

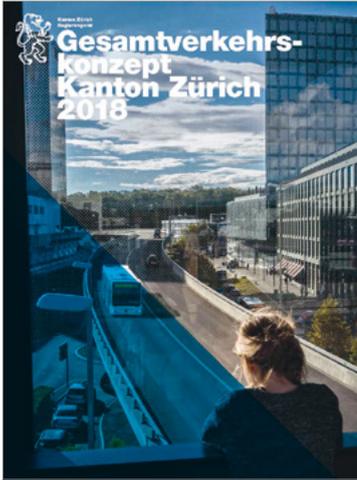


Kanton Zürich  
Volkswirtschaftsdirektion  
Amt für Mobilität

# Mobilitätskonzepte

Merkblatt





### Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018

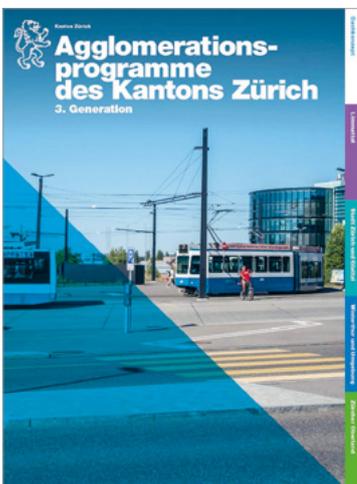
Mit dem Gesamtverkehrskonzept legt der Regierungsrat die langfristigen Ziele und Entwicklungsgrundsätze für das Verkehrssystem im Kanton Zürich fest.  
[zh.ch/gvk](http://zh.ch/gvk)

## Wichtiges in Kürze

Der Kanton Zürich steht in den nächsten Jahrzehnten vor grossen Herausforderungen. Es ist weiterhin mit einem markanten Anstieg von Bevölkerung und Beschäftigten zu rechnen. 80 % des Wachstums sollen gemäss Richtplan in den urbanen Gebieten stattfinden. Die angestrebte bauliche Verdichtung in der Siedlungsentwicklung bringt zusätzlichen Verkehr und auch die verkehrsbedingten Umweltbelastungen bleiben eine Herausforderung. Die Mobilitätsnachfrage wird bedeutend steigen, und die heute spürbaren Überlastsituationen im öffentlichen Verkehr und auf den Strassen akzentuieren sich bis 2030 weiter.

Vor allem im dicht bebauten, städtischen Umfeld kommt einer guten Abstimmung von Siedlungsentwicklung (Raumnutzung) und dem daraus resultierenden Verkehr eine herausragende Bedeutung zu. Im Zuge einer Arealentwicklung oder auch eines einzelnen grösseren Bauvorhabens ist es oft zweckmässig, ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten und umzusetzen. Damit können die genannten Herausforderungen zielgerichtet angegangen werden.

Dieses Merkblatt richtet sich primär an Gemeinden und Bauherrschaften (Investorinnen und Investoren, Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer), aber auch an Betreiberinnen und Betreiber bestehender Liegenschaften (Wohnbaugenossenschaften, Schulen, etc.). Es bildet eine Arbeitshilfe zu Inhalten (Zielsetzungen, Massnahmen, etc.) und zur Umsetzung von Mobilitätskonzepten. Das Merkblatt stützt sich ab auf die Grundsätze des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts 2018 und der Agglomerationsprogramme.



### Agglomerationsprogramme des Kantons Zürich

Die Agglomerationsprogramme sind langfristige Planungsinstrumente des Kantons. Damit werden auf die erwünschte Siedlungsentwicklung abgestimmte Verkehrsmassnahmen gefördert.  
[zh.ch/agglomerationsprogramme](http://zh.ch/agglomerationsprogramme)



Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr im dichtbebauten städtischen Umfeld ist eine grosse Herausforderung.

# Zweck und Auslöser von Mobilitätskonzepten

Ein Mobilitätskonzept enthält ein Bündel von aufeinander abgestimmten Massnahmen, die es erlauben, den durch eine Arealentwicklung oder Bauvorhaben erzeugten Verkehr (Quell-Ziel-Verkehr) auf die bestehenden und künftigen Kapazitäten des übergeordneten Strassennetzes, der Parkplätze, des ÖV sowie des Angebots für den Fuss- und Veloverkehr so abzustimmen, dass Kapazitätsengpässe vermieden (oder zumindest nicht verschärft) werden und/oder Umweltbelastungen (Luft, Lärm) reduziert werden. Mit den Massnahmen des Mobilitätskonzepts wird somit ein bestimmtes Verkehrsverhalten (Fahrtenanzahl, Modalsplit etc.) angestrebt.

