



Impuls Mobilität

Übersicht Massnahmenblätter

Bauherrschaften

Logistik – Versorgung/Entsorgung

Betriebe

Aktionen und Anlässe
Betriebsfahrzeuge
Finanzielle Anreize
Geschäftliche ÖV-Nutzung
Mobilitätsinformationen
Mobilitätsverantwortliche/r
Parkraummanagement
Spesenreglement

Gemeinden

Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen
Parkraummanagement
Planungsprozesse
Private Parkierung

Veranstalter

Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen

Wohnsiedlungen

Aktionen und Anlässe
Finanzielle Anreize
Mobilitätsinformationen
Parkraummanagement

Betriebe / Gemeinden

Carsharing
Flexible Arbeitsformen

Betriebe / Wohnsiedlungen

Carpooling
Velosharing

Betriebe / Gemeinden / Wohnsiedlungen

Elektromobilität
Fuss- und Veloverkehr
Veloabstellplätze
Veloinfrastruktur

Gemeinden / Wohnsiedlungen

Carsharing
Mobilitätsverantwortliche/r



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt Logistik – Versorgung/Entsorgung

Beschreibung

Der Kanton Zürich steht in den nächsten Jahrzehnten vor grossen Herausforderungen. So ist weiterhin mit einem markanten Anstieg von Bevölkerung und Beschäftigten zu rechnen. Das Wachstum soll gemäss der Zielvorgaben des kantonalen Richtplans zu 80 Prozent in den urbanen Gebieten stattfinden. Die Mobilitätsnachfrage wird bedeutend steigen, sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr. Dies betrifft insbesondere die Ver- und Entsorgung der Siedlungen. Die dazu vorhandenen Infrastrukturen sind begrenzt und ein Ausbau kaum möglich. Der Schlüssel zu einer reibungslosen Ver- und Entsorgung liegt in einer intelligent geplanten und effizienten Logistik, die Transportdistanzen minimiert, Fahrten bündelt und innovative Logistikkonzepte einsetzt.

Um die besten Lösungen realisieren zu können, ist bei Gebäuden und Arealen eine frühzeitige Berücksichtigung der Logistik in den Planungsprozessen wichtig. Dabei ist ausreichend Platz für Ver- und Entsorgungssysteme sowie eine Platzierung an geeigneter Stelle vorzusehen. Eine ideale Ver- und Entsorgung deckt die Bedürfnisse der Bewohner/-innen entlang ihrer täglichen Wege. Bei der Platzierung ist die Sicherheit der Nutzergruppen zentral, damit Konflikte bei Umschlagflächen vermieden werden. Umschlagflächen und Einfahrten sollten räumlich von Spielflächen für Kinder getrennt sein. Kleinfahrzeuge für Lieferungen auf der letzten Meile oder die Mehrfachnutzung von Flächen verringern den Platzbedarf. Die Logistik auf einem Areal kann so einen Standortvorteil bilden und die Aussenwirkung erheblich aufwerten.

Gute Lösungen bei der Ver- und Entsorgung können einerseits zu einer Verringerung der MIV-Fahrten und des Parkplatzbedarfs, andererseits zu einer Zunahme des Fuss- und Veloverkehrs führen. Somit ist es zielführend, im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs attraktive Lösungen, etwa bei den Veloabstellanlagen, zu bieten.

Ausgestaltung / Produkte

Nahversorgungsangebote: Angebote für Artikel des täglichen Bedarfs und Gewerbebetriebe (z.B. Coiffeur) im Quartier reduzieren den Fahrtenbedarf und entlasten damit die Infrastruktur. Falls sich ein eigener Laden im Areal nicht lohnt, können lokale Produzent/-innen die Siedlung beliefern. Die Grundeigentümerschaft kann sich mit Fixbeiträgen am Angebot beteiligen.

Boxen für Waren- und Paketannahme: Der Onlinehandel hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Durch Boxen für Waren- und Paketabnahme können sich die Bewohner/-innen, auch wenn sie berufstätig oder tagsüber selten zu Hause sind, ihre Sendungen nach Hause schicken lassen und müssen diese nicht mit dem Auto selbst abholen. Entsprechende Boxen können abhängig vom System mit Codes oder über Apps geöffnet werden. Die notwendigen Flächen und die Erschliessungen müssen dazu bereits bei der Planung berücksichtigt werden. Es sind verschiedene Boxen-Systeme denkbar:

- Lieferantenunabhängige, unbediente Paketstation («Whitelabelbox»), gegebenenfalls mit Kühlsystem für Esswaren
- Concierge-System (bediente Station)

Idealerweise ist über dasselbe System auch der Versand von Waren und Paketen möglich.

Entsorgung: Das passende Angebot an Sammelstellen für Entsorgungsgüter und Recycling, die Dimensionierung der Anlagen und die Platzierung auf dem Areal sollten sorgfältig auf die Nutzungsbedürfnisse abgestimmt werden. Unterflur- und Presscontainer sind effiziente Systeme und heute weit verbreitet. Es gibt eine Vielzahl an Unterflursystemen, die abgestimmt auf die Bedürfnisse auf dem Areal zum Einsatz kommen können. Verknüpft mit Systemen zur Überwachung des Füllstands können unnötige Fahrten zur Leerung vermieden werden.

Attraktive Mobilitätsinfrastruktur und -angebote: Eine unterirdische Anordnung der Ver- und Entsorgungsanlagen spielt oberirdische Flächen frei, so dass die Aussenraumqualität verbessert werden kann. Gute Lösungen ermöglichen zudem attraktive und sichere Wege für den Fuss- und Veloverkehr. Leicht zugängliche Abstellanlagen fördern den Umstieg aufs Velo zusätzlich. Sharing-angebote für Fahrzeuge (z.B. Mobility, Carvelo2go) unterstützen das Ziel einer nachhaltigen und effizienten Mobilität.

Kosten / Aufwand

Die Investitions- und Betriebskosten sind abhängig von den gewählten Systemen sowie deren Dimensionierung. Die Installation und der Betrieb von Boxen und Entsorgungssystemen können je nach Grösse mittlere bis hohe Investitions- und Betriebskosten mit sich ziehen.

Beteiligte

Federführung: Grundeigentümer- bzw. Bauherrschaft

Weitere: Zusammenarbeit mit Gemeinde und Kanton, privaten Unternehmen oder Hochschulen, etwa in Forschungs- und Pilotprojekten

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.zh.ch/impulsmobilitaet

Spezifische Informationen

- SchlaueBox: Lieferantenunabhängige Paketstation, www.schlauebox.ch
- Luckabox: Plattform zur Bündelung von Sendungen & Koordination passender Zulieferer, www.luckabox.com
- Cargomobil: Spezialist für leichte Transport- & Lieferfahrzeuge, www.cargomobil.ch
- Weitere Cargosysteme: <https://trafik.guide> (Cargodienst/Cargoplattform)
- Massnahmenblatt Erschliessung Fuss- und Veloverkehr von Impuls Mobilität
- Massnahmenblatt Planungsprozesse von Impuls Mobilität

Spezifische Informationen

- Whitelabel Paketbox für Sendungen in Basel, www.smartboxbasel.ch
- Güterlogistik am Flughafen mit Logistiktunnel, Flughafen Zürich, www.thecircle.ch
- Güterlogistik bei Sihlcity mit unterirdischer Anlieferung, Zürich, www.sihlcity.ch

Amt für Mobilität

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Neumühlequai 10, 8090 Zürich



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt Aktionen und Anlässe

Beschreibung

Mit Aktionen und speziellen Anlässen können die verschiedenen Mobilitätsmassnahmen im Betrieb den Arbeitnehmern/-innen vorgestellt werden. Dadurch kann Bewusstsein für eine ressourcen- und energieschonende Mobilität geschaffen werden. Beispielsweise können Mitarbeiter/-innen motiviert werden, für den Arbeitsweg oder für Geschäftsfahrten das Velo zu nutzen oder einen Teil zu Fuss zurück zu legen.

Die Aktionen können permanent, zeitlich wiederkehrend oder auch einzeln durchgeführt werden. Um den Aufwand für den Aufbau und den Betrieb einer Aktion möglichst zu minimieren, kann auf bestehende Produkte zurückgegriffen werden.

Aktionen und Kampagnen entfalten dann die grosse Wirkung, wenn sie in Kombination mit weiteren Anreizen (Massnahmenblatt Finanzielle Anreize) durchgeführt werden.

Ausgestaltung / Produkte

Fuss- und Veloverkehr

- Velo-Testtage unter Einbezug von E-Bikes
- Teilnahme an der Kampagne «bike to work».
- Teilnahme am Wettbewerb «Prix Velo»
- Vergünstigte Abgaben von Veloschlössern, Werkzeug, Diebstahlversicherung, Velohelm oder Regenschutz an die Mitarbeiter/-innen
- Veloaktionstag, Aktionswochen, Ausstellung / Präsentation von Velos, E-Bikes und Lastenvelos mit Alltagsausstattung und von Zubehör (z. B. Newride-Roadshow)
- Velofrühstück für alle mit dem Velo zur Arbeit fahrenden Mitarbeiter/-innen
- Aktion «An 2 von 5 Tagen mit dem Velo» mit Belohnung von Mitarbeiter/-innen, die möglichst oft mit den Velo fahren; Mobility-Jackpot
- Veloflicktag, regelmässigen Velocheck
- Teamanlässe und Betriebsausflug mit Velo
- Velofahrkurs für Mitarbeiter/-innen, die noch nicht Velofahren können, anbieten.
- Bike4Car: Autofahrer/-innen geben für einen bestimmten Zeitraum ihren Autoschlüssel ab und erhalten ein hochwertiges E-Bike oder Velo.
- Förderung des Fussverkehrs mit Betriebswanderungen, Jogging über Mittag, Walking-Gruppen
- Schrittzähleraktion oder Teilnahme am Tappa-Lauf

Öffentlicher Verkehr

- Aktion «ÖV statt Auto» für einen bestimmten Zeitraum. Autofahrer/-innen geben dabei ihren Autoschlüssel ab und erhalten dafür ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs (ÖV).

Autos und sparsames Fahren

- Eco-Drive-Fahrkurse: Mit der Eco-Drive-Fahrtechnik lassen sich erwiesenermassen 10–15% Treibstoff und weitere Kosten für den Fahrzeugunterhalt einsparen. Gleichzeitig wird der CO₂-Ausstoss gesenkt und dank der vorausschauenden Fahrweise die Anzahl Unfälle deutlich reduziert.
- Eco-Drive-Fahrsimulator: Mit dem Eco-Drive-Fahrsimulator können die Mitarbeiter/-innen direkt am Betriebsstandort geschult werden.

Verkehrsmittelübergreifende Aktionen

- Regelmässige Treffen zum Erfahrungsaustausch (Fahrgemeinschaften, Carsharing, Velo, Zufussgehen).
- Work Smart: Work Smart ist eine betriebsübergreifende Initiative, die sich zum Ziel gesetzt hat, flexible Arbeitsformen aktiv zu fördern.
- WeAct Challenge: Die WeAct Challenge ist ein Teamwettbewerb, um Menschen zu ermutigen, im Alltag nachhaltige Aktionen umzusetzen, und auch die Wahrnehmung und Verhaltensänderung in spezifischen Bereichen wie Mobilität, Energie, Ernährung, Gesundheit und Wohlbefinden anzuregen.

Kosten / Aufwand

Die **Investitionskosten** sind niedrig, da es primär um die Zusammenstellung eines Programms mit bestehenden Angeboten geht. Die **Betriebskosten** können höher ausfallen und hängen vom Umfang des Programms und des gesprochenen Budgets ab.

