Anlagen mit weniger als 20 Auto PP verwendet werden:

**Tab. 14** *Valeurs minimales*

	Nombre de cases 2RM à prévoir au minimum
Pour les projets jusqu'à 5 places voiture	1.0
Pour les projets de 6 à 19 places voiture	2.0
Pour les projets de 20 à 50 cases voiture	5.0
Pour les projets de plus de 50 cases voitures	10.0



## 2. Bedarf Wohnbauten

### Kleinere Bauvorhaben/Bauprojekte

- Für kleinere Bauprojekte kann ein Durchschnittswert von 2 MAP pro 10 Haushalte als Berechnungsgrundlage verwendet werden.

### Grosse Bauvorhaben/Bauprojekte

- Für grössere Bauprojekte wird vorgesehen, die Werte regional zu unterscheiden
- Deshalb sind für grössere Projekte der durchschnittliche Motorradbesitz pro 10 Haushalte aus der folgenden Tabelle (Folie 7) zu verwenden:



## 2. Motorisierungsgrad 2RM nach Kanton

**Tab. 7** Taux de motorisation 2RM en suisse (2RM pour 10 ménages)

Canton	Taux de motorisation	Canton	Taux de motorisation
Argovie	2.0	Nidwald	2.5
Appenzell Innerrhoden	3.0	Obwald	2.5
Appenzell Ausserrhoden	2.5	St-Gall	2.0
Berne	2.0	Schaffhouse	2.0
Bâle-Campagne	2.0	Soleure	2.0
Bâle-Ville	1.0	Schwytz	2.5
Fribourg	2.0	Thurgovie	2.5
Genève	3.0	Tessin	3.0
Glaris	2.0	Uri	2.5
Grisons	2.0	Vaud	1.5
Jura	2.0	Valais	2.0
Lucerne	2.0	Zug	2.0
Neuchâtel	1.5	Zürich	2.0



### 3. Bedarf öffentliche Anlagen

Zur Bedarfsermittlung bei öffentlichen Anlagen können die Anzahl Auto-PP als Referenz verwendet werden:

**Tab. 26** *Domaine public - Ratios de dimensionnement indicatifs*

Nombre de places voiture existante	Nombre de cases 2RM à prévoir
5	1
20	2 à 4
50	3 à 5
100	5 à 10

Die tiefen Werte zählen für:

- Agglomerationen
- Kantone mit tiefem Anteil Motorräder am Gesamtverkehrsaufkommen
- Strassen mit tiefem Motorradverkehr

Die höheren Werte zählen für:

- Urbane Zentren
- Kantone mit hohem Motorradanteil am Gesamtverkehrsaufkommen
- Strassen mit hohem Motorradverkehr



## 4. Bedarf Besuchende und spezielle Nutzungen

### Besuchende

- Für Besuchende sollen zusätzlich zu den MAP für Bewohnende und Beschäftigte, 10% der erstellten MAP zur Verfügung gestellt werden.
- Die MAP für Besuchende müssen jederzeit zugänglich und am besten im Aussenbereich angeordnet sein.

### Spezielle Nutzung

- Bei speziellen Nutzungen können die Werte nach unten oder oben angepasst werden.
- z.B. bei Alterswohnungen, autofreien Haushalten, Studentenwohnheimen etc.



# 5. Geometrie der Abstellplätze

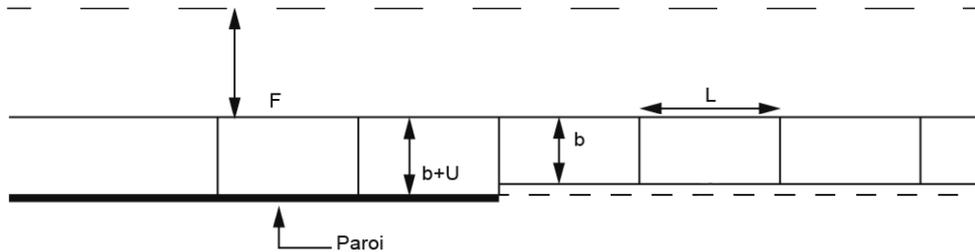
## Arten von Abstellplätzen

- Längsparkierung
- Senkrecht
  - 90° zur Fahrgasse
- Schräg
  - 60° zur Fahrgasse