Mögliche Auslöser von Mobilitätskonzepten sind:

- Angestrebte Verbesserungen für die Bewohnerinnen und Bewohner, Besucherinnen und Besucher, Kunden, etc., etwa im Fuss- und Veloverkehr.
- Vermeiden von bestehenden oder absehbaren Erreichbarkeitsproblemen eines Areals, insbesondere:
  - Kapazitätsengpässe auf dem umliegenden Strassennetz (Stau)
  - Knappes Angebot an Parkplätzen
  - Ungenügendes und/oder überlastetes ÖV-Angebot
  - Ungenügende oder fehlende Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr
- Unterschreitung des gemäss Nutzungsplanung bzw. Parkplatz-Verordnung vorgesehenen Pflichtparkplatzbedarfs bei Bauvorhaben (sofern diese Unterschreitung gemäss den Vorschriften zulässig ist), Arealentwicklungen oder bei Bestandsobjekten.
- Angestrebte Verbesserungen im Rahmen eines betrieblichen oder kommunalen Umweltmanagements oder im Rahmen von Energie- und Mobilitätsprogrammen (2000-Watt-Areale, EnergieStadt etc).
- Verbesserungen bei bestehenden oder absehbar übermässigen Emissionen von Luftschadstoffen und Klimagasen.



Für Areale mit sehr guter ÖV-Erschliessung, welche die minimal erforderliche Anzahl Parkplätze unterschreiten sollen (Autoarmes/autofreies Wohnen), kann ein Mobilitätskonzept ein sinnvolles Instrument zur Sicherstellung einer optimierten Mobilität sein.

# Verfahren und Verbindlichkeit

Mobilitätskonzepte sind Planungsinstrumente. Sie können unter bestimmten Voraussetzungen in Planungs- und Bauverfahren verlangt oder empfohlen werden. Ebenso können Mobilitätskonzepte freiwillig erarbeitet und umgesetzt werden (meist bei Bestandsobjekten).

## Nutzungsplanung der Gemeinden

Die Gemeinden erlassen kommunale Nutzungspläne. Diese umfassen unter anderem die Bau- und Zonenordnungen (BZO), ggf. Parkplatzverordnungen (PP-VO), Sonderbauvorschriften und öffentliche Gestaltungspläne. Die Gemeinden schaffen damit nach Massgabe von § 2 lit. c PBG kommunales Planungsrecht. Dabei sind sie an die Institute, Begriffe, Mess- und Berechnungsweisen sowie an die Mindestanforderungen des kantonalen Rechts gebunden (§ 45 Abs. 2 PBG). Zu der kommunalen Nutzungsplanung gehört auch die Regelung zur Parkplatzzahl (§ 242 PBG).

Die Gemeinden können bei der Konkretisierung dieser Bestimmung in ihren Bau- und Zonenordnungen vorschreiben, dass Bauherren im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ein Mobilitätskonzept vorlegen müssen, falls sie von der vorgeschriebenen Anzahl Parkplätze nach unten abweichen möchten. Von einem Bauherrn darf dabei nur verlangt werden, was dieser auch aus eigener Kraft herbeiführen kann.

## Vereinbarungen mit Bauherren

Bauherren können private Gestaltungspläne erarbeiten, die von den Gemeinden zu genehmigen sind. Der Bauherr kann eine Selbstverpflichtung zur Erstellung und Umsetzung eines Mobilitätskonzepts eingehen. Die Gemeinde als Bewilligungsinstanz kann eine entsprechende Einigung darüber auf dem Verhandlungsweg erzielen.

## Baubewilligungsverfahren

Sofern ein Mobilitätskonzept im Baubewilligungsverfahren eingefordert werden kann, bestehen folgende Möglichkeiten und Grundsätze des Umgangs mit dem Mobilitätskonzept:

- Der Bauherr (Investor, Grundeigentümer) erarbeitet das Mobilitätskonzept und reicht es zusammen mit dem Baugesuch ein.
- Die Gemeinde prüft das Baugesuch hinsichtlich dem eingereichten Mobilitätskonzept entsprechend den in der Nutzungsplanung gemachten Vorgaben.
- Die Gesamtverantwortung für den Vollzug des Mobilitätskonzepts (d.h. Umsetzung der festgelegten Massnahmen) liegt i.d.R. beim Bauherrn/Investor oder beim Betreiber der Nutzung, überwacht durch die Gemeinde. Einzelne Aufgaben daraus können auch die Gemeinde oder Dritte übernehmen.

Generell ist es möglich, dass ein Mobilitätskonzept vorgängig oder parallel zur Sondernutzungsplanung (insbesondere im Fall von Gestaltungsplänen für grössere Areale) erstellt wird und die entsprechenden Ziele und Massnahmen direkt in die Vorschriften integriert werden.