Beteiligte

Federführung: Mobilitätsverantwortliche/-r

Weitere: Mitarbeiter/-innen, Betriebsführung

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.zh.ch/impulsmobilitaet

Spezifische Themen

- bike to work, www.biketowork.ch
- Prix Velo, www.pro-velo.ch
- Velofahrkurse, www.velofahrkurs.ch
- Bike4Car, www.energieschweiz.ch
- Schrittzähleraktion, Tappa-Lauf, www.tappa.ch
- Work Smart, www.work-smart-initiative.ch
- WeAct Challenge, www.weact.ch

Best Practice

- Beispiele von Betrieben, www.mobilservice.ch

Amt für Mobilität

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Neumühlequai 10, 8090 Zürich



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt Betriebsfahrzeuge

Beschreibung

Vor einer Neubeschaffung von Betriebsfahrzeugen sollte ermittelt werden, ob sie nicht durch andere Angebote eingespart werden können. Heute in der Anschaffung noch teure, jedoch umweltfreundliche Fahrzeuge mit alternativen Antrieben können auf längere Sicht kostengünstiger sein. Sie tragen zudem als sichtbares Aushängeschild das Image und die Philosophie eines Betriebs nach aussen.

Ausgestaltung / Produkte

Es lohnt sich, vor dem Kauf von neuen Fahrzeugen zu prüfen, ob andere Massnahmen wie Carsharing (Massnahmenblatt Carsharing), Carpooling (Massnahmenblatt Carpooling), Dienstvelos (Massnahmenblatt Velosharing) oder eine kombinierte Nutzung von Velo, öffentlichem Verkehr (ÖV) und motorisierten Individualverkehr (MIV) im Geschäftsverkehr (Massnahmenblatt Geschäftsverkehr) Vorteile versprechen. Diese sind unter Umständen kostengünstiger und flexibler. Weiter lohnt es sich zu prüfen, ob die vorhandenen Fahrzeuge wirtschaftlich effizienter genutzt werden können:

Poolcar-Sharing von Mobility

Im Rahmen des Angebots Poolcar-Sharing rüstet Mobility die betriebseigenen Poolfahrzeuge mit der bewährten Mobility-Carsharing-Technologie aus. Das vollautomatisierte System ermöglicht eine effiziente Buchung und Auslastung der Autos, so dass erfahrungsgemäss bis zu 30% der Fahrzeugflotte eingespart werden kann.

Falls die Fahrzeugflotte tatsächlich erneuert oder ausgebaut werden muss, soll beim Kauf auf energieeffiziente und ressourcenschonende Fahrzeuge, z. B. auf Basis der Energieetikette, geachtet werden:

Elektroautos

- Elektroautos weisen einen sehr geringen Energieverbrauch mit entsprechend geringen Betriebskosten auf.
- Sie sind CO₂-arm im Betrieb, schadstofffrei und leise.
- Die Reichweite der meisten Elektroautos beträgt mindesten 100 bis 200 Kilometer. Elektroautos sind daher gerade im Stadt- bzw. Agglomerationsverkehr geeignet.
- Im Kanton Zürich registrierte, reine Elektrofahrzeuge sind von der jährlichen Verkehrsabgabe befreit.

Hybridautos / Plug-In-Hybriden

Die Treibstoffkosten und CO₂-Emissionen sind bei Hybridautos um 30% tiefer als bei konventionellen Fahrzeugen, die Anschaffungskosten sind jedoch höher.

- Hybridautos sind leise und emissionschonend
- Im Kanton Zürich bezahlen registrierte Hybridfahrzeuge nur die Hälfte der jährlichen Verkehrsabgabe.

Erdgas- / Biogas-Autos

- Erdgasautos sind günstiger bezüglich Treibstoffkosten, CO₂-arm im Betrieb und produzieren wenig Feinstaub.

Kosten / Aufwand

Sowohl **Investitions-** als auch **Betriebskosten** sind für eine eigene Fahrzeugflotte hoch. Die Betriebskosten sind abhängig von der Anzahl Kilometer, die gefahren werden, machen aber gerne 50% oder mehr der Gesamtkosten eines Autos aus. Eco-Drive-Fahrkurse für Mitarbeiter/-innen (Massnahmenblatt Aktionen und Anlässe) sparen mittelfristig Geld. Gleichzeitig kann die Umwelt geschont werden. Die Anschaffungskosten von Erdgasautos oder Elektroautos sind gegenüber konventionellen Fahrzeugen höher, die Betriebskosten fallen aber meist geringer aus.

Beteiligte

Federführung: Betrieb, Betrieb, Flottenmanager/-in

Weitere: Logistik, Mobilitätsverantwortliche/-r

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.zh.ch/impulsmobilitaet

Mobility

- Poolcar-Sharing, www.mobility.ch

Energieeffiziente Fahrzeuge

- Auswertungstool der Umwelteffizienz von Betriebsflotten, <https://cleanfleet.ch>
- EnergieSchweiz – Fahrzeuge, www.energieschweiz.ch
- Verbrauchsangaben für Fahrzeuge (Energieetikette), www.energieetikette.ch
- Ökologische Bewertung von Fahrzeugen, www.autoumweltliste.ch
- Erdgas- / Biogas-Fahrzeuge, www.energie360.ch

Elektromobilität

- EKZ, Kanton Zürich, www.ekz.ch
- m-way, umfassende Komplettlösungen für Elektrofahrzeuge, www.m-way.ch
- Zugfahren mit den SBB, www.sbb.ch
- Elektromobil Club der Schweiz, www.elektromobilclub.ch
- Verzeichnisse öffentlicher Stromtankstellen:
 - Geoportal des Bundes, www.ich-tanke-strom.ch
 - Park+Charge, www.park-charge.ch
 - e-mobile, www.e-mobile.ch
 - Lemnet, www.lemnet.org

Best Practice

- Weitere Beispiele von Betrieben, www.mobilservice.ch, www.post.ch

Amt für Mobilität

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Neumühlequai 10, 8090 Zürich



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt Finanzielle Anreize

Beschreibung

Mit finanziellen Anreizen kann ein Betrieb die Mitarbeiter/-innen dazu motivieren, den öffentlichen Verkehr (ÖV) und das Velo für den Arbeitsweg zu nutzen oder diesen zu Fuss zurückzulegen. Dieser Mobilitätsbonus ist eine Geldleistung, die der Bereitstellung von gebührenfreien oder vergünstigten Parkplätzen an Mitarbeiter/-innen, die mit dem Auto anreisen, gegenübergestellt werden kann.

Die Gleichbehandlung der Verkehrsmittel fördert die Mitarbeiterzufriedenheit. Neben den Vorteilen für die Umwelt ergeben sich auch wirtschaftliche Vorteile für den Betrieb, da sich der Parkplatzbedarf am Betriebsstandort verringert (Massnahmenblatt Parkraummanagement). Die Massnahme ist in Kombination mit einem Spesenreglement (Massnahmenblatt Spesenreglement), ausführlichen Informationen (Massnahmenblatt Mobilitätsinformationen) und Aktionen (Massnahmenblatt Aktionen und Anlässe) umso effektiver.

Ausgestaltung / Produkte

Öffentlicher Verkehr

- Job-Ticket – ZVV BonusPass: Spezielles Jahresabonnement für die Nutzung sämtlicher ÖV-Verkehrsmittel im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV). Der Betrieb leistet einen Beitrag und gibt den BonusPass den Mitarbeiter/-innen zu einem Spezialpreis ab. Der ZVV-BonusPass ist nicht nur auf der Pendelstrecke zur Arbeit, sondern für das ganze ZVV-Gebiet gültig. Mitarbeiter/-innen, die in angrenzenden Kantonen wohnen, profitieren vom ZVV-BonusPass. Dieser gilt für das gesamte ZVV-Gebiet sowie für den gewählten Nachbararbitarverbund.
- SBB Rail Check: Zahlungsmittel für den Bezug von ÖV-Leistungen. Die Geschäftsleitung bestimmt die Höhe des Betrages und / oder die Leistungen (z. B. Beitrag an das GA oder an alle Verbundabonnemente). Der SBB Rail Check kann unpersönlich oder auf den Namen des Mitarbeiter/-innen ausgestellt werden. Die Verrechnung an den Betrieb erfolgt erst nach dem Bezug der Leistung. Somit ist keine Zweckentfremdung möglich und der Betrieb fördert gezielt die ÖV-Nutzung seiner Mitarbeiter/-innen, anders als z. B. bei der Auszahlung von ÖV-Beiträgen über das Salär oder Reka Checks.
- Reka-Vergünstigungen: Reka-Checks, Reka-Card und Reka Rail der Schweizer Reisekasse Reka gehören zu den beliebtesten Lohnnebenleistungen. Die Reka Rails können an allen Verkaufsstellen des öffentlichen Verkehrs für sämtliche an den Bahnschaltern erhältlichen Fahrausweise und Dienstleistungen eingelöst werden. Bezahlt werden können aber auch Mobilitätsangebote von Mobility Carsharing Schweiz. Mobilitätsboni, die in Form von Reka Rail ausgerichtet werden, unterliegen bis zu einer Obergrenze nicht der Einkommenssteuer und müssen auf dem Lohnausweis nicht deklariert werden.

Fuss- und Veloverkehr

- Beitrag an die Kosten von Veloreparaturen oder einem jährlichen Velo-Check.
- Beitrag an ein Abonnement für Bike+Ride.
- Beitrag an den Kauf von Velos.
- Vergünstigtes Abgeben von Velobekleidung und -zubehör.
- Ausrichten von Reisespesen auch für den Veloverkehr.

Kosten / Aufwand

Die jährlichen **Betriebskosten** für die Abonnemente und Vergünstigungen hängen hauptsächlich von der Höhe der Beteiligung des Betriebs und der Anzahl der Mitarbeiter/-innen ab. Eine Möglichkeit, die entstehenden Kosten aufbringen zu können, kann die Finanzierung über Parkplatzeinnahmen sein.

Beteiligte

Federführung: Mobilitätsverantwortliche/-r

Weitere: Geschäftsführung, Mitarbeiter/-innen, ZVV, SBB, Velohandel und -werkstätten

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.zh.ch/impulsmobilitaet

Spezifische Themen

- ZVV BonusPass, www.zvv.ch
- SBB Rail Check, www.sbb.ch
- SBB Promo-Codes, www.sbb.ch
- Reka-Check, www.reka.ch

Best Practice

- Beispiele von Betrieben, www.mobilservice.ch



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt Geschäftliche ÖV-Nutzung

Beschreibung

Der öffentliche Verkehr (ÖV) steht im Vordergrund, wenn sich ein Betrieb für einen ressourcenschonenden Geschäftsverkehr einsetzen möchte. Auf die Autonutzung wird sofern möglich verzichtet oder nur noch die letzte Wegetappe mit einem Carsharing-Auto absolviert.

Ausgestaltung / Produkte

Die Verkehrsmittelwahl kann z. B. über das Spesenreglement gesteuert werden, indem dem ÖV die höchste Priorität eingeräumt wird (Massnahmenblatt Spesenreglement). Ergänzend können Betriebsvelos inkl. E-Bikes (Massnahmenblatt Velosharing) bereitgestellt und dadurch die Nutzung des Velos für kürzere Strecken verstärkt werden.

Zur Unterstützung von Geschäftsreisen mit dem Zug bieten sich folgende Produkte an:

SBB Businessstravel

SBB Businessstravel ist ein speziell auf Geschäftskundschaft zugeschnittenes Betriebsportal. Mit SBB Businessstravel drucken berechnete Mitarbeiter/-innen ihre Billette am Arbeitsplatz aus oder nutzen das Mobile-Ticketing über Handy und Smartphones. So entfällt neben dem Gang an den Bahnschalter auch die manuelle Spesenabrechnung, so dass die Administrationskosten im Betrieb gesenkt werden könnten.