## Komfortklassen von Abstellplätzen

- Standard
- Hoch

# Geometrie Längsparkierung

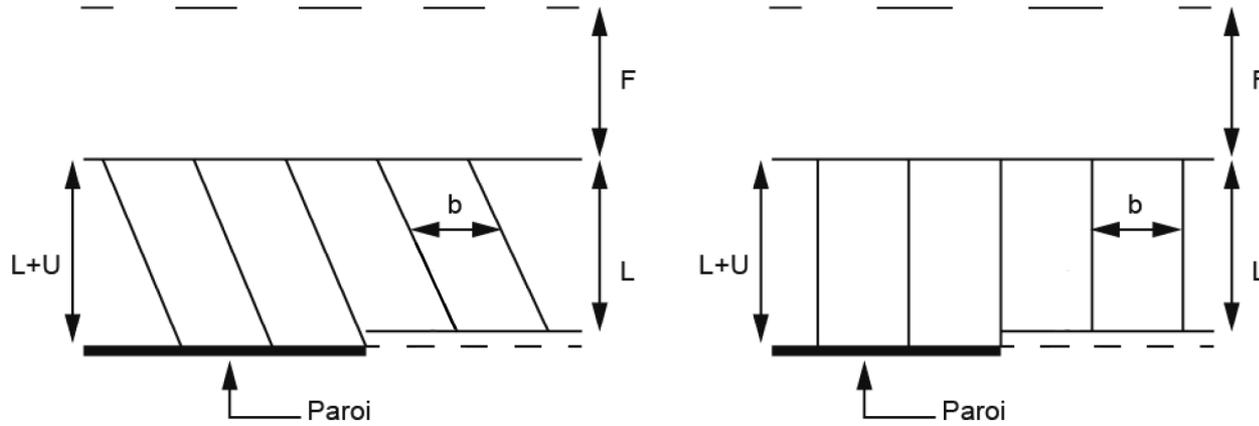


- b      Largeur d'une case de stationnement
- L      Longueur d'une case de stationnement
- U      Largeur de la surface de confort
- F      Largeur de l'allée de circulation

**Tab. 27** Dimensions minimales des cases de stationnement longitudinale

	Longueur d'une case de stationnement	Largeur d'une case de stationnement	Largeur de la surface de confort
Niveau de confort	L [m]	B [m]	U [m]
Standard	2,50	1,20	0,20
Elevé	2,70	1,30	0,20

# Geometrie Senkrecht/Schräg



- b      Largeur d'une case de stationnement
- L      Longueur d'une case de stationnement
- U      Largeur de la surface de confort
- F      Largeur de l'allée de circulation



# Geometrie Senkrecht/Schräg

**Tab. 28** Dimensions minimales des cases de stationnement perpendiculaires et obliques

	Angle de stationnement	Longueur d'une case de stationnement	Largeur d'une case de stationnement	Largeur de la surface de confort
Niveau de confort		L [m]	B [m]	U [m]
Standard	90°	2,30	1,20	0,20
	60°	2,00	1,35	0,10
Elevé	90°	2,30	1,30	0,20
	60°	2,00	1,50	0,10



# Geometrie der Abstellplätze

## Abmessung Fahrgasse

**Tab. 29** *Dimensions minimales des allées de circulation*

<b>Niveau de confort</b>	<b>Angle de stationnement</b>	<b>Largeur de l'allée de circulation F [m]</b>
Standard	90°	3,50
	60°	1,80
Elevé	90°	4,00
	60°	2,00



# 6. Anordnung der Abstellplätze

## Neigung

- Längs- und Querneigung darf 8% nicht übersteigen
- Bei Längsneigung Anordnung so planen, dass das Vorderrad bergauf weist
- Bei Querneigung Anordnung so planen, dass der Ständer (üblicherweise links) bergab weist



## Fazit / Empfehlung

- Abstellplätze für Motorräder in Baubewilligungsverfahren (Regelbauweise) fordern.
  - Abstellplätze für Motorräder in Sondernutzungsvorschriften (Gestaltungsplan) regeln.
  - Abstellplätze für Motorräder auf öffentlichem Grund (Parkraumplanung) planen.
  - Kennwerte in zukünftige Revisionsgeschäfte der Bau- und Zonenordnung (oder spezifischen Instrumente) integrieren.
- bis zur Erscheinung der Norm wird es noch eine Weile dauern...



## 7. Auto-PP in Motorrad-PP umnutzen

Bei der Umnutzung von Auto-PP sind einige Dinge zu beachten:

- Die übliche Breite von 2m reicht nicht für die Senkrechtparkierung
- Die Motorrad-PP müssen also als Schrägparkierung angeordnet werden

**Tab. 30** *Nombre de cases 2RM réalisables à 60° selon le nombre de cases voitures longitudinales transformées*

Cases voitures longitudinales (en continu)	Cases 2RM Confort standard	Cases 2RM Confort élevé
1 (5m)	3	2
2 (10m)	6	5
3 (15m)	10	9
4 (20m)	13	12
5 (25m)	17	15