## Optimierung im Bestand

Ein Mobilitätskonzept kann auch für bestehende Bauten und Areale (Unternehmen, Wohnanlagen, Spitäler etc.) erarbeitet und umgesetzt werden. Meist ist es Bestandteil eines betrieblichen Mobilitäts- oder Umweltmanagements. Das Mobilitätskonzept wird freiwillig ergriffen und zielt i.d.R. auf einen MIV-sparsameren Bewohner-, Pendler- und Geschäftsverkehr ab.

# Inhalte eines Mobilitätskonzepts

Die Inhalte eines Mobilitätskonzepts sind je nach Auslöser und Objekt unterschiedlich. Sie sollten immer eine Beschreibung des Objekts mit seinen wichtigsten Kennzahlen, eine Standortanalyse sowie die Zielsetzungen, Massnahmen, Finanzierung und die Art und Weise der Wirkungskontrolle enthalten. Es wird empfohlen, das Mobilitätskonzept anhand der Überschriften der folgenden Abschnitte zu strukturieren.

## Analyse

### Standort- und Objektbeschreibung

Ein Mobilitätskonzept ist meistens auf einen bestimmten Standort (z.B. ein Gebäude oder ein Areal) ausgerichtet, kann sich aber auch auf betriebliche Einheiten (z.B. Unternehmen) an einen oder mehrere Standorte beziehen. Die wichtigsten Eckdaten des Gebäudes oder Areals werden in einer kurzen Beschreibung erläutert.

Bei allen Arten von Mobilitätskonzepten sind dies folgende Informationen:

- genaue Lage (für alle einzelnen Standorte im Falle einer Organisation mit mehreren Standorten)
- Nutzungen und deren Kennzahlen (beispielsweise Flächen, Anzahl Arbeitsplätze, Personenzahlen und der Minimal- und Maximalbedarf an Abstellplätzen für alle Verkehrsmittel je Nutzergruppe)
- Anzahl erwartete Personen- und Fahrzeugbewegungen pro Nutzergruppe

Ist die Erstellung eines Mobilitätskonzepts im Rahmen von Planungs- und Bauvorhaben erforderlich, sind zusätzlich folgende Angaben nötig:

- massgebliche Grundlagen (z.B. Vorgaben aus der Richtplanung, BZO, Parkplatzverordnungen oder Gestaltungspläne)
- allfällige Vorgaben aus Planungsprozessen (z.B. Umweltverträglichkeitsprüfung)
- Berechnung der minimal erforderlichen bis maximal zulässigen Anzahl Abstellplätze für alle Verkehrsmittel gemäss den massgeblichen Grundlagen
- Tatsächlich vorgesehene Anzahl Abstellplätze für alle Verkehrsmittel inkl. Begründung
- Bei Wohn- und Arbeitsnutzungen: Nahversorgungssituation, z.B. Verpflegung, Einkauf, Dienstleistungen, Freizeit-/Kultureinrichtungen und Naherholungsflächen in der Umgebung
- Bei Arbeitsnutzungen sowie Einkaufs- und Freizeitnutzungen (sofern möglich): Mobilitätssituation der Beschäftigten und der Kundschaft (Wohnstandorte / Einzugsbereich, Qualität der ÖV-Verbindung, Mobilitätsgewohnheiten) mittels Befragungen

### Verkehrsangebot und -nachfrage

Für die Zielsetzungen eines Mobilitätskonzeptes sind insbesondere auch die aktuelle und zukünftige Darstellung zum Verkehrsangebot und der Verkehrsnachfrage wichtig. Dazu zählen:

- Verkehrsaufkommen im Quell-Ziel-Verkehr, Modalsplit
- ÖV-Erschliessung (Distanz zur nächsten Haltestelle, Verbindungen und Taktfrequenz, ÖV-Güteklassen)
- Erschliessung für Fuss- und Veloverkehr (Netzanbindung)
- Veloabstellplätze: Lage, Parkiersystem und Belegung
- Carsharing-Standorte in fussläufiger Distanz
- Kapazitätsauslastung auf Strasse und ÖV (Schiene/Strasse)

### Problemlage

Im Fokus stehen dabei Aspekte der Erreichbarkeit aus Perspektive der Nutzerinnen und Nutzer, also unter Berücksichtigung von Zeitdauern, allfälligen Schwierigkeiten wie Steigungen, gefährlichen Querungsstellen oder Ähnlichem.

## Zielsetzungen

Zielsetzung eines Mobilitätskonzepts ist immer eine optimierte Mobilität. Weitere Ziele eines Mobilitätskonzepts aus Sicht der für die Erstellung verantwortlichen Akteure können Energieeffizienz, Wirtschaftlichkeit, der Umgang mit knappen Kapazitäten, Zufriedenheit der Nutzergruppen oder Imagebildung sein. Machen übergeordnete Vorgaben ein Mobilitätskonzept erforderlich, sind die dahinterstehenden Ziele meist, die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes und des öffentlichen Parkraumangebotes zu erhalten bzw. übermässige Lärm-, Luftschadstoff- und Klimagasemissionen zu vermeiden.