SBB Businessstravel besteht aus mehreren Anwendungen:

- Mit dem **Businessmanager** ist die unkomplizierte Kontrolle über die ÖV-Reiseaktivitäten des Betriebs möglich. Die zuständigen Personen verwalten Rechnungsstellen, Kostenzuordnungen und Buchungsrechte für Mitarbeiter/-innen. Damit wird eine transparente Kostenabrechnung gewährleistet.
- Im **Ticket Shop Business** haben die berechtigten Mitarbeiter/-innen die Möglichkeit, ÖV-Tickets (national und international) online zu buchen und direkt am Arbeitsplatz auszudrucken oder auf Mobile-Geräte zu laden.
- Die neue **Geschäftskundenfunktion der App SBB Mobile** ermöglicht die Zuordnung des Billettkaufs «geschäftlich» oder «privat».

SBB Ticket-Sortiment für Geschäftsreisende

Mit dem Halbtax-Abo oder dem Generalabonnement (GA) wird die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel für Geschäftsreisen einfach und kostengünstig gestaltet. Die Abos werden auf den SwissPass geladen, dieser ermöglicht weitere Zugänge zu Partnerdiensten wie z. B. Mobility Carsharing (Massnahmenblatt Carsharing), PubliBike (Massnahmenblatt Velosharing) oder SchweizMobil.

- Für die gelegentliche ÖV-Nutzung können Mitarbeiter/-innen mit dem Halbtax-Abo ausgestattet werden. Der Billettpreis jeder Zugreise und somit auch die Reisespesen werden halbiert.
- Für Mitarbeiter/-innen, die geschäftlich viel und in der ganzen Schweiz unterwegs sind, eignen sich je nach Destination das persönliche GA zur freien Benützung des ganzen ÖV-Angebotes oder preisreduzierte Zonen-Abos.

Für Lernende gibt es vergünstigte Angebote.

Business- und Ruhezeiten in Zügen der SBB

Für die produktive Nutzung der Reisezeit im Zug bieten die SBB in den Wagen der 1. Klasse aller Intercity-Züge sogenannte Business- und Ruhezeiten an. Die Businesszeiten sind mit einem Notebook-Piktogramm gekennzeichnet und verfügen über Arbeitsplätze mit Tischen, Steckdosen, WLAN und verbessertem Empfang für Mobiltelefone. Intercity-Züge mit Businesszeiten sind im Online-Fahrplan mit «BZ» gekennzeichnet. Arbeitsplätze können am SBB-Bahnschalter oder telefonisch beim Railservice reserviert werden.

Kosten / Aufwand

Die **Investitionskosten** für die Massnahme sind gering. Die jährlichen **Betriebskosten** (v. a. Abokosten) fallen je nach Anzahl Abonnement/-innen und der Nutzung der Serviceleistungen höher oder tiefer aus.

Beteiligte

Federführung: Mobilitätsverantwortliche/-r, Betrieb

Weitere: Mitarbeiter/-innen, Buchhaltung

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.zh.ch/impulsmobilitaet

Spezifische Informationen

- SBB Businesstravel, www.sbb.ch/business
- SBB Businessmanager, www.sbb.ch/business
- SBB Rail Service, www.sbb.ch/railservice
- SBB Ticket-Shop Business, www.sbb.ch/business
- SBB Ticket-Sortiment für Geschäftsreisende, www.sbb.ch/business
- Business- und Ruhezonen in Zügen der SBB, www.sbb.ch
- ZVV-Bonuspass, www.zvv.ch

Best Practice

- Beispiele von Betrieben, www.mobilservice.ch



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt Mobilitätsinformationen

Beschreibung

Bei der Umsetzung von Mobilitätsmassnahmen spielt die Kommunikation nach innen und aussen eine wichtige Rolle. Betriebsinterne Kommunikation ist nötig, um die Mitarbeiter/-innen über Hintergrund, Ziele, Massnahmen und Erfolge der Mobilitätsmassnahmen zu informieren.

Den Mitarbeiter/-innen werden spezifische Mobilitätsinformationen zur Verfügung gestellt, in Form einer Infomappe in Papierform und / oder im Intranet: Informationen zur nächstgelegenen Haltestelle des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und zu lokalen Velo-Services, Lieferdiensten, Grundlageninfos zu Carsharing oder sparsamen Fahrens. Die Arbeitnehmer/-innen erhalten die wichtigsten Informationen zu den Mobilitätsangeboten aus einer Hand und können sich damit in ihrer neuen Mobilitätsumgebung orientieren.

Mobilitätsinformationen kommen insbesondere bei neuen Arbeitnehmern/-innen zur Geltung, da sie durch den Wechsel des Arbeitsorts noch offen für Änderungen ihrer Gewohnheiten sind.

Ausgestaltung / Produkte

Generelle Informationen, die alle Verkehrsmittel betreffen können:

- Erfahrungsberichte erfolgreich «Umgestiegener» oder von Entscheidungstragenden als Vorbilder (Intranet, Hauszeitung, Aushang)
- Vorstellung des Internetportals «Mobilitätsdurchblick Schweiz» zur Beurteilung der eigenen Mobilität

Fuss- und Veloverkehr

- Erreichbarkeitsplan des Betriebsstandorts für Velofahrende und Fussgänger/-innen
- Vorstellung der Velodienstleistungen (Massnahmenblatt Ergänzende Veloinfrastruktur)
- Betriebsvelos für Bike+Ride-Fahrten zum Bahnhof oder zur Bushaltestelle (Massnahmenblatt Velosharing)

Öffentlicher Verkehr

- Bereitstellung vereinfachten Zugangs zu Informationen rund um die ÖV-Nutzung für die Fahrt zur Arbeit oder im Geschäftsverkehr.
- Einbindung der Online-Fahrpläne im Webauftritt (z. B. Partnerprogramm SBB)
- Informationen zur mobilen Fahrplanabfrage (z. B. Apps der Verkehrsbetriebe) für unterwegs
- Informationen zu Bike+Ride-Angeboten im Umfeld der Arbeitswege
- Fahrplaninformationen an den Anschlagbrettern / TV-Bildschirmen oder in stark frequentierten Gebäudebereichen (Eingänge, Kantine).
- Ergänzung der Einladungen für Sitzungen mit Geschäftskundschaft am Standort des Betriebs mit Informationen zur Anreise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln
- Abstimmung der Sitzungszeiten auf den ÖV-Fahrplan
- Abgabe eines ÖV-Starter-Kits (Fahrpläne, Informationen zur finanziellen Beteiligung des Betriebs an ÖV-Abos, evtl. Schnupperabos) an neue Mitarbeiter/-innen
- Informationsanlässe zur Nutzung des ÖV

Motorisierter Individualverkehr

- Information der Mitarbeiter/-innen über die Möglichkeiten der flexiblen Autonutzung wie Carsharing (Massnahmenblatt Carsharing) oder Carpooling (Massnahmenblatt Carpooling)
- Informationen und Hinweise zum energiesparenden Fahren den Mitarbeiter/-innen abgeben.
- Informationen über die betriebsinterne Flottenpolitik
- Merkblatt mit Informationen zu energiesparenden Fahrzeugen für den privaten Autokauf
- Informationen über das betriebsinterne Spesenreglement

Kosten / Aufwand

Die Kosten für webbasierte Informationen sind gering, bei gedruckten Produkten etwas höher. Anstelle von Informationsanlässen können die Mobilitätsinformationen in bestehenden Gefässen / Sitzungen / internen Veranstaltungen integriert oder an hoch frequentierten Orten angeschlagen werden.

Beteiligte

Federführung: Mobilitätsverantwortliche/-r

Weitere: Betrieb, Mitarbeiter/-innen

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.zh.ch/impulsmobilitaet

Fuss- / Veloverkehr und öffentlicher Verkehr

- Erreichbarkeitsrechner im Internet, www.googlemaps.ch / www.map.search.ch
- Mobilitätsdurchblick Schweiz, www.mobilitaetsdurchblick.ch
- SBB-Fahrplanabfrage im Internet, fahrplan.sbb.ch

Motorisierter Individualverkehr

- Mobility, www.mobility.ch
- Carpooling-Anbieter, www.autoteilen.ch
- Auswertungstool der Umwelteffizienz von Betriebsflotten, www.eco-fleet.ch
- EnergieSchweiz – Fahrzeuge, www.energieschweiz.ch
- Verbrauchsangaben für Fahrzeuge (Energieetikette), www.energieetikette.ch
- Ökologische Bewertung von Fahrzeugen, www.autoumweltliste.ch
- Erdgas- / Biogas-Fahrzeuge, www.energie360.ch

Elektromobilität

- EKZ, Kanton Zürich, www.ekz.ch
- m-way, umfassende Komplettlösungen für Elektrofahrzeuge: www.m-way.ch
- Zugfahren mit der SBB, www.sbb.ch
- Elektromobil Club der Schweiz, www.elektromobilclub.ch
- Verzeichnisse öffentlicher Stromtankstellen:
Geoportal des Bundes, www.ich-tanke-strom.ch
Park+Charge, www.park-charge.ch
e-mobile, www.e-mobile.ch
Lemnet, www.lemnet.org

Best Practice

- Weitere Beispiele von Betrieben, www.mobilservice.ch

Amt für Mobilität

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Neumühlequai 10, 8090 Zürich



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt Mobilitätsverantwortliche / Mobilitätsverantwortlicher

Beschreibung

Das Aufgabengebiet der mobilitätsverantwortlichen Person umfasst die Planung, das Monitoring und Controlling der ausgewählten Massnahmen.

Zudem ist sie Anlaufstelle für Mobilitätsfragen im Geschäfts- wie auch Pendlerverkehr und zeichnet sich für die Kommunikation im Betrieb verantwortlich.

Ausgestaltung / Produkte

- Externe/n oder interne/n Mobilitätsverantwortliche/n bestimmen mit folgenden Aufgaben:
- Gesamtverantwortung für Aufbau und Betrieb der definierten Mobilitätsmassnahmen (Massnahmenblätter Parkraummanagement, Geschäftsverkehr, Spesenreglement, Veloabstellplätze, Ergänzende Veloinfrastruktur, Velosharing, Carsharing, Carpooling, Betriebsfahrzeuge, Mobilitätsinformationen, Aktionen und Anlässe, Finanzielle Anreize):
 - Verankerung der nachhaltigen Mobilität in den entsprechenden Dokumenten (Betriebsleitbild, Unternehmensstrategie usw.)
 - Mitarbeiter/-innen für das Thema sensibilisieren und für die Umsetzung instruieren
 - Mobilität bei den entsprechenden Prozessen (z. B. Anstellungsgespräch) einbeziehen
 - Hinweise auf der offiziellen Webseite und im Intranet platzieren, damit die Mobilität eine besondere Beachtung findet (Massnahmenblatt Mobilitätsinformationen).
 - Gesamtverantwortung für Aufbau und Betrieb des Monitorings und der Wirkungskontrolle.
 - Anlaufstelle für Geschäftsführung zu allen Fragen im Zusammenhang mit dem Aufbau und dem Betrieb der Massnahmen

Kosten / Aufwand

Die **Investitionskosten** werden als gering (bis 10'000 Franken) eingeschätzt. Die **Betriebskosten** hängen vom Aufwand und Engagement der mobilitätsverantwortlichen Person ab. Eventuell können für die Schaffung eines Mobilitätsfonds finanzielle Mittel bereitgestellt werden.

Beteiligte

Federführung: Betrieb, Mobilitätsverantwortliche/-r

Weitere: Mitarbeiter/-innen

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.zh.ch/impulsmobilitaet



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt Parkraummanagement

Beschreibung

Ein effizientes Parkraummanagement hat zum Ziel, das bestehende Parkplatzangebot beim Betrieb auf die Nachfrage der Mitarbeiter/-innen und die Kundschaft abzustimmen. Zugleich wird die Nutzung des öffentlichen Verkehrs (Massnahmenblatt ÖV-Angebot) sowie des Fuss- und Veloverkehrs (Massnahmenblatt Erschliessung Fuss- und Veloverkehr) auf dem Arbeitsweg und bei Geschäftsreisen gefördert.