# Auto-PP in Motorrad-PP umnutzen



Quelle: Forschungsbericht VSS 2013/102



# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

Berichtdownload

<http://www.mobilityplatform.ch>

Wir unterstützen Sie gerne mit einer  
**Impulsberatung**

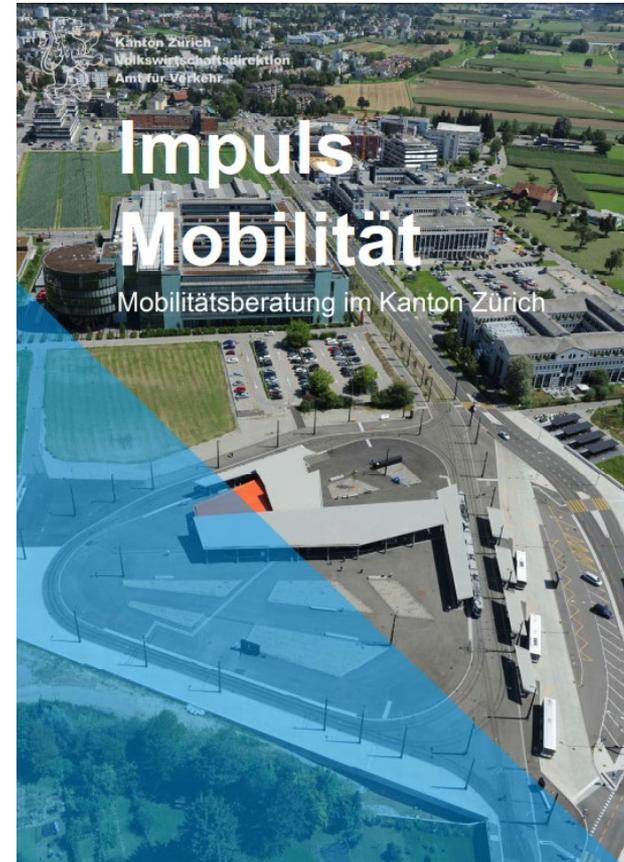
Impuls Mobilität

Geschäftsstelle

Tel: 044 262 11 61

[contact@impulsmobilitaet.ch](mailto:contact@impulsmobilitaet.ch)

[www.impulsmobilitaet.ch](http://www.impulsmobilitaet.ch) → Kanton





**Kanton Zürich**  
**Koordinationsstelle Veloverkehr**

# **Planung bedarfsgerechter Veloparkierungsanlagen**



**Viktoria Herzog, Seminar Impuls Mobilität  
"Neues zur Parkierung", 24. September 2020**

# Kantonale Veloförderung

# Kantonale Veloförderung

Veloförderprogramm seit 2010,  
Koordinationsstelle Veloverkehr seit 2012



**Netzkonzeption**



**Qualität**



**Wissenstransfer**



**Kommunikation**



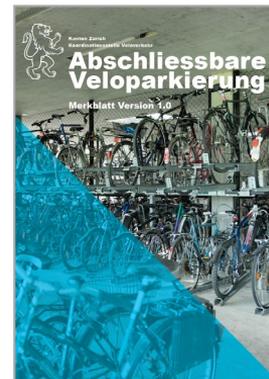
**Datengrundlagen**





**Jede Velofahrt beginnt  
und endet auf einem  
Veloabstellplatz**

# Merkblatt-Reihe Veloparkierung



[www.velo.zh.ch/parkierung](http://www.velo.zh.ch/parkierung)



## Chancen des velogerechten Bauens

- Gebäude veloverkehrsfreundlich zu gestalten, bedeutet nicht automatisch, einen Mehraufwand leisten zu müssen.
- Eine veloverkehrsfreundliche Gestaltung von Hochbauvorhaben schafft die notwendigen Voraussetzungen, um die Nachfrage nach MIV zu reduzieren und den Veloanteil zu steigern.
- Eine Veloparkierungsanlage wird benützt, wenn sie
  - **Zielnah gelegen,**
  - **einfach zu bedienen und**
  - **das Velo vor Diebstahl, Vandalismus und Wettereinflüssen geschützt ist.**



# Anforderungen von Velofahrenden an Veloparkierung

1. Gute Erreichbarkeit und Anbindung eines Gebäudes oder einer Nutzung an das Velonetz (fahrend erreichbar)
2. Gute Zugänglichkeit innerhalb eines Areals / Gebäudes
3. Gute Abstellmöglichkeiten fürs Velo
4. Besondere Anforderungen durch E-Bikes, Anhänger und Lastenvelos
5. Komplementäre Anforderungen (Garderoben, Spinds, Duschen, Velopumpen usw.)





# Die wichtigsten Punkte für die Planung

- Bedarf (Anzahl, Art, Etappierung)
- Standort
- Zufahrt Strassennetz
- Rampen
- Anlagentypen und Parkiersysteme
- Überdachungen
- Abmessungen
- Beleuchtung
- *Unterhalt*
- *Ordnungsdienst und Bewirtschaftung*
- *Motorräder auf Veloparkplätzen*





# **Frühzeitige Planung von Veloabstellplätzen ist essenziell**



# Der geeignete Zeitpunkt für die Planung von Veloabstellplätzen

So früh wie nur möglich!