Die Zielsetzungen des Mobilitätskonzepts werden detailliert aufgeführt. Dabei sind die spezifische Kombinationen von Auslösern, Nutzungen und Nutzergruppen zu unterscheiden und jeweils spezifische Zielsetzungen zu definieren. Nachstehend werden drei Beispiele für typische Kombinationen von Nutzungen, Auslösern und daraus resultierende spezifische Zielsetzungen eines Mobilitätskonzepts vorgestellt.

### **Beispiel 1: Wohnnutzungen mit unterschrittener Pflichtparkplatzzahl**

**Auslöser:** Auslöser für die Erstellung eines Mobilitätskonzepts für Wohnnutzungen im Rahmen von Bauprojekten und Arealplanungen ist meist eine (angestrebte) Unterschreitung der minimal erforderlichen Pflichtparkplatzzahl.

**Ziel:** Ziel ist es, die Parkplatznachfrage der Bewohnerschaft auf die vorhandenen Parkplätze zu beschränken. Die Anzahl der Autos der Bewohnerinnen und Bewohner sowie der Besucherinnen und Besucher soll daher nicht höher ausfallen als die Anzahl vorhandener Parkplätze (Übereinstimmung von Angebot und Nachfrage).

### **Beispiel 2: Arbeitsnutzung**

**Auslöser:** Mobilitätskonzepte für Arbeitsnutzungen werden meist freiwillig erstellt, beispielsweise um einen Beitrag zu den Zielen des Umweltmanagementsystems eines Betriebes zu leisten oder um eine an einem Standort vorhandene Parkplatzknappheit zu entschärfen. Andere Gründe können Kapazitätsengpässe auf den vorhandenen, umliegenden Infrastrukturen, Verminderung von Emissionen oder die Reduktion von Investitionskosten bzw. Betriebskosten für neue Parkplätze sein.

**Ziel:** Zielsetzung ist in den meisten Fällen, eine verstärkte Nutzung von ÖV, Velo sowie von Fahrgemeinschaften zu erreichen. Der Autoanteil im Modalsplit des Pendel- und/oder Geschäftsverkehrs soll ein als verträglich definiertes Mass nicht überschreiten.

### **Beispiel 3: Stark verkehrserzeugende Nutzungen**

**Auslöser:** Auslöser sind meist die massgeblichen Grundlagen der Standortgemeinden, welche ein auf den Verkehr der Besucherinnen und Besucher bzw. der Kundschaft bezogenes Mobilitätskonzept fordern. Es wird angestrebt, die Leistungsfähigkeit des umgebenden Strassennetzes sicherzustellen und übermässige Emissionen zu verhindern.

**Ziel:** Ziel ist es, eine definierte Fahrtenanzahl nicht zu überschreiten. Zudem wird angestrebt, eine hohe Nutzung der bestehenden öffentlichen Verkehrsmittel sowie im Fuss- und Veloverkehr zu erreichen und den Zugang zu diesen Verkehrsmitteln zu verbessern.

## Massnahmen

Die für die Umsetzung festgesetzten Angebote und Massnahmen werden in einem Mobilitätskonzept beschrieben. Es besteht eine Fülle an Massnahmen, welche auch in unterschiedlicher Differenzierung für die verschiedenen Nutzergruppen angewendet werden können.

Die Finanzierung der Massnahmen sollte frühzeitig festgelegt werden. Dies gilt insbesondere für Massnahmen, die jährlich wiederkehrende Kosten verursachen. Diesen Kosten stehen Einsparungen, die zum Beispiel durch den Verzicht auf die Erstellung von Parkplätzen entstehen, gegenüber. Eine weitere Möglichkeit der Finanzierung sind wiederkehrende Einnahmequellen, beispielsweise aus einer Parkplatzbewirtschaftung. Für jede Massnahme muss auch angegeben werden, wer für die Umsetzung und Wirkungskontrolle zuständig ist.

Für eine detaillierte Information können die Massnahmenblätter oder die Beratung von Impuls Mobilität, der Mobilitätsberatung des Kantons Zürich, in Anspruch genommen werden.



Gedeckte, sichere Veloabstellplätze an gut erreichbaren Lagen sind eine von vielen möglichen Massnahmen in einem Mobilitätskonzept.