Über die zwei Elemente Gebühren und Zuteilungskriterien kann die Parkplatznutzung gesteuert werden. Aus den Einnahmen können zusätzlich Anreize zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel (mit-)finanziert werden (Massnahmenblätter Aktionen und Anlässe, Mobilitätsinformationen).

Ausgestaltung / Produkte

- Analyse der Ist-Situation (Qualitäten, Mängel), evtl. unter Einbezug der Mitarbeiter/-innen, Beizug / Auftrag an Planungsbüro.
- Parkgebühren: Im Sinne einer verursachergerechten Kostenverteilung und der Gleichbehandlung werden Gebühren für die Parkplatznutzung erhoben.
- Gratis-Parkplätze stellen eine Lohnnebenleistung dar, die mit dem Auto zur Arbeit kommen. Die Höhe der Gebühren kann sich nach Marktpreisen richten.
- Kriterien für eine mögliche Abstufung der Gebühren:
 - Verhältnis ÖV / Auto-Reisezeit: Mitarbeiter/-innen mit geringer ÖV-Reisezeit bzw. mit kleinem Zeitunterschied zwischen ÖV- und Auto-Anreise zahlen höhere Parkplatzgebühren.
 - Parkplatzqualität und Parkplatzverfügbarkeit: Parkplätze in der Tiefgarage sind teurer als ungedeckte Parkplätze; fix reservierte Parkplätze sind teurer als Pool-Parkplätze (Nutzungsberechtigung ohne Parkplatzgarantie).
- Vergabekriterien sind oftmals notwendig bei hoher Parkplatznachfrage, in denen eine blosse Steuerung mittels Gebühren nicht ausreicht. Denkbar ist auch die Anwendung von Vergabekriterien gekoppelt mit einer Gebührenabstufung. Folgende Vergabekriterien werden in der Praxis angewendet:
 - Zonen-Modell: Mitarbeiter/-innen, deren Wohn- und Arbeitsort in der gleichen Gemeinde liegen, erhalten keinen Parkplatz.
 - Reisezeit-Modell: Mitarbeiter/-innen, deren Reisezeit mit dem ÖV vom Wohnort zum Arbeitsort eine definierte Zeitgrenze unterschreitet, erhalten keinen Parkplatz.
 - Betriebliche Notwendigkeit: Mitarbeiter/-innen, die geschäftlich häufig unterwegs sind und ihr Privatauto dafür nutzen müssen (Massnahmenblatt Betriebsfahrzeuge, Massnahmenblatt Carpooling, Massnahmenblatt Carsharing), haben Anrecht auf einen Parkplatz.
 - Weitere Kriterien für die Parkplatznutzungsberechtigung wie Behinderung oder Schichtarbeit anwenden.
- Zugangskontrolle und Ausnahmen: z. B. Parkkarten, Vignetten und Schrankensysteme, gebührenpflichtige Tages- oder Halbtageskarten.
- Aufhebung und Umnutzung überzähliger Parkplätze als Abstellplätze für Velos, E-Bikes, Mofas und Motorräder.
- Mittelfristig (reduzierte) Zielvorgabe für Anzahl Parkplätze festlegen.
- Parkierungskonzept mit umliegenden Siedlungen und der Standortgemeinde erarbeiten (um leer stehende Parkplätze in benachbarten Einstellhallen zu nutzen, die Parkierung im öffentlichen Raum einheitlich zu regeln usw.).
- Kontrolle der Parkierungssituation (Ahndung widerrechtlich abgestellter Fahrzeuge).
- Ausreichend und gut ausgerüstete Veloabstellplätze bereitstellen (Massnahmenblatt Veloabstellplätze).

- Begleitende Massnahmen: Die Einführung eines neuen Parkraummanagements lässt sich gut mit einem Mobilitätsbonus und / oder mit finanziellen Anreizen zur Nutzung des ÖV und / oder des Fuss- und Veloverkehrs (Massnahmenblatt Finanzielle Anreize) kombinieren. Während der Planung des Parkraummanagements ist die Prüfung der Einführung eines Business-Carsharing-Modells (Massnahmenblatt Carsharing) sinnvoll, um die Notwendigkeit der Nutzung des privaten Fahrzeugs für Geschäftsfahrten zu reduzieren. Ein weiterer Baustein ist der Einbezug einer Mitarbeitervertretung bei der Erarbeitung des Konzepts und der Massnahmen. Die Sensibilisierung der Mitarbeiter/-innen für die Inhalte des Parkraummanagements kann im Rahmen einer Veranstaltung oder über andere betriebsinterne Kommunikationskanäle (Massnahmenblatt Mobilitätsinformationen) geschehen. Vor, während und / oder nach der Einführung des Parkraummanagements kann das Gewinnspiel «MobilityJackpot» (Massnahmenblatt Aktionen und Anlässe) unterstützend wirken.

Kosten / Aufwand

Die Kosten variieren je nach Situation und nach verwendetem System (z. B. Schranken- / Badgesystem). Es können hohe Kauf- und Infrastrukturkosten entstehen. Da aufgrund der Bewirtschaftung von Parkplätzen auch Einnahmen anfallen, können die **Investitionskosten** unter Umständen amortisiert werden bzw. die **Betriebskosten** fallen geringer aus.

Beteiligte

Federführung: Betrieb, Mobilitätsverantwortliche/-r

Weitere: Standortgemeinde

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.zh.ch/impulsmobilitaet

Spezifische Informationen

- Beispiele von Betrieben, www.mobilservice.ch

Amt für Mobilität

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Neumühlequai 10, 8090 Zürich



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt Spesenreglement

Beschreibung

Fahrten zur Kundschaft, zu Besprechungen, Schulungen, Weiterbildungen oder Tagungen gehören zum Alltag vieler Betriebe und ihrer Beschäftigten. Die dabei zurückgelegten Kilometer stellen vielfach einen bedeutenden Kosten- und Umweltfaktor in den Betriebsbilanzen dar.

Ein gezieltes und ressourcensparendes Management von Geschäftsfahrten bringt dem Betrieb und den Mitarbeiter/-innen Vorteile und Nutzen: Verringerung der Kosten für Geschäftsfahrten, Nutzung der Unterwegszeiten als produktive Arbeitszeit, entspanntes Reisen für eine höhere Produktivität am Ziel, Gesundheitsförderung der Mitarbeiter/-innen sowie positive Effekte für die betriebseigene Umwelt- und Energiebilanz.

Ein entsprechend ausgestaltetes Spesenreglement, das die Nutzung der Verkehrsmittel sowie die Vergütung von Fahrkosten regelt, ist eine wichtige Massnahme zur Steuerung einer effizienten Abwicklung von Geschäftsfahrten.

Ausgestaltung / Produkte

Die wichtigsten Elemente eines zielgerichteten Spesenreglements sind:

Festlegen von Grundsätzen und Regeln zur Verkehrsmittelnutzung

- In 1. Priorität Fahrten vermeiden, z. B. durch Videokonferenzen oder Nutzen von Online-Plattformen (SharePoint-Lösungen, Google-Docs) zum parallelen Bearbeiten von Dokumenten (Massnahmenblatt flexible Arbeitsformen).
- In 2. Priorität Fahrten in der Regel mit dem öffentlichen Verkehr (Massnahmenblatt ÖV-Angebot) und bei kurzen Wegen mit dem Velo tätigen (Massnahmenblatt Velosharing).
- In 3. Priorität Fahrten mit Auto regeln (Massnahmenblatt Carsharing, Massnahmenblatt Betriebsfahrzeuge). Fahrten müssen stets begründet und genehmigt werden. Die Genehmigung erfolgt z. B. dann, wenn durch die Nutzung eine wesentliche Zeit-, eine Kostenersparnis oder eine Erleichterung (z. B. Materialtransport) gegenüber dem ÖV resultiert.
- In 4. Priorität Reisen mit Flugzeug definieren.

Festlegen von Regeln zur Vergütung von Fahrkosten

- Bei Geschäftsfahrten mit der Bahn im In- und Ausland ab einer zu bestimmenden Distanz das ÖV-Ticket 1. Klasse vergüten.
- Mitarbeiter/-innen das Halbtax-Abo oder das GA (teil-)finanzieren (Massnahmenblatt Finanzielle Anreize).
- Mitarbeiter/-innen, die aus geschäftlichen Gründen das Privatvelo nutzen, je nach Nutzungsintensität eine Kilometerentschädigung oder eine «Velopauschale» gewähren.
- Zum Erfolg der Massnahme trägt das Kommunizieren der Spesenregelung durch die Geschäftsleitung bei. Damit ein neues Spesenreglement seine Wirkung entfalten kann, ist es von der Geschäftsleitung aktiv zu kommunizieren. Bei der Umsetzung hat die Geschäftsleitung Vorbildwirkung.

Kosten / Aufwand

Die Anpassung des Spesenreglements verursacht einen geringen Aufwand.

Beteiligte

Federführung: Mobilitätsverantwortliche/-r, Betrieb

Weitere: Steueramt Kanton Zürich

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.zh.ch/impulsmobilitaet

Spezifische Informationen

- Schweizerische Steuerkonferenz und Eidg. Steuerverwaltung: Wegleitung zum Ausfüllen des Lohnausweise bzw. der Rentenbescheinigung, www.estv.admin.ch
- Kanton Zürich Finanzdirektion Steueramt: Musterspesenreglement und Merkblatt zu Spesenreglement, www.steuern.ch

Best Practice

- Weitere Beispiele von Betrieben, www.mobilservice.ch



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt

Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen

Beschreibung

Veranstaltungen tragen zur Standortattraktivität einer Gemeinde bei. Zudem profitiert das ortsansässige Gewerbe. Je nach Grösse der Veranstaltung kann das von den Besuchern ausgelöste Verkehrsaufkommen erheblich sein. Gemeinden haben die Möglichkeit, in Absprache mit den Veranstaltern Rahmenbedingungen für eine effiziente Verkehrsabwicklung zu definieren.

In vielen Fällen reist ein grosser Anteil der Besucher mit dem Auto an. Parkplatzsuchverkehr, Stau und ein je nach Grösse der Veranstaltung beträchtlicher Organisationsaufwand kann eine Folge davon sein. Mit einem Mobilitätsmanagement können der entstehende Verkehr effizient abgewickelt sowie die Auswirkungen für die Einwohner und die Umwelt in Grenzen gehalten werden. Im Bewilligungsprozess können Gemeinden ein entsprechendes Mobilitätskonzept für die effiziente und umweltgerechte Abwicklung des Veranstaltungsverkehrs verlangen.

Ausgestaltung / Produkte

Die wichtigsten Handlungsmöglichkeiten von Gemeinden sind:

- Beeinflussung der Standortwahl: Festsetzung von Standorten bei Veranstaltungen auf öffentlichem Raum, die gut an das öV-, übergeordnete Strassen- sowie das Fuss- und Radverkehrsnetz angeschlossen sind
- Anforderungen im Bewilligungsprozess: Einreichung und Prüfung eines Mobilitätskonzeptes und/oder Vorgaben für eine umweltverträgliche Verkehrsabwicklung mit Massnahmen, die durch den Veranstalter umzusetzen sind
- Abgabe von Merkblättern zu geeigneten Massnahmen bzw. zur Erstellung eines Mobilitätskonzeptes an den Veranstalter
- Information, Sensibilisierung und Beratung von Veranstaltern, Hinweis auf bestehende Hilfsmittel

Die wichtigsten Bestandteile eines Mobilitätskonzeptes bei Veranstaltungen sind:

- Verkehrsrelevante Eckdaten (Veranstaltungstyp, Datum, Ort, Dauer, erwartete Anzahl Besuchende und deren Herkunft, Abschätzung Modalsplit)
- Analyse und Beurteilung der bestehenden Erschliessungsqualität mit den verschiedenen Verkehrsmitteln und des Parkplatzangebots
- Bestimmung des Potenzials zur Umlagerung auf ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr und darauf aufbauend Definition von Zielen im Bereich der Verkehrsabwicklung
- Aufeinander abgestimmte Massnahmen in den verschiedenen Verkehrsbereichen sowie der Kosten und Zuständigkeiten für Aufbau und Betrieb (bei Bedarf Unterstützung durch Fachpersonen)
- Kommunikationsmassnahmen gegenüber den Besuchern
- Controlling zur Überprüfung der Wirksamkeit der Massnahmen

Für das Mobilitätskonzept sind Massnahmen in folgenden Handlungsfeldern zu prüfen und gegebenenfalls zu erarbeiten:

- Öffentlicher Verkehr
- Langsamverkehr
- Motorisierter Individualverkehr, Parkierung
- Verkehrslenkung
- Kommunikation

Im Anschluss an die Veranstaltung sollte durch den Veranstalter eine Evaluation der Massnahmen zuhanden der Gemeinde stattfinden.