Auf Gemeindeebene bei

- Teilrevisionen oder Gesamtrevisionen der Nutzungsplanungen, Ortsplanungsrevisionen in Gemeinden oder Städten,
- öffentlichen und privaten Gestaltungsplänen,
- Planungswettbewerben,
- Arealüberbauungen,
- Bewilligungsverfahren,
- Baukontrollen





# Regelung in den Bau- und Zonenvorschriften

## Ungenügende Formulierung

### 10.3 Abstellflächen für Kinderwagen, Fahrräder und Motorfahräder

In Mehrfamilienhäusern sind in der Nähe des Hauseinganges genügend grosse, leicht zugängliche Abstellräume und -flächen für Kinderwagen, Fahrräder und Motorfahräder bereitzustellen (als Richtlinie gilt die kant. Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen).

## Empfehlung

### Formulierungsvorschlag kurz:

Es ist genügend Abstellplatz für Velos zur Verfügung zu stellen. Dabei sind die örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen. Es gelten die normgemässen Richtwerte.

### 2. Anordnung

**Formulierungsvorschlag:** Erforderliche Abstellplätze für Velos sind in der Regel auf dem Grundstück selbst zu erstellen. Die Abstellplätze für Velos müssen gut zugänglich an zweckmässiger Lage angeordnet werden.

### Formulierungsvorschlag ausführlich:

Es sind folgende Veloabstellplätze erforderlich:

Nutzung	Veloabstellplätze für	
	BewohnerInnen oder Mitarbeitende	BesucherInnen, KundInnen oder SchülerInnen
	Richtwerte nach Nutzungsintensität und Geschossfläche (GF)	Richtwerte nach Nutzungsintensität und Geschossfläche (GF)
Wohnen	1 Velo-P / Zimmer	im Wert BewohnerInnen enthalten
Verkaufsgeschäfte	2 Velo-P / 10 Mitarbeitende 1 Velo-P / 100m <sup>2</sup> GF	2 Velo-P / 10 KundInnen ... <sup>(1)</sup>
Restaurants	2 Velo-P / 10 Mitarbeitende	2 Velo-P / 10 Sitzplätze
<b>Schulen</b>		
Unterstufe	2 Velo-P / 10 Mitarbeitende	1-3 Velo-P / 10 SchülerInnen
Oberstufe	2 Velo-P / 10 Mitarbeitende	5-7 Velo-P / 10 SchülerInnen
<b>Dienstleistungsbetriebe, Gewerbe / Industrie</b>		
Kundenintensive Dienstleistungsbetriebe <sup>(2)</sup>	2 Velo-P / 10 Arbeitsplätze 1 Velo-P / 100 m <sup>2</sup> GF	3 Velo-P / 10 Arbeitsplätze 1.5 Velo-P / 100 m <sup>2</sup> GF
Spitäler, Pflege- und Altersheime	2 Velo-P / 10 Arbeitsplätze 1.5 Velo-P / 100 m <sup>2</sup> GF	2 Velo-P / 10 Arbeitsplätze 1.5 Velo-P / 100 m <sup>2</sup> GF
Dienstleistungsbetriebe mit wenig Besucherverkehr	2 Velo-P / 10 Arbeitsplätze 1 Velo-P / 100 m <sup>2</sup> GF	0.5 Velo-P / 10 Arbeitsplätze 0.25 Velo-P / 100 m <sup>2</sup> GF
Gewerbe und Industrie	2 Velo-P / 10 Arbeitsplätze 0.4 Velo-P / 100 m <sup>2</sup> GF	0.5 Velo-P / 10 Arbeitsplätze 0.1 Velo-P / 100 m <sup>2</sup> GF
Bahnhöfe, wichtige Haltestellen von Tram / Bus	2 Velo-P / 10 Mitarbeitende	1-4 Velo-P / 10 Wegreisende abhängig von Lage und Einzugsgebiet
<b>Freizeit- und Sporteinrichtungen</b>		
Freibad, Sportanlagen, Hallenbäder	2 Velo-P / 10 Mitarbeitende 2 Velo-P / 10 Mitarbeitende	5 Velo-P / 10 gleichzeitige BesucherInnen 3-5 Velo-P / 10 gleichzeitige BesucherInnen

Für weitere spezielle Nutzungen (wie Kultureinrichtungen oder Mittelschulen) wird der Bedarf unter Beachtung der einschlägigen SN-Norm fallweise bestimmt.

<sup>(1)</sup> Kann nur aufgrund der Nutzungsintensität bestimmt werden.

<sup>(2)</sup> Darunter fallen z.B. Post- / Bankfilialen, Reisebüros, Gemeindeverwaltungen, Arzt- und Therapiepraxen oder Coiffeursalons.