Nachstehend werden die gängigsten Massnahmen in einer Tabelle aufgeführt. Die Massnahmen werden entweder durch die Gemeinden (z.B. Massnahme Fusswege, -netz), die Bauherrschaft (z.B. Massnahme Parkplatzangebot) oder Dritte (z.B. Massnahme ÖV-Angebot) umgesetzt. Die Tabelle ist als Übersicht zu betrachten.

Handlungsfeld	Massnahme	Beschreibung
MIV	Carsharing	Organisierte gemeinschaftliche Nutzung eines Autos über Dritte
	Carpooling	Bildung von Fahrgemeinschaften für gemeinsame Wege (i.d.R. Arbeitsweg)
	Privates Carsharing	Anreize für Personen, ihr Privatfahrzeuge zur Ausleihe oder auch für Mitfahrergemeinschaften zur Verfügung zu stellen
	Dienstwagenflotte	Nutzen von Dienstwagen aus der betriebseigenen Flotte oder Fahrzeuge eines Carsharing von Dritten für Geschäftsfahrten der Mitarbeitenden
	ökologische Fahrzeuge	Beschaffung von ökologischen und emissionsarmen Fahrzeugen
	ökologisches Fahren	Vermitteln von Grundsätzen zum ökologischen und ökonomischen Fahren
	Parkraummanagement	Abstimmung des bestehenden Parkplatzangebots auf die Nachfrage. Förderung der Nutzung des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs. Steuerung der Parkplatznutzung über Gebühren und Zuteilungskriterien
	Parkplatzangebot	Zur Verfügung stellen einer begrenzten Anzahl von Parkplätzen
	Infrastruktur Parkierung	Lademöglichkeiten für Elektroautos
	Private Autonutzung	Regelung der Autonutzung im Umfeld des Wohn- bzw. Arbeitsortes im Rahmen von Miet- bzw. Arbeitsverträgen
ÖV	ÖV-Angebot	Identifizierung von Massnahmen zur Verbesserung des ÖV-Angebots (Fahrplan, Linienführung, Fahrzeuge, Kurstakt); Einbringen in die ordentlichen ÖV-Planungs- und Entscheidungsprozesse
	ÖV-Infrastruktur	Ausstattung der Haltestelle. Identifizierung von Massnahmen zur Verbesserung (Überdachung, Sitzmöglichkeiten, direkte Erschliessung durch Fussgängerquerung); Einbringen in die ordentlichen ÖV-Planungs- und Entscheidungsprozesse
Veloverkehr	Velowege, -netz	Identifizierung von Massnahmen zur Verbesserung des Velowegnetzes und Einbringen in die kommunale Planung
	Velosharing, Dienstvelos	Organisierte gemeinschaftliche Nutzung eines Velos oder E-Bikes (privat oder von Dritten), auch als Teil der eigenen Dienstfahrzeugflotte oder in Wohnsiedlungen als Leihvelos
	Veloparkierung, Abstellplätze für Spezialvelos	Genügende Anzahl und Qualität an Veloabstellplätzen, ungehinderte Erschliessung. Gilt auch für Lastenvelos, Velos mit Anhängern und andere Spezialvelos
	Infrastruktur Veloparkierung	Einrichten von gut zugänglichen Stromanschlüssen zum Laden für E-Bikes
	Ergänzende Veloinfrastrukturen	Duschen, Velopumpen oder Werkzeuge, abschliessbare und belüftete Garderobenschränke zur zweckmässigen Aufbewahrung von Helm, Velobekleidung und Zubehör
Fussverkehr	Fusswege, -netz	Massnahmen zur Verbesserung des Fusswegnetzes (sicher, direkt, beleuchtet) werden identifiziert und in die kommunale Planung eingebracht
Güter- und Wirtschaftsverkehr	Diverse Massnahmen (Logistik)	Diverse Massnahmen für Nahversorgung und Entsorgung in Wohnsiedlungen. Lieferservices seitens der Verkaufsstellen und am Zielort eingerichtete Empfangsstellen. Lastenvelos, Veloanhänger oder auch Handkarren können zur Verfügung gestellt werden
Flexible Arbeitsformen	Home Office	Möglichkeit, Arbeiten von zu Hause aus zu erledigen, i.d.R. an einzelnen, mit dem Arbeitgeber festgelegten Tagen
	Arbeitszeitmodelle	Möglichkeit, Voll- oder Teilzeit zu arbeiten bzw. sich die Arbeitszeit über den Tag, die Woche oder das Jahr flexibel einzuteilen
	Dezentrale Arbeitsplätze	Möglichkeit, Arbeiten von anderen Arbeitsplätzen oder von unterwegs aus zu erledigen
	E-Learning-Plattformen	Möglichkeiten, den Unterricht vor Ort zu ersetzen
	Öffnungszeiten	Verschiebung von Öffnungszeiten zur Vermeidung von Verkehrsspitzen
Spesenreglement		Regelung von Nutzung der Verkehrsmittel und die Vergütung der Fahrkosten (Pendler, Geschäftsfahrten)
Finanzielle Anreize		Mobilitätsgutscheine oder andere finanzielle Anreize (z.B. Vergütungen) zur Motivation, den ÖV oder das Velo zu benutzen oder zu Fuss zu gehen
Kommunikation	Information	Informationen über Hintergrund, Ziele, Massnahmen und Erfolge eines Mobilitätskonzepts sowie über die verschiedenen Mobilitätsangebote. Fahrplanangaben auf Infoscreens, gute Angaben zur Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln oder Mobilitätskarten
	Aktionen	Organisation von Events, z.B. Eco-Drive-Kurse, Testaktionen von Velos, Bike to Work, Velomittwoch, Bike to School
Koordination und Beratung		Beratungsstelle für Mobilitätsfragen