Kosten / Aufwand

Die **Investitionskosten** für ein Mobilitätsmanagement sind stark abhängig vom spezifischen Vorhaben und den ausgewählten Mobilitätsmassnahmen. Die **Betriebskosten** der Massnahmen des Mobilitätsmanagements sind eher tief.

Beteiligte

Federführung: Standortgemeinde

Weitere: Veranstalter, Mobilitätsanbieter

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.zh.ch/impulsmobilitaet

Spezifische Informationen

- Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen (Best Practice, Checklisten etc.), www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt Parkraummanagement

Beschreibung

Mit einem Parkraummanagement für öffentlich zugängliche Parkplätze auf öffentlichem Grund können Interessenkonflikte entschärft und ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten in der Gemeinde gefördert werden. Das Parkraummanagement steuert und lenkt das öffentliche Parkraumangebot und dessen Nutzung. Mit einer optimierten Anzahl, Lage, Anordnung und Bewirtschaftung der Abstellplätze können verschiedene Interessen berücksichtigt und Nutzergruppen zielkonform bevorzugt werden.

Ausgestaltung / Produkte

Parkraummanagement auf öffentlichem Grund:

- **Anzahl Abstellplätze, Lage und Anordnung (Erstellungspflicht)**
 - Die Anzahl der Abstellplätze auf öffentlich zugänglichem Privatgrund bildet ein wichtiges Grundelement des Parkraummanagements.
 - Deren Lage und Anordnung werden in der Erstellungspflicht geregelt.
 - Die Lage der Abstellplätze soll sich einerseits an der Nachfrage orientieren, andererseits aber auch an der Belastbarkeit des Siedlungsraums. Wenn Parkraum zwar vorhanden ist, aber nicht am Ort der Nachfrage, kann dies zu unerwünschten Überlastungen infolge Suchverkehr führen.
 - Die Anordnung soll die Sicherheit im Strassenraum berücksichtigen. Die Abstellplätze sollen sich gut in die Umgebung einpassen (z.B. Rücksicht auf Ortsbildschutz). In Tempo-30- und Begegnungszonen kann durch eine versetzte Anordnung der Abstellplätze ein Beitrag zur Einhaltung der angestrebten Geschwindigkeit geleistet werden.
- **Bewirtschaftung (Parkierungsregime)**
 - Die VSS Norm 40 282 «Parkieren – Betrieb und Bewirtschaftung von Parkierungsanlagen» sowie der zugehörige Forschungsbericht können für die Ausgestaltung der verschiedenen Parkregimes und die Beeinflussung der Nachfrage wertvolle Hinweise geben.
 - Eine nach Zonen differenzierte maximale Parkierdauer ermöglicht die Priorisierung verschiedener Nutzergruppen.
 - Für den gesteigerten Gemeingebrauch kann für einzelne Benutzergruppen eine vom Regelfall abweichende Parkierdauer zugelassen werden, etwa das Dauerparkieren für Anwohnende und domizilierte Gewerbebetriebe mit zonenbezogenen Parkkarten.
 - Die Gebührenhöhe wird in einem Gebührenreglement festgehalten und definiert die pro Zeiteinheit zu entrichtende Parkiergebühr.
 - In gewissen Fällen ist eine Zuteilung der Abstellplätze an einzelne Berechtigten Gruppen möglich, etwa an Besuchende eines Friedhofs oder einer Kirche.
- **Flankierende Massnahmen: Kontrolle und Öffentlichkeitsarbeit**
 - Mit flankierenden Massnahmen kann das Parkregime unterstützt werden. Dies können neben der regelmässigen polizeilichen Kontrolle der Einhaltung der Vorschriften auch Massnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation sein.

Für Veranstaltungen von Sport und Freizeit können temporäre, spezifische Anordnungen und Bewirtschaftungsformen festgesetzt werden. Besondere Parkraumangebote, wie z.B. Abstellplätze für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder für Carsharing-Fahrzeuge werden separat geregelt. Parkierungsanlagen in der Nähe bedeutender ÖV-Haltestellen sollen als Park+Ride ausgebildet werden.

Parkraumkonzept:

Das Parkraumkonzept wird vom dafür zuständigen politischen Organ der Gemeinde (Exekutive oder Legislative) festgesetzt. Ein Einbezug möglichst aller Interessensvertreterinnen und Interessensvertreter in einer frühen Phase der Erarbeitung ermöglicht die Berücksichtigung der unterschiedlichen Anliegen und fördert die Akzeptanz. Das Parkraumkonzept berücksichtigt die folgenden Elemente:

– Bestandesanalyse

- In der Bestandesanalyse werden das Angebot und die Nachfrage nach Abstellplätzen für Motorfahrzeuge nach Kurzzeit- und Langzeitparkieren differenziert erhoben sowie gegebenenfalls Problemgebiete (etwa Gebiete mit nicht quartierbezogenem Fremd-parkieren) bezeichnet. Je nach Situation ist auch eine Differenzierung der Situation tagsüber und während der Nacht (Nachtparkierregelung) vorzusehen.

– Ziele

- Die Ziele des Parkraumkonzepts werden auf die kommunalen Gesamtziele, auf die Interessen der Direktbetroffenen sowie mit der angestrebten Quartierentwicklung abgestimmt.
- Die Ziele werden in der Regel nutzungsspezifisch festgelegt. So sollen beispielsweise bei der Beurteilung der Erreichbarkeit der Nutzungen immer auch die gemäss den Zielen anzustrebenden Anteile des Fuss- und Veloverkehrs, des öffentlichen Verkehrs sowie die Leistungsfähigkeit des kommunalen Strassennetzes berücksichtigt werden.

– Abstimmung auf weitere Planungen

- Die Parkierung auf öffentlichem Grund ist auch mit der kommunalen Fuss- und Veloplanung, der jeweiligen Strassenraumgestaltung sowie mit Massnahmen zur Anpassung an den Klimawandel (z.B. Pflanzen von hochstämmigen Bäumen) abzustimmen.
- Vorausschauend sollten auch Prognosen zur Leistungsfähigkeit des Strassennetzes sowie zur Siedlungsentwicklung der Gemeinde berücksichtigt werden.

– Auf die Bestandesanalyse und Ziele abgestimmte Elemente des Parkraummanagements

- Anzahl Abstellplätze, Lage und Anordnung (Erstellungspflicht), Bewirtschaftung (Parkierungsregime), Flankierende Massnahmen (Details siehe Abschnitt Parkraummanagement)

– Wirkungskontrolle

- Mit einer Wirkungskontrolle kann zu einem späteren Zeitpunkt festgestellt werden, ob die ergriffenen Massnahmen zur Zielerreichung führen oder ob eine Optimierung bzw. Ergänzung der Massnahmen nötig ist.

Kosten / Aufwand

Investitionskosten im Parkraummanagement entstehen durch die Erstellung von Infrastrukturen (z.B. Parkfelder, Parkuhren) sowie durch Markierung und Signalisation des Parkraums. Zu den **Betriebskosten** gehören wiederkehrende Kosten für die polizeiliche Kontrolle, die Wartung und gegebenenfalls Amortisation der Infrastrukturen, die Nutzung von Bezahlssystemen und eine allfällige Wirkungskontrolle. Zu den **Betriebserträgen** gehören die Erträge aus der Bewirtschaftung mit Gebühr.

Beteiligte

Die Federführung liegt bei der Gemeinde.

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.zh.ch/impulsmobilitaet

Spezifische Informationen

- VSS-Normen Parkierung, www.vss.ch (insbesondere VSS 40 282)
- Merkblätter des Amts für Mobilität zur Veloparkierung, www.velo.zh.ch
- Werkzeugkoffer öffentliche Parkierung in Gemeinden, www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt Planungsprozesse

Beschreibung

Die Einflussmöglichkeiten auf das lokale Verkehrsaufkommen in Gemeinden sind bei der Überbauung von neuen Arealen besonders gross. Mit der Einführung eines Mobilitätsmanagements kann der durch das Areal verursachte Verkehr wirksam gelenkt werden. Auch bei Einzelprojekten in verkehrlich sensiblen Gebieten bietet sich das Instrument des Mobilitätsmanagements an.

Ausgestaltung / Produkte

Bei der Entwicklung eines Mobilitätsmanagements werden in einem ersten Schritt die Zielsetzungen definiert. Unter Berücksichtigung der auf dem Areal oder im Baugebiet geplanten Nutzungen sowie der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur werden Mobilitätsmassnahmen entwickelt und in einem Mobilitätskonzept festgehalten. Typische Massnahmen, die im Areal selbst umgesetzt werden können, sind beispielsweise die Erstellung von qualitativ hochwertigen Veloabstellanlagen, die Einführung eines Parkraummanagements, die Bereitstellung einer eigenen Veloflotte oder von Carsharing-Autos. Durch die optimale Kombination von Massnahmen kann das vom Areal erzeugte Verkehrsaufkommen reduziert bzw. vom Auto den öffentlichen Verkehr und das Velo gelenkt werden, was zu einer geringeren Belastung der Strassenverkehrsinfrastrukturen innerhalb der Gemeinde führt.

Mobilitätsmanagement in der Planung eines neuen Areals

Der Grundstein wird durch die Thematisierung des Mobilitätsmanagements bereits in Studienaufträgen oder Wettbewerben sowie durch die Verankerung in den Instrumenten der Sondernutzungsplanung gelegt. In einer Sonderbauvorschrift oder einem Gestaltungsplan kann das Mobilitätsmanagement grundeigentümergebunden vorgeschrieben und im Rahmen von Baubewilligungsverfahren geprüft und im Nachgang umgesetzt werden.

Die Möglichkeiten zur Verankerung des Mobilitätsmanagements in den arealspezifischen Planungsinstrumenten können durch entsprechende Vorgaben in übergeordneten Planungsinstrumenten wie beispielsweise die der Nutzungsplanung (Bau- und Zonenordnung) unterstützt werden.

Im Folgenden werden die wichtigsten Instrumente kurz umschrieben. Weitere Details sowie spezifische Beispiele finden Sie in den weiterführenden Informationen.

Wichtigste arealspezifische Planungsinstrumente:

- In **Studienaufträgen** und **Wettbewerben** stehen in der Regel infrastrukturelle Fragestellungen wie bspw. die Erschliessung im Vordergrund. Im Pflichtenheft kann beispielsweise ein attraktiver Zugang zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs oder eine auf Fuss- und Veloverkehr optimierte innere Erschliessung verlangt werden. Ebenfalls sollten autoarme bzw. autofreie Nutzungen bereits auf dieser Stufe thematisiert und eine entsprechend tiefere Parkplatzzahl gefordert werden. Auch bei Einzelprojekten besteht die Möglichkeit, diese Themen aufzugreifen.
- **Sonderbauvorschriften** (PBG §§ 79 ff.) oder **Gestaltungspläne** (PBG §§ 83 ff.) ergänzen oder überlagern die für das gesamte Gemeindegebiet geltende Nutzungsplanung. Sondernutzungspläne sind grundeigentümergebunden. Darin kann die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts vorgeschrieben werden. Dieses zeigt auf, wie die Mobilität der verschiedenen Nutzergruppen im Sinne der Zielsetzungen der Sondernutzungsplanung zu bewältigen ist. Darin müssen zwingend folgende Punkte thematisiert sein: Ziele, Projektbeschreibung mit wichtigsten Eckdaten (Nutzungen etc.), monetäre Parkraumbewirtschaftung, Informationen und Anreize zum Benützen des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs sowie Monitoring/Controlling.
- Dem **Baugesuch** wird ein Mobilitätskonzept als Zusatz beigefügt und durch die Bewilligungsbehörde geprüft und bewilligt. Im Anschluss erfolgt die Umsetzung der im Mobilitätskonzept definierten Massnahmen. Ein Controlling und eine periodische Berichterstattung an die Behörden zeigt die Wirksamkeit der Massnahmen auf.