## Chancen bei Wettbewerben

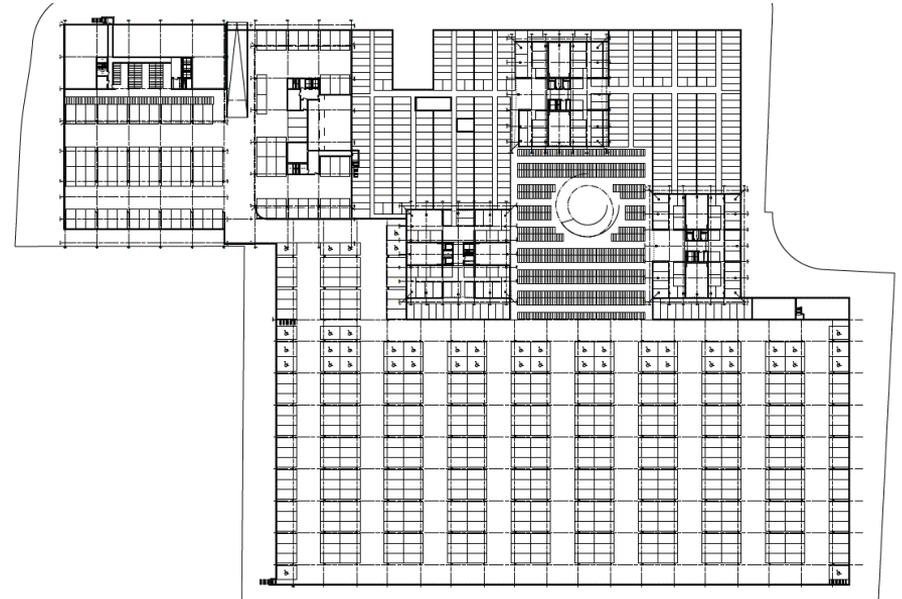
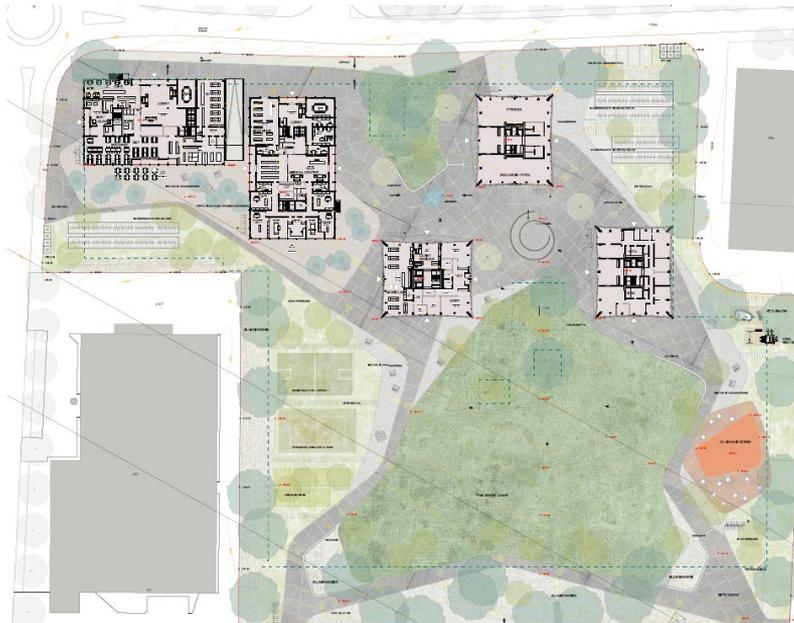
- Architekturwettbewerbe und sonstige Ausschreibungen im Planungsbereich
  - Programm
  - Beurteilung
- Flächensicherung
  - Richtprojekt
  - Bewilligungen
- Standortplanung
- Vorschriften (z.B. Gestaltungspläne)