## **Wirkungskontrolle und Berichterstattung**

Um die Zielerreichung und damit das Funktionieren des Mobilitätskonzepts zu überprüfen, sind regelmässige Wirkungskontrollen nötig. Bei Mobilitätskonzepten, die im Rahmen von Planungs- und Bauvorhaben vorgeschrieben sind, sind Wirkungskontrollen inklusive Berichterstattung an die zuständige Behörde i.d.R. eine Auflage. Sie werden jedoch für alle Mobilitätskonzepte empfohlen.

Folgende Elemente von Wirkungskontrollen sollten in einem Mobilitätskonzept definiert werden:

### **Verantwortlichkeit, Periodizität und Berichterstattung**

Es wird verbindlich festgehalten, in welchen Zeitabständen die Wirkungskontrollen durchgeführt und welcher zuständigen Stelle die Kontrollberichte vorgelegt werden. Zudem muss festgelegt werden, wer die Wirkungskontrollen durchführt. Eine für Mobilitätsfragen verantwortliche Stelle empfiehlt sich nicht nur in Betrieben, sondern auch für Wohnnutzungen oder stark verkehrserzeugenden Einrichtungen.

### **Inhalte der Kontrolle**

Es ist sinnvoll, die Umsetzung und wo möglich auch die Wirkung der im Konzept aufgeführten Massnahmen zu überprüfen. Dies ermöglicht, bisher nicht zielführende Massnahmen anzupassen oder durch wirksamere zu ersetzen.

Um überprüfen zu können, ob und wie gut die gesetzten Ziele eines Mobilitätskonzepts erreicht wurden, ist es unabdingbar, ein oder mehrere messbare Beurteilungskriterien zu definieren. Die Messkriterien leiten sich aus den konkreten Zielsetzungen des Mobilitätskonzepts ab, entsprechend ist eine grosse Vielfalt von spezifischen Beurteilungskriterien für die Zielerreichung denkbar.

### **Vorgehen bei Erreichung der Ziele**

Zeigen die Wirkungskontrollen wiederholt eine gute Zielerreichung, kann das Mobilitätskonzept vorsehen, die Periodizität der Berichterstattung zu verlängern oder sie bis auf weiteres ganz auszusetzen.

### **Vorgehen bei mangelhafter Zielerreichung**

Im Mobilitätskonzept wird festgehalten, wie vorgegangen wird, wenn die angestrebten Ziele nur mangelhaft erreicht werden oder verkehrliche Missstände festgestellt werden können (§358 PBG). Üblich ist, dass zunächst eine Optimierung der Massnahmen vorgesehen wird. Bei Mobilitätskonzepten, die im Rahmen von Bauprojekten oder Arealplanungen erforderlich sind, werden als Sanktionsmöglichkeit öffentlichrechtliche Eigentumsbeschränkungen im Grundbuch festgehalten, welche die zuständigen Behörden bei wiederholter mangelhafter Erreichung der Ziele auslösen können.

Nachstehend werden Beispiele von Beurteilungskriterien und das Vorgehen bei mangelhafter Erreichung der Ziele in typischen Formen von Mobilitätskonzepten aufgeführt:

### **Beispiel 1: Wohnnutzungen mit unterschrittener Pflichtparkplatzzahl**

**Ziel:** Ziel ist es, die Parkplatznachfrage der Bewohnerschaft auf die vorhandenen Parkplätze zu beschränken. Die Parkplatznachfrage der Bewohnerschaft soll sich nicht in die Umgebung verschieben, d.h. das Parkplatzangebot auf dem Areal und die Nachfrage der Bewohnerinnen und Bewohner sowie deren Besucherinnen und Besucher sollen in Übereinstimmung stehen.