Instrumente und Regelungen der Gemeinden:

In vielen Gemeinden ist über die **Bau- und Zonenordnung (BZO)** die Erstellung von Pflichtparkplätzen geregelt. In anderen Gemeinden wird dieser Aspekt in einer eigenen Parkierungsverordnung behandelt. Neben der Parkplatz-Erstellungspflicht können auch Bestimmungen zur Erarbeitung von Mobilitätskonzepten berücksichtigt werden.

Kosten / Aufwand

Die **Investitionskosten** für ein Mobilitätsmanagement sind stark abhängig vom spezifischen Vorhaben und den ausgewählten Mobilitätsmassnahmen. Die **Betriebskosten** der Massnahmen des Mobilitätsmanagements sind eher tief.

Beteiligte

Federführung: Standortgemeinde

Weitere: Grundeigentümer- bzw. Bauherrschaft, Kanton (Prüfung Nutzungsplanung, Baubewilligung)

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.zh.ch/impulsmobilitaet

Spezifische Informationen

- MIPA - Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen, www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch
- MIPA-Handbuch Verankerung des Mobilitätsmanagements, www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch

Best Practice

- Beispiele von Arealen mit Mobilitätsmanagement, www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt Private Parkierung

Beschreibung

Das Planungs- und Baugesetz (PBG) regelt in den §§ 242 bis 247 die Erstellungspflicht von Fahrzeugabstellplätzen. Die Gemeinden können die Anzahl, Lage und Gestaltung der Fahrzeugabstellplätze und weitere Bestimmungen entweder in der Bau- und Zonenordnung (BZO) oder in einer separaten Parkplatzverordnung (PPV) regeln. Beide sind durch die Legislative der Gemeinde zu beschliessen. Sie werden von der Gemeinde festgesetzt und von der Baudirektion genehmigt. Mit der Erstellungspflicht für die private Parkierung soll erreicht werden, dass die Abstellplatzbedürfnisse auf Privatgrund abgedeckt werden können.

Ausgestaltung / Produkte

Als Arbeitshilfe für die Gemeinden hat die Baudirektion des Kantons Zürich die «Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen» publiziert. Es gilt die aus dem Jahr 1997 stammende Wegleitung. Eine revidierte Wegleitung wurde von der Baudirektion 2018 in die Vernehmlassung gegeben. Es ist Stand Frühling 2021 offen, ob der Regierungsrat eine Neufassung der Wegleitung verabschieden wird. Es steht den Gemeinden indessen frei, auch von der in die Vernehmlassung gegebenen Fassung Gebrauch zu machen. Die Wegleitung zeigt mit konkreten Bedarfszahlen, wie die kommunalen Parkplatzvorschriften ausgearbeitet werden sollen, damit sowohl die Anliegen einer geordneten Parkierung als auch jene des Umweltschutzes im Einzelfall erfüllt werden können.

Nachfolgend werden die wichtigsten Punkte aus den Wegleitungen zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen aufgeführt und kurz erläutert. Genauere Ausführungen sind den Wegleitungen selbst zu entnehmen:

Methodik und Vorgehen:

- Zur Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Personenwagen wird in einem ersten Schritt der Grenzbedarf ermittelt. Aus dem Grenzbedarf lässt sich der massgebliche Bedarf bestimmen, der das minimal erforderliche und maximal zulässige Parkplatzangebot definiert.
- Für die Anzahl zu erstellender Veloabstellplätze wird das minimal erforderliche Angebot in Abhängigkeit der Nutzung definiert.

Grenzbedarf:

- Der Grenzbedarf an Abstellplätzen ist eine Ausgangsgrösse für die weitere Bedarfsabschätzung. Er wird differenziert nach verschiedenen Nutzungsweisen sowie Nutzerinnen und Nutzern eines Gebiets festgesetzt.

Massgeblicher Bedarf:

- Der massgebliche Bedarf an Abstellplätzen für Personenwagen wird aus dem Grenzbedarf abgeleitet. Er bemisst sich nach dem Gemeindetyp, der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den örtlichen Verhältnissen.
- In Gebieten mit einer guten Erreichbarkeit mit dem ÖV ist der spezifische Bestand an Motorfahrzeugen markant tiefer als in den übrigen Gebieten. Deshalb sollen in diesen Gebieten die Bedarfszahlen an Abstellplätzen für Motorfahrzeuge entsprechend tiefer angesetzt werden. Insbesondere in ausgeprägten Zielgebieten (Zentrums-, Misch- und Arbeitszonen) sollen neben den erforderlichen Bedarfszahlen an Abstellplätzen auch Zahlen der maximal zulässigen Abstellplätze festgelegt werden.
- Die Gemeinden können für private kommerzielle Parkierungsanlagen, unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, weitergehende Regelungen wie z.B. die Zulassung von autoarmen Nutzungen mit Mobilitätskonzept oder Fahrtenmodellen, Doppelnutzungen sowie die Möglichkeit zum Erlass von Bewirtschaftungsvorschriften festlegen. Dies ist auch im Rahmen von Arealüberbauungen oder Sondernutzungsplanungen (z.B. in Gestaltungsplänen) möglich.

Stark verkehrserzeugende Nutzungen:

- Als stark verkehrserzeugende Nutzungen (SVN) gelten Bauten und Anlagen ab einer gewissen Grösse, die ganz oder teilweise Verkaufs-, Gastronomie- oder Freizeitnutzungen dienen. Da sie die Verkehrsinfrastruktur und die Umwelt in der Regel überdurchschnittlich stark belasten, wird empfohlen, den massgeblichen Bedarf gegenüber den regulären Werten zu reduzieren.

Gemeinschaftsanlagen und Parkraumfonds:

- Die Baubehörden können bei besonderen Interessen oder Verhältnissen (§ 245 PBG) gebietsweise Gemeinschaftsanlagen verfügen bzw. zulassen. Ist bei einem Grundeigentümer weder die Erstellung der erforderlichen Anzahl Abstellplätze noch die Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage möglich, ist der Gemeinde eine angemessene Ersatzabgabe zu leisten. Die Ersatzabgaben müssen in einen Parkraumfonds gelegt werden. Gemeinden mit einem Parkraumfonds sind verpflichtet, eine Parkraumplanung durchzuführen.

Private kommerzielle Parkierungsanlagen:

- Bei privaten kommerziellen Parkierungsanlagen handelt es sich in der Regel um nutzungsungebundene und peripher gelegene Parkierungsanlagen, die standortfremden Nutzungen dienen. Die Gemeinden können bei Bedarf für Industrie- und Gewerbebezonen Regelungen zu solchen privaten kommerziellen Parkierungsanlagen erlassen.

Veloabstellplätze:

- Zur Ermittlung der zu erstellenden Anzahl Veloabstellplätze werden die verschiedenen Nutzungsweisen sowie Nutzerinnen und Nutzer eines Gebiets berücksichtigt. Die Wegleitung gibt Richtwerte für die verschiedenen Nutzungsweisen und Nutzerinnen und Nutzer vor.
- Gemeinden können neben der Anzahl an Veloabstellplätzen auch qualitative Anforderungen an die Lage, Ausgestaltung und Zufahrten der Veloabstellanlagen formulieren.

Weitere Grundlagen im Bereich Parkierung:

Bezüglich der Regelung des Angebots und zur qualitativen Ausgestaltung sind weitere Punkte zu beachten:

- Aufgrund der erwarteten Zunahme an Elektrofahrzeugen wird empfohlen, Voraussetzungen für bedarfsgerechten Lademöglichkeiten (z.B. Verlegen von Leerrohren) zu schaffen. Eine spätere Nachrüstung ist viel kostspieliger.
- Motorräder und Roller werden immer häufiger und machen bis zu 10% der Fahrzeugparks aus. Die Abstellmöglichkeiten für Motorräder sollten unter Berücksichtigung der zu erwartenden Anzahl ebenfalls eingeplant werden. Die Erarbeitung einer VSS-Norm ist noch ausstehend. Es wird empfohlen, 10% des massgebenden Bedarfs an Abstellplätzen für Personenwagen als Minimum für Motorräder vorzuschreiben.
- Veloabstellplätze sollen direkt erreichbar sein und Sicherungsmöglichkeiten für Zweiräder, Anhänger oder weitere fahrzeugähnliche Geräte anbieten. Heute verfügen Haushalte häufig über mehrere Velos, Kinderwagen und weitere fahrzeugähnliche Geräte. Velos, E-Bikes, Lastenvelos oder Anhänger brauchen zunehmend mehr Platz, einen einfachen, möglichst ebenerdigen Zugang und gegebenenfalls Elektro-Ladestationen. Empfehlungen und detaillierte Informationen sind in den Merkblättern des Amts für Mobilität zur Veloparkierung aufgeführt.

Kosten / Aufwand

Die **Kosten** zur Erarbeitung von Bestimmungen zur privaten Parkierung belaufen sich auf ca. 15'000 bis 30'000 Franken. Je nach Ausgangslage und Bearbeitungsweise (z.B. Begleitgruppe) sind Abweichungen von diesen Werten möglich.

Beteiligte

Die Federführung liegt bei der Gemeinde.

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

zh.ch/impulsmobilitaet

Spezifische Informationen

- Bau- und Planungsgesetz des Kantons Zürich, www.zhlex.zh.ch
- Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen, zh.ch/kommverkehr
- VSS-Normen Parkierung, www.vss.ch (insbesondere VSS 40 281)
- Merkblätter des Amtes für Mobilität zur Veloparkierung, www.velo.zh.ch
- Massnahmenblätter Impuls Mobilität, zh.ch/impulsmobilitaet
- Merkblatt Mobilitätskonzepte, zh.ch/kommverkehr
- Leitfaden zur Reduktion der Anzahl der Pflichtparkplätze, www.wohnbau-mobilitaet.ch



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt

Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen

Beschreibung

Eine Veranstaltung lebt von ihren Besuchern. Je nach Grösse der Veranstaltung kann das von ihnen ausgelöste Verkehrsaufkommen erheblich sein. Ein Mobilitätsmanagement hilft, diesen Mehrverkehr effizient abzuwickeln. Die Standortgemeinde kann bei Veranstaltungen auf öffentlichem Grund die Bewilligung von der Ausarbeitung eines Mobilitätskonzepts abhängig machen.

In vielen Fällen reist ein grosser Anteil der Besucher mit dem Auto an. Parkplatzsuchverkehr, Stau und ein je nach Grösse der Veranstaltung beträchtlicher Organisationsaufwand für die Veranstalter kann eine Folge davon sein. Mit einem Mobilitätsmanagement kann nicht nur die Erreichbarkeit verbessert werden. Attraktive Anreisemöglichkeiten erhöhen auch die Zufriedenheit der Besucher, tragen zu einem guten Image der Veranstaltung bei und vermindern Auswirkungen auf die Umwelt. Und nicht zuletzt können die Veranstalter den Organisationsaufwand besser einschätzen und Unterstützung für die Umsetzung der Massnahmen beziehen.