# Beispiel privater GP Hochbord Dübendorf

- Auszug aus den GP-Unterlagen

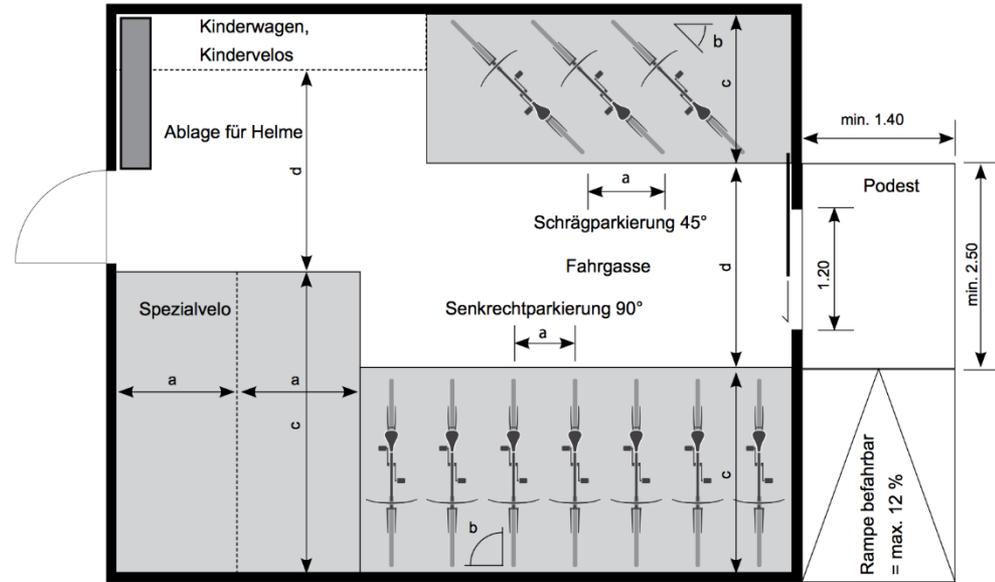
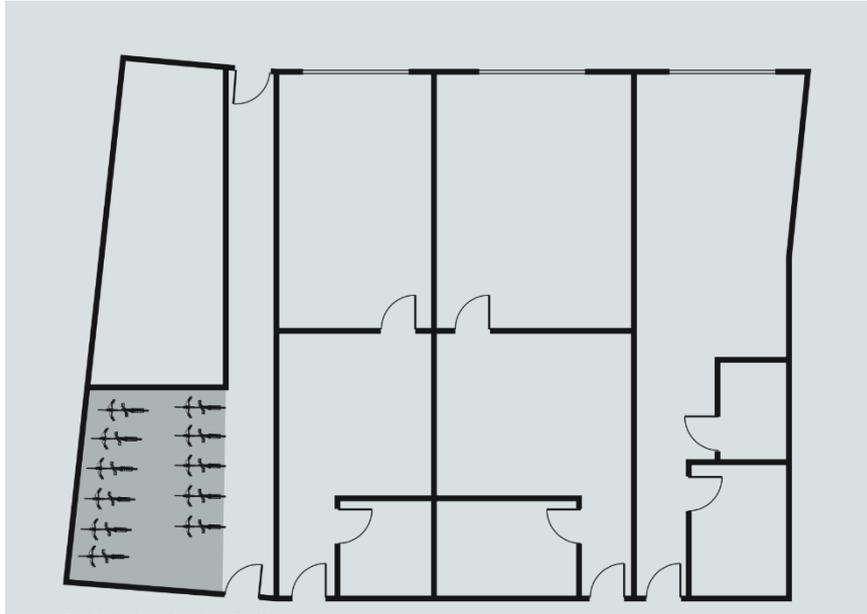


# Beispiel Zwicky Areal

- Zentrale Velo-Garage

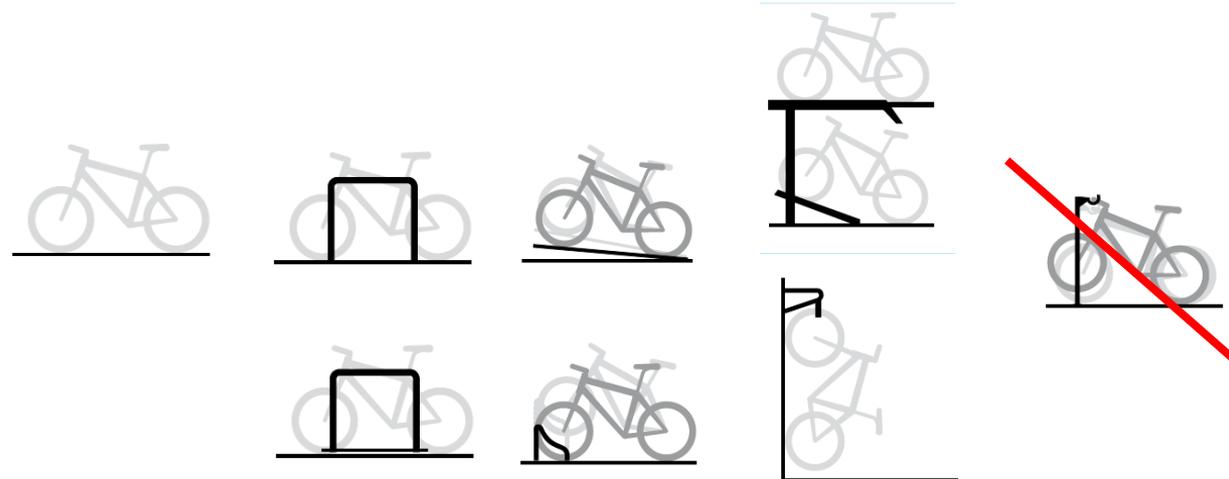


# Beispiel eines velogerechten Grundrisses



# Parkiersysteme

- Das Angebot an Parkiersystemen ist gross und wächst kontinuierlich weiter
- Es sind folgende Systemtypen auf dem Markt erhältlich