**Wirkungskontrolle:** Zur Überprüfung der Zielerreichung wird die Gesamtanzahl Autos der Bewohnerinnen und Bewohner sowie der Besucherinnen und Besucher überprüft, die regelmäßig auf dem Areal und in dessen Umgebung parkiert werden.

**Vorgehen bei mangelhafter Zielerreichung:** Besitzt die Bewohnerschaft einer Siedlung mit unterschrittener Pflichtparkplatzzahl (deutlich) mehr Autos als Parkplätze vorhanden sind, ist es vordringliches Ziel, die im Mobilitätskonzept vorgegebene maximale Anzahl Autos (für die Mieterschaft im Mietvertrag oder anderen rechtlichen Dokumenten festgelegt) einzufordern. Gelingt dies nicht, kann die finale Sanktion in der Auslösung einer im Grundbuch festgehaltenen Rückfallebene liegen, d.h. im nachträglichen Nachweis oder in einer finanziellen Abgeltung (Ersatzabgabe) der fehlenden Parkplätze.



Bei neuen Wohnnutzungen soll darauf geachtet werden, dass das Parkplatzangebot auf dem Areal und die Nachfrage der Bewohnerinnen und Bewohner sowie deren Besucherinnen und Besucher in Übereinstimmung stehen.

### **Beispiel 2: Arbeitsnutzung**

**Ziel:** Zielsetzung ist in den meisten Fällen, eine verstärkte Nutzung von ÖV, Velo sowie von Fahrgemeinschaften zu erreichen. Der Autoanteil im Modalsplit des Pendel- und/oder Geschäftsverkehrs soll ein als verträglich definiertes Mass nicht überschreiten.

**Wirkungskontrolle:** Die Messung des Umsetzungserfolgs von Mobilitätskonzepten für Arbeitsnutzungen findet häufig im Rahmen von Personalbefragungen statt. Den Beschäftigten wird dabei unter anderem die Frage gestellt, mit welchem Verkehrsmittel sie zur Arbeit kommen. Aus den Antworten kann die Verkehrsmittelnutzung der Belegschaft errechnet werden. Die Anteile verschiedener Verkehrsmittel auf Geschäftsfahrten können ebenfalls auf diesem Weg oder durch Auswertung von Spesenbelegen erhoben werden.

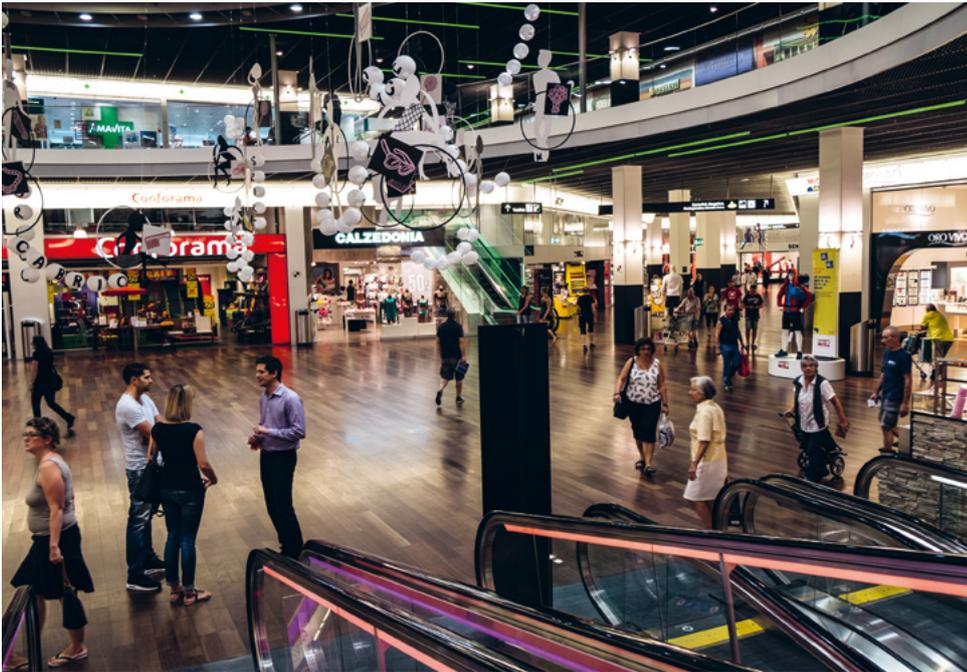
**Vorgehen bei mangelhafter Zielerreichung:** Entspricht der Modalsplit nicht dem gesteckten Ziel, empfiehlt es sich, die bisher angewandten Massnahmen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit, aber auch bezüglich ihrer Bekanntheit unter den Mitarbeitenden zu evaluieren und darauf basierend Optimierungen vorzunehmen.