Ausgestaltung / Produkte

Im Rahmen eines Mobilitätsmanagements bei Veranstaltungen werden im Vorfeld folgende Punkte abgeklärt und die Ergebnisse in einem Mobilitätskonzept festgehalten:

- Erfassung sämtlicher verkehrsrelevanter Eckdaten (Veranstaltungstyp, Datum, Ort, Dauer, erwartete Anzahl Besuchende und deren Herkunft, Abschätzung Modalsplit)
- Analyse und Beurteilung der bestehenden Erschliessungsqualität mit den verschiedenen Verkehrsmitteln und des Parkplatzangebots
- Bestimmung des Potenzials zur Umlagerung auf ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr, darauf aufbauend Definition von Zielen im Bereich der Verkehrsabwicklung
- Kontaktaufnahme mit zuständiger Amtsstelle der Gemeinde (bei Veranstaltung auf öffentlichem Grund) oder mit Grundeigentümer (bei Veranstaltung auf privatem Grund), Abklärung der vorgegebenen Anforderungen bezüglich der Mobilität und des Koordinationsbedarfs
- Definition der aufeinander abgestimmten Massnahmen in den verschiedenen Verkehrsbereichen sowie der Kosten und Zuständigkeiten für Aufbau und Betrieb (bei Bedarf Unterstützung durch Fachpersonen)
- Definition der Kommunikationsmassnahmen gegenüber den Besuchern
- Definition des Controllings zur Überprüfung der Wirksamkeit der Massnahmen
- Umsetzung des Mobilitätskonzeptes

Die Erhebung liefert die nötigen Angaben, um geeignete Massnahmen zu planen und umzusetzen (Liste nicht abschliessend):

- **Öffentlicher Verkehr:** Shuttlebusse, Kursverstärkungen, ermässigte öV-Tickets, zusätzliche provisorische Haltestellen, Standflächen bzw. Wendeplätze für Busse, Busbevorzugung
- **Fuss- und Veloverkehr:** Wegweisung/Beschilderung, getrennte Verkehrsführung zum MIV, Angebot Veloabstellplätze, Anbindung an Radwegnetz
- **MIV / Parkierung:** Bewirtschaftung bzw. Gebührenerhebung, Shuttlebusse bei Parkierung in grossem Abstand zum Veranstaltungsort
- **Verkehrslenkung:** Signalisation, Umleitungen, Lotsendienst, Verkehrsregelung am Veranstaltungsort, gegebenenfalls Absperrung von Wohngebieten
- **Kommunikation:** An- und Abreiseinformation über verschiedene Kanäle, Empfehlungen zur Verkehrsmittelwahl im Vorfeld

Im Anschluss an die Veranstaltung sollte durch den Veranstalter eine Evaluation der Massnahmen zuhanden der Gemeinde stattfinden.

Kosten / Aufwand

Die **Kosten für die Umsetzung von Massnahmen** sind abhängig von der Grösse des Anlasses und den ausgewählten Mobilitätsmassnahmen. Die **Kosten für die Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes** sind abhängig von dessen Konkretisierungsgrad. Die Massnahmen werden durch den Veranstalter umgesetzt (Ausnahme: polizeiliche Massnahmen) und finanziert.

Beteiligte

Federführung: Standortgemeinde

Weitere: Grundeigentümer- bzw. Bauherrschaft, Kanton (Prüfung und Genehmigung Nutzungsplanung, Baubewilligung)

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.zh.ch/impulsmobilitaet

Spezifische Informationen

- Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen (Best Practice, Checklisten etc.), www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt Aktionen und Anlässe

Beschreibung

Mit Aktionen und speziellen Anlässen kann das Bewusstsein für eine ressourcen- und energieschonende Mobilität geschärft werden.

Diese Aktionen können permanent, wiederkehrend oder auch einzeln durchgeführt werden. Um den Aufwand gering zu halten, kann auf bestehende Produkte zurückgegriffen werden.

Aktionen und Kampagnen entfalten dann die grösste Wirkung, wenn sie in Kombination mit weiteren Anreizen (Massnahmenblatt Finanzielle Anreize) durchgeführt werden.

Ausgestaltung / Produkte

Fuss- und Veloverkehr

- Velo-Testtage unter Einbezug von E-Bikes
- Vergünstigte Abgabe von Veloschlössern, Werkzeug, Diebstahlversicherung, Velohelm oder Regenschutz
- Veloaktionstag, Aktionswochen, Ausstellung / Präsentation von E-Bikes, Velos und Lastenvelos mit Alltagsausstattung und von Zubehör
- Veloflicktag, regelmässiger Velocheck, Ausflüge mit dem Velo, Modeschau für Velobekleidung
- Velofahrkurs für Bewohner/-innen, die noch nicht velofahren können
- Bike4Car: Autofahrer/-innen geben für einen bestimmten Zeitraum ihren Autoschlüssel ab und erhalten ein hochwertiges E-Bike oder Velo
- Schrittzähleraktion
- Gemeinsamer, nachbarschaftlicher Spaziergang durch die Standortgemeinde, um die kürzesten Wege kennen zu lernen

Öffentlicher Verkehr

- Aktion «ÖV statt Auto» für einen bestimmten Zeitraum: Autofahrer/-innen geben dabei ihren Autoschlüssel ab und erhalten dafür ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs (ÖV).
- Gratis-Tageskarte, um das lokale Angebot des öffentlichen Verkehrs kennen zu lernen
- Tag der offenen Tür der Verkehrsbetriebe
- Infotafel mit Quartierinformationen an der Bushaltestelle

Autos und sparsames Fahren

- Eco-Drive-Fahrkurse: Mit der Eco-Drive-Fahrtechnik lassen sich erwiesenermassen 10–15% Treibstoff und weitere Kosten für den Fahrzeugunterhalt einsparen. Gleichzeitig wird der CO₂-Ausstoss gesenkt und dank der vorausschauenden Fahrweise wird die Anzahl Unfälle deutlich reduziert.
- Eco-Drive-Fahrsimulator: Mit dem Eco-Drive-Fahrsimulator können die Bewohner/-innen direkt am Wohnort geschult werden.
- Begleitete Testfahrten mit Elektromobilen anbieten

Verkehrsmittelübergreifende Aktionen

- Regelmässige Treffen zum Erfahrungsaustausch (Fahrgemeinschaften, Carsharing, Velo, Zufussgehen). Mit Hilfe der Mieterschaft lässt sich schliesslich auch abschätzen, welche Mobilitätsmassnahmen am meisten geschätzt werden.

Kosten / Aufwand

Die **Investitionskosten** sind niedrig, da es primär um die Zusammenstellung eines Programms mit bestehenden Angeboten geht. Die **Betriebskosten** können höher ausfallen und hängen vom Umfang des Programms und des gesprochenen Budgets ab.

Beteiligte

Federführung: Liegenschaftsverwaltung, Mobilitätsverantwortliche/-r

Weitere: Mieterschaft

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.zh.ch/impulsmobilitaet

Spezifische Themen

- bike to work, www.biketowork.ch
- Prix Velo, www.pro-velo.ch
- Velofahrkurse, www.velofahrkurs.ch
- Bike4Car, www.energieschweiz.ch
- Schrittzähleraktion, Tappa-Lauf, www.tappa.ch
- Work Smart, work-smart-initiative.ch
- WeAct Challenge, www.weact.ch



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt Finanzielle Anreize

Beschreibung

Um autoarme wohnungsbezogene Mobilität zu fördern, können den Bewohner/-innen von Grossüberbauungen als Gegenleistung zum Autoverzicht Mobilitätsgutscheine ausgegeben werden. Dadurch leisten sie einen Beitrag zur Einsparung von Investitionen in Parkplätze und / oder zur Einhaltung der Vorgaben eines Mobilitätskonzepts.

Durch die Abgabe der Gutscheine werden für die Bewohner/-innen Anreize geschaffen, energie- und ressourcenschonende Mobilitätsangebote zu nutzen, und ihre Mobilität entsprechend zu gestalten.

Ausgestaltung / Produkte

Der Mobilitätsgutschein kann in verschiedenen Formen abgegeben werden:

- SBB Rail Check: Zahlungsmittel für den Bezug von Leistungen des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Die Liegenschaftsverwaltung bestimmt die Höhe des Betrags und / oder die Leistungen (z. B. Beitrag an das GA oder an alle Verbundabonnemente). Der SBB Rail Check wird unpersönlich oder auf den Namen der Bewohner/-innen ausgestellt. Die Verrechnung erfolgt erst nach dem Bezug der Leistung. Somit ist keine Zweckentfremdung möglich und die ÖV-Nutzung der Mieterschaft wird gezielt gefördert, anders als bei der Auszahlung von ÖV-Beiträgen über das Salär oder Reka Checks.
- Reka-Vergünstigungen: Reka-Checks, Reka-Card und Reka Rail der Schweizer Reisekasse Reka können an allen ÖV-Verkaufsstellen für sämtliche an den Bahnschaltern erhältlichen Billette und Dienstleistungen eingelöst werden. Bezahlt werden können damit aber auch Mobilitätsangebote von Mobility Carsharing Schweiz.
- Eigener Gutschein: Mit der Abgabe eines eigenen Gutscheins können die zulässigen Mobilitätsleistungen selbst definiert werden. Neben Leistungen zum ÖV und Carsharing können so z. B. auch velobezogene Leistungen (Reparaturkosten oder für den Kauf von Velos und Zubehör) integriert werden.

Folgende Vorgehensschritte fallen an:

- Mit dem regionalen Transportbetrieb bzw. Tarifverbund abklären, ob Mietertickets mitfinanziert werden können.
- Mit weiteren Betrieben, z. B. Velohandel oder Taxiunternehmen, Sonderkonditionen abklären.
- Investitionsrahmen verwaltungsintern festlegen.
- Bedingungen für den Bezug seitens der Mietende festlegen. Beispielsweise können sich Mietende verpflichten, keinen Parkplatz zu beanspruchen. Mobilitätsgutscheine jährlich abgeben (z. B. Rail Checks, Reka Rail, eigene).

Mobility-Flex

Mobility bietet für Wohnsiedlungen ein flexibel einsetzbares Produkt an. Bei Mobility-Flex kann die Wohnsiedlung als Auftraggeber den Standort sowie die Anzahl und den Typ der Fahrzeuge bestimmen. Der Auftraggeber (Besitzer der Wohnsiedlung, Genossenschaft oder Miteigentümergeinschaft) bezahlt eine Jahrespauschale abhängig von der gewählten Fahrzeugkategorie. Diese deckt alle Kosten der Beschaffung, Vermietung und Unterhalt des Fahrzeuges. Im Gegenzug wird ein grosser Anteil der Fahrtenumsätze des Mobility-Fahrzeuges dem Auftraggeber wieder gutgeschrieben. Alle Bewohner erhalten gratis ein Mobility-Abo, mit dem sie schweizweit weitere 3000 Mobility-Fahrzeuge nutzen können.

Kosten / Aufwand

Für die Ausgabe der Gutscheine fallen jährliche Kosten an, die je nach Anzahl der Haushalte und Betragshöhe hoch ausfallen können. Bei eigenen Gutscheinen resultiert im Unterschied zu den SBB-Gutscheinen oder Reka-Checks ein Kontrollaufwand der von den Haushalten abgegeben Mobilitätsrechnungen (z. B. ÖV-Tickets). Nach Kontrolle der Rechnung wird im Nachgang der Geldwert des Gutscheins ausgezahlt.

Für die Bereitstellung von Mobility-Flex Fahrzeugen in der Wohnsiedlung sind erhebliche Jahrespauschalen zu bezahlen. Bei reger Benutzung der Fahrzeuge wird jedoch ein grosser Teil der Kosten wieder rückvergütet. Zudem können damit der Parkplatzbedarf reduziert und die Attraktivität der Wohnungen erhöht werden.