Nutzung	Benutzer	Parkdauer	Anlagentyp				
			offen inkl. Anschliessvorrichtung		abschliessbar		
			ungedeckt	gedeckt	Innenräume, Einzelnungen	Tiefgaragen (Kombination mit PV)	Velostationen
Wohnen	Anwohner/innen	lang	○	●	●	●	○
	Anwohner/innen	kurz	●	●	○	○	○
	Besucher/innen	kurz	●	●	○	○	○
Dienstleistungsbetriebe, Einkaufen, Gewerbe, Industrie, Restaurants, Hotels	Kunden/Kundinnen	kurz	●	●	○	○	○
	Mitarbeitende	lang	○	●	●	●	●
Bahnhöfe, Haltestellen, Park&Ride-Anlagen	öV-Benutzer/innen	lang	○	●	●	○	●
	Kunden/Kundinnen	kurz	●	●	○	○	○
	Mitarbeitende	lang	○	●	●	●	●
Schulen, Universitäten	Schüler/innen	lang	○	●	○	○	○
	Studenten/Studentinnen	lang	○	●	●	●	●
	Lehrerschaft	lang	○	●	●	●	●
übrige Nutzungen wie Sport, Freizeit, Kultur	Besucher/innen	kurz	●	●	○	○	○
	Mitarbeitende	lang	○	●	●	○	○
öffentliche Strassen und Plätze	Kunden/Kundinnen	kurz	●	●	○	○	○
	Mitarbeitende	lang	○	●	●	●	●
temporäre Veranstaltungen	Besucher/innen	kurz	●	●	○	○	○
	Mitarbeitende	lang	●	●	○	○	○



## Nachträglich installierte Veloabstellplätze

- Umnutzung von anderen Flächen wie z.B. "Abstandsgrün" oder Autoparkfelder
- Schaffung von Veloabstellplätzen in Nähe von Eingängen





## Konzepte: "Anreize statt Verbote"

- Gesetzliche Regelungen bestimmen
- Kommunale Konzepte und Richtlinien erarbeiten
- Kontrolle bei Baubewilligungen und Bauabnahme
- Realisierungsprogramme definieren
- Signalisieren und markieren
- Betriebskonzepte mit Ordnungsdienst und Bewirtschaftung definieren
- Unterhalt von Veloparkieranlagen





# Arbeitshilfen

- Merkblätter KoVe
- Handbuch ASTRA / Handbuch bmvit (A)
- Beratungsangebot Impuls Mobilität (Amt für Verkehr)
- MIWO: <https://wohnen-mobilitaet.ch>
- MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen: <http://www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch>





# Danke für Ihre Aufmerksamkeit

- Bleiben Sie auf dem Laufendem, registrieren Sie sich für unseren Newsletter oder folgen Sie uns auf Social Media [Instagram](#), [Facebook](#)





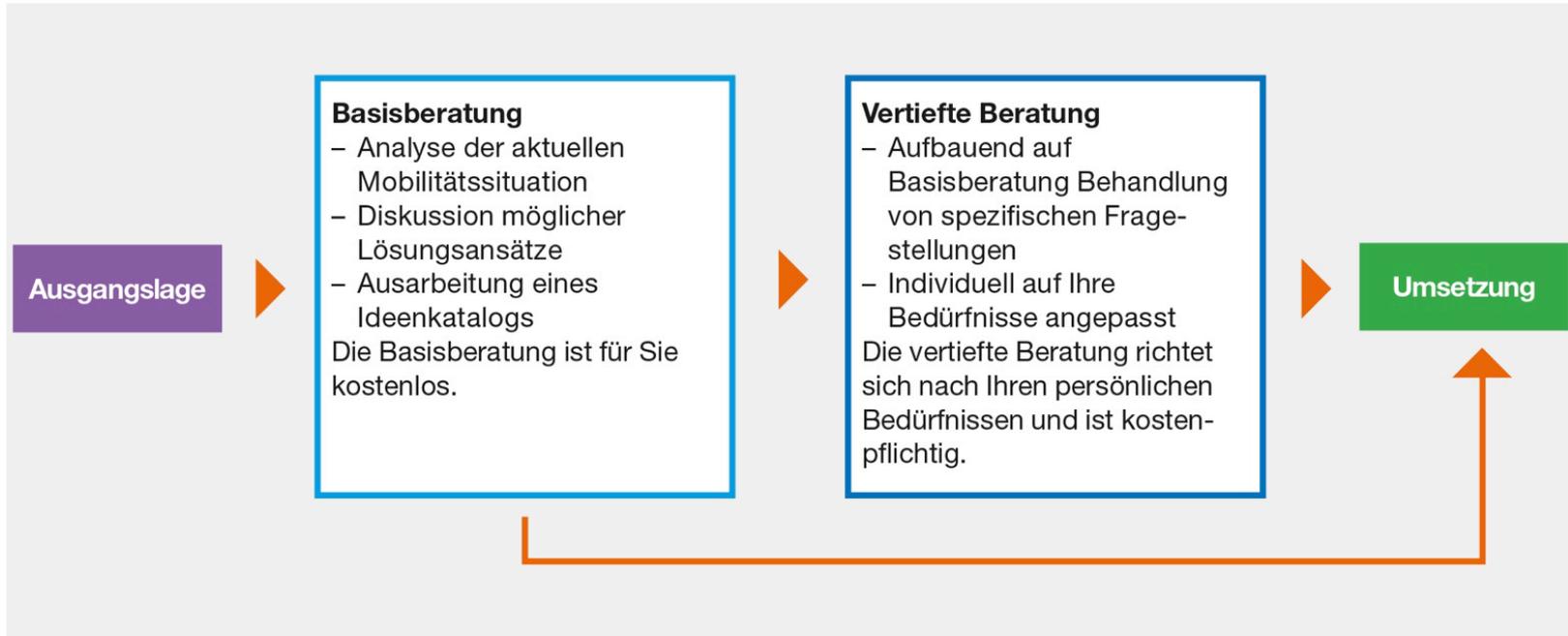
**Kanton Zürich  
Volkswirtschaftsdirektion  
Amt für Verkehr**