### Beispiel 3: Stark verkehrserzeugende Nutzungen

**Ziel:** Ziel ist es, eine definierte Fahrtenanzahl nicht zu überschreiten. Zudem wird angestrebt, eine hohe Nutzung der bestehenden öffentlichen Verkehrsmittel sowie im Fuss- und Veloverkehr zu erreichen und den Zugang zu diesen Verkehrsmitteln zu verbessern.

**Wirkungskontrolle:** Die Fahrtenzahl stark verkehrserzeugender Nutzungen lässt sich am einfachsten mit automatischen Zählungen der Einfahrten an den Schrankenanlagen der Parkierungsanlagen erheben.

**Vorgehen bei mangelhafter Zielerreichung:** Besonders bei Besucherparkplätzen von stark verkehrserzeugenden Nutzungen ist die Optimierung der Parkplatzbewirtschaftung eine gängige Massnahme, wenn die Ziele eines Mobilitätskonzepts nur mangelhaft erreicht werden. Finale Sanktionsmöglichkeit bei dauerhaft zu grosser Verkehrserzeugung sind Nutzungseinschränkungen dieser Parkplätze.



Für verkehrserzeugende Nutzungen wie z.B. Einkaufszentren wird mit einem Mobilitätskonzept angestrebt, eine definierte Fahrtenzahl einzuhalten sowie die Nutzung und den Zugang zum öffentlichen Verkehr wie auch Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen.



### Publikation Impuls Mobilität der Mobilitätsberatung des Kantons Zürich

[zh.ch/impulsmobilitaet](https://zh.ch/impulsmobilitaet)

# Weiterführende Informationen und Hilfsmittel

## Gemeinden

Mobilitätskonzepte, die im Rahmen von Bauprojekten und Arealplanungen erstellt werden und die einer Bewilligung bedürfen, liegen in der Kompetenz der zuständigen Behörden der Gemeinden. Einige Gemeinden haben verbindliche Grundlagen erstellt, insbesondere die Städte Winterthur und Zürich. Sie sind auf den entsprechenden Internetseiten einsehbar.

## Kanton

- Impuls Mobilität, die Mobilitätsberatung im Kanton Zürich, unterstützt Akteure wie Gemeinden, Betriebe, Liegenschaftsverwaltungen sowie Veranstalter bei der Entwicklung und Umsetzung von Mobilitätskonzepten. Auf der Webseite sind auch Massnahmenblätter und Beispiele einsehbar: [zh.ch/impulsmobilitaet](https://zh.ch/impulsmobilitaet).
- Der Kanton Zürich bietet eine Beispielsammlung zu Mobilitätskonzepten an. Die Sammlung bietet einen Überblick über die verschiedenen Mobilitätskonzepte je nach Auslösern und Nutzergruppen. Sie ist als eigene Dokumentation erhältlich und auf der Internetseite des Amts für Mobilität einzusehen.
- Die Koordinationsstelle Veloverkehr des Kantons Zürich bietet auf [velo.zh.ch/parkierung](https://velo.zh.ch/parkierung) diverse Merkblätter zur Anzahl, Lage und Gestaltung der Veloparkierung, zum Beispiel spezifisch für Wohnbauten oder für Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf.
- Für Mobilitätsberatungen zu Standorten in der Stadt Zürich gilt folgende Adresse: <https://www.stadt-zuerich.ch/impulsmobilitaet>.

## National

- Die Energiestadt-Programme MIPA und MIWO bieten verschiedene Handbücher zu Mobilitätsmanagement und Mobilitätskonzepten in der Arealplanung und im Wohnen, zu finden auf [www.energieschweiz.ch/mobilitaetsmanagement](https://www.energieschweiz.ch/mobilitaetsmanagement)
- Mobilservice, die Plattform für nachhaltige Mobilität und Mobilitätsmanagement in der Schweiz, mit vielen Dossiers und Praxisbeispielen: [www.mobilservice.ch](https://www.mobilservice.ch)
- Plattform autoarm/autofrei Wohnen: <https://wohnbau-mobilitaet.ch>
- mobitool, die Schweizer Plattform für Mobilitätsmanagementtools und aufbereitete Umweltdaten: [www.mobitool.ch](https://www.mobitool.ch)

## Herausgeberin und Bezug

Kanton Zürich  
Volkswirtschaftsdirektion  
Amt für Mobilität AFM  
Gesamtmobilität  
Neumühlequai 10  
Postfach  
8090 Zürich

[afm@vd.zh.ch](mailto:afm@vd.zh.ch)  
+41 43 259 30 61

Version 2.0, Februar 2021

Download:  
[zh.ch/kommverkehr](https://zh.ch/kommverkehr)

Grafik/Layout:  
Works Design, Zürich

Fotos & Abbildungen:  
Kanton Zürich, Amt für Mobilität