# **Impuls Mobilität**

**Mobilitätsberatung im Kanton Zürich**

**Dienstleistungen**

# Impulsberatung





# Wissenstransfer und Vernetzung



## Veranstaltungen

Mobilitätslunch, Fachreferate,  
Besichtigungen, Schulungen u.v.m.

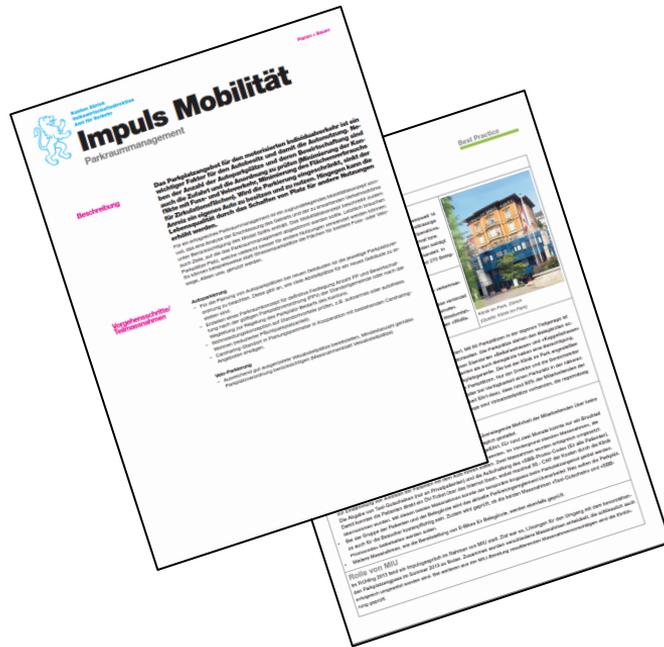
**19.10.2020**, 16:00 bis 18:45 Uhr,  
Nachmittagsveranstaltung Impuls Mobilität  
Stadt Zürich «Planen für Jung und Alt: Ein  
Mehrwert für alle»; GZ Riesbach, Zürich

**26.11.2020**, 11:00 bis 14:00 Uhr,  
Mobilitätslunch zum Thema  
«Güterverkehr/City Logistik», Flughafen  
Zürich

Website [www.impulsmobilitaet.ch](http://www.impulsmobilitaet.ch)

Hintergrundinformationen, Best Practice,  
Veranstaltungshinweise, Downloadbereich

# Informationsvermittlung



## Massnahmenblätter

z.B. Geschäftsverkehr, Finanzielle Anreize, Carpooling, Velosharing, Parkraummanagement, Veranstaltungen, Elektromobilität, u.v.m.

## Best Practices

Mobilitätsmanagement im Spital Limmattal, Schlieren; Elektromobilität in der Gemeinde, Rütli ZH; Wohnsiedlung Giesserei, Winterthur; Reduktion des Pflichtparkplatzbedarfs, Stricklerareal Horgen, u.v.m.



# Kontakt

Geschäftsstelle Impuls Mobilität Kanton Zürich

Tel: 044 262 11 61

[contact@impulsmobilitaet.ch](mailto:contact@impulsmobilitaet.ch)

[www.impulsmobilitaet.ch](http://www.impulsmobilitaet.ch) → Beratungsangebot des Kantons Zürich

Geschäftsstelle Impuls Mobilität Stadt Zürich

Tel: 058 595 78 70

[info@impulsmobilitaet.ch](mailto:info@impulsmobilitaet.ch)

[www.impulsmobilitaet.ch](http://www.impulsmobilitaet.ch) → Beratungsangebot der Stadt Zürich