Beteiligte

Federführung: Liegenschaftsverwaltung, Mobilitätsverantwortliche/-r

Weitere: Regionale ÖV-Betriebe, Velohandel, Taxibetriebe

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.zh.ch/impulsmobilitaet

Spezifische Themen

- SBB Rail Check, www.sbb.ch
- SBB Promo-Codes, www.sbb.ch
- Reka-Check, www.reka.ch
- Movility-Flex, www.mobility.ch

Best Practice

- Baugenossenschaft Zurlinden – Siedlung Sihlbogen, Zürich, www.bgzurlinden.ch



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt Mobilitätsinformationen

Beschreibung

Die Verwaltung stellt den Bewohner/-innen spezifische Mobilitätsinformationen zur Verfügung in Form einer Infomappe in Papierform und / oder auf der Website der Siedlung respektive Verwaltung. Im Zentrum stehen Angebote, die spezifisch für die Siedlung relevant sind: Informationen zu den nächstgelegenen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (ÖV), Informationen zu lokalen Velo-Services, Lieferdiensten oder Grundlageninfos zum Carsharing.

Der Wert der Mobilitätsmappen kann gesteigert werden, wenn spezifische lokale Informationen integriert werden, zum Beispiel lokaler Velohandel, Läden im Quartier mit Lieferdiensten, die nächsten Carsharing-Standorte im Quartier. Das Mobilitätsangebot bzw. die Kenntnisse über die Möglichkeiten sind ein zentraler Aspekt der Mieterzufriedenheit. Die Liegenschaftsverwaltung positioniert sich als Know-how-Trägerin und beeinflusst Angebot und Wissen darüber. Dies kann die Stabilität von Mietverhältnissen positiv beeinflussen.

Ausgestaltung / Produkte

Folgende Vorgehensschritte sind anzudenken:

- Festlegung des Budgetrahmens und der Form (Mappe und / oder Website)
- Festlegung der Ansprechpersonen und der internen Verantwortlichkeiten, z. B. Mobilitätsverantwortliche/-r (Massnahmenblatt Mobilitätsverantwortliche/-r) in der Verwaltung bestimmen und ggf. Auftrag an externe Mobilitätsberatung
- Entwicklung eines Detailkonzepts, (Form, Inhalte sowie Aktualisierung und Vertrieb) mit Budget und Finanzierung durch Mobilitätsverantwortliche/-n
- Verabschiedung durch Verwaltung
- Gestaltung Mappe / Webseite ausarbeiten.
- Vertrieb / Information an Bewohner/-innen gemäss Detailkonzept
- Aktualisierungen der Inhalte gemäss Detailkonzept

Folgende Informationen können für die Bewohner von Interesse sein:

- Erfahrungsberichte erfolgreich «Umgestiegener» oder von Entscheidungstragenden als Vorbilder (z. B. an einem Aushang)
- Information zum Internetportal «Mobilitätsdurchblick Schweiz» zur Beurteilung der eigenen Mobilität
- Erreichbarkeitskarten der Wohnsiedlung und der Standortgemeinde
- Informationen zu Veloabstellanlagen und potenziellem Velosharing
- Fahrplaninformationen verbreiten
- Fördern der kombinierten Mobilität durch Abgabe von Informationen zu Park+Ride bzw. Bike+Ride-Angeboten im Umfeld des Areal
- Informationen über Carsharing- oder Carpooling-Angebote

Kosten / Aufwand

Die Kosten für webbasierte Informationen sind gering, bei gedruckten Produkten höher.

Beteiligte

Federführung: Liegenschaftsverwaltung

Weitere: Mobilitätsverantwortliche/-r, Standortgemeinde

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.zh.ch/impulsmobilitaet

Fuss- / Veloverkehr und öffentlicher Verkehr

- Erreichbarkeitsrechner im Internet, www.googlemaps.ch / www.map.search.ch
- Mobilitätsdurchblick Schweiz, www.mobilitaetsdurchblick.ch
- SBB-Fahrplanabfrage im Internet, fahrplan.sbb.ch

Motorisierter Individualverkehr

- Mobility, www.mobility.ch
- Carpooling-Anbieter, www.autoteilen.ch
- Auswertungstool der Umwelteffizienz von Betriebsflotten, www.eco-fleet.ch
- EnergieSchweiz – Fahrzeuge, www.energieschweiz.ch
- Verbrauchsangaben für Fahrzeuge (Energieetikette), www.energieetikette.ch
- Ökologische Bewertung von Fahrzeugen, www.autoumweltliste.ch
- Erdgas-/Biogas-Fahrzeuge, www.energie360.ch

Elektromobilität

- EKZ, Kanton Zürich, www.ekz.ch
- m-way, umfassende Komplettlösungen für Elektrofahrzeuge: www.m-way.ch
- Zufahren mit der SBB, www.sbb.ch
- Elektromobil Club der Schweiz, www.elektromobilclub.ch
- Verzeichnisse öffentlicher Stromtankstellen:
Geoportal des Bundes, www.ich-tanke-strom.ch
Park+Charge, www.park-charge.ch
e-mobile, www.e-mobile.ch
Lemnet, www.lemnet.org

Lieferdienste

- Züriwerk, bringts.zueriwerk.ch
- Coop@home, www.coopathome.ch
- Migros, shop.migros.ch
- Post, www.post.ch

Amt für Mobilität

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Neumühlequai 10, 8090 Zürich



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt Parkraummanagement

Beschreibung

Ein effizientes Parkraummanagement hat zum Ziel, das bestehende Parkplatzangebot auf die Nachfrage der Bewohner/-innen und Besucher/-innen abzustimmen. Zugleich wird die Nutzung des öffentlichen Verkehrs (Massnahmenblatt ÖV-Angebot) und des Fuss- und Veloverkehrs (Massnahmenblatt Erschliessung Fuss- und Veloverkehr) gefördert.

Über die zwei Elemente Gebühren und Zuteilungskriterien kann die Parkplatznutzung gesteuert werden. Aus den Einnahmen der Parkierungsgebühren können Anreize zur Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel (mit-)finanziert werden (Massnahmenblatt Aktionen und Anlässe, Massnahmenblatt Mobilitätsinformationen).

Ausgestaltung / Produkte

- Analyse der Ist-Situation (Qualitäten, Mängel), evtl. unter Einbezug der Bewohnerschaft und Beizug / Auftrag an Planungsbüro
- Möglichkeit der Umnutzung bei Parkplatzleerständen prüfen (z. B. Garagenboxen als Veloabstellplätze oder als Raum für Kinderwagen und mobile Aussenspielgeräte, Begrünung von Aussenparkplätze).
- Vermietungskonzept: Bewirtschaftung der Parkplätze mit kostendeckenden Tarifen ggf. mit Verzicht auf Festzuteilung von Parkplätzen zu den Wohnungen.
- Parkierungskonzept mit umliegenden Siedlungen und der Standortgemeinde erarbeiten (z. B. um leer stehende Parkplätze in benachbarten Einstellhallen zu nutzen oder die Parkierung im öffentlichen Raum einheitlich zu regeln).
- Carsharing-Standort in Absprache mit bestehenden Carsharing-Angeboten errichten
- Kompensation oder zeitliche Einschränkung Parkplätze Blaue Zone: Weil Privatparkplätze bis zu fünfmal teurer sind als Parkplätze in der Blauen Zone, wird oftmals von den Bewohner/-innen mittels Dauerparkkarten auf diese ausgewichen. Allenfalls kann mit der Standortgemeinde abgeklärt werden, ob eine zeitliche Beschränkung oder sogar eine kompensatorische Aufhebung von Blaue-Zone-Parkplätzen bei Neu- oder Ersatzneubauten möglich ist.
- Begleitende Massnahmen: Die Einführung eines neuen Parkraummanagements lässt sich gut mit einem Mobilitätsbonus und / oder mit finanziellen Anreizen zur Nutzung des ÖV (Massnahmenblatt Finanzielle Anreize) und/oder des Fuss- und Veloverkehrs (Massnahmenblatt Erschliessung Fuss- und Veloverkehr) kombinieren. Während der Planung des Parkraummanagements ist die Prüfung der Einführung eines Carsharing-Modells (Massnahmenblatt Carsharing) sinnvoll. Kontrolle und Ahndung widerrechtlich abgestellter Fahrzeuge.
- Bereitstellung ausreichend gut ausgerüsteter Veloabstellplätze (Massnahmenblatt Veloabstellplätze).

Kosten / Aufwand

Investitionskosten fallen durch die Einführung von Carsharing-Standorten oder durch den Bau zusätzlicher Veloabstellplätze an.

Beteiligte

Federführung: Liegenschaftsverwaltung

Weitere: Standortgemeinde

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.zh.ch/impulsmobilitaet

Spezifische Informationen

- Poolcar-Sharing, www.mobility.ch
- Mobility-Flex, www.mobility.ch



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt Carsharing

Beschreibung

Carsharing bietet sich als eine ideale Alternative zum öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie zum Velo- und Fussverkehr an. Mit einer Mitgliedschaft bei einem Carsharing-Anbieter hat man die Möglichkeit die Vorteile und den Komfort eines Autos zu nutzen, ohne die hohen Fixkosten selber tragen zu müssen.

Viele Betriebe unterhalten eine eigene Fahrzeugflotte für Dienstfahrten. Mit dem Carsharing besteht die Möglichkeit, auf diese zu verzichten. Betriebe profitieren so von den Vorzügen von Autos für Geschäftsfahrten, ohne sich um Kauf, Unterhalt, Benzin und weitere Aufwendungen kümmern zu müssen. Sie gewinnen Platz und sparen Kosten durch nicht (mehr) benötigte Parkplätze (Massnahmenblatt Parkraummanagement). Für Mitarbeiter/-innen entsteht auf Geschäftsfahrten eine grössere Flexibilität. Sie arbeiten im Zug und nutzen für die letzte Etappe das Auto.

Ausgestaltung / Produkte

Für Betriebe bieten sich folgende Produkte an. Dabei ist zu beachten, dass das Angebot auch ausreichend bei den Mitarbeitern bekannt gemacht wird und die Anwendung leicht zugänglich gestaltet ist.

Mobility Business Carsharing

Mobility ist ein grosser Carsharing-Anbieter und stellt schweizweit ein dichtes Standort- und Fahrzeugnetz zur Verfügung:

- Business-Abo: Mit persönlicher oder übertragbarer Mobility-Card können die vertraglich bestimmten Personen auf das gesamte Angebot in der Schweiz zurückgreifen.
- Business-Light: Das Business-Light Abo ist ein Angebot für Mitarbeitende mit seltenem Mobilitätsbedarf und wird ohne monatliche Fixgebühr zur Verfügung gestellt.
- Verfügbarkeitsgarantie: Zum bestehenden Basisangebot sind einzelne Fahrzeuge zu bestimmten Zeiten exklusiv für den Betrieb reserviert.
- Mobility-Flex: Ein eigener Mobility-Standort wird für die Firma eröffnet. Sie bestimmt als Auftraggeber den Standort sowie die Anzahl und den Typ der Fahrzeuge. Abhängig von der gewählten Fahrzeugkategorie bezahlt sie eine Jahrespauschale. Diese deckt alle Kosten der Beschaffung, Vermietung und Unterhalt des Fahrzeuges. Im Gegenzug werden Fahrtenumsätze des Mobility-Fahrzeuges dem Auftraggeber wieder gutgeschrieben.
- Die monatliche individuelle Fahrtenabrechnung erfolgt direkt durch Mobility mit den Nutzer/-innen der Fahrzeuge.
- Die Mobility-Card kann persönlich für die Mitarbeiter/-innen (häufige Nutzung) bestellt oder es können übertragbare Karten (gelegentliche Nutzung) zur Verfügung gestellt werden.

Weitere Angebote

Neben den etablierten Produkten von Mobility gibt es weitere Anbieter auf dem Markt wie Sponti Car oder ubeequoo mit Produkten für Firmen oder Private.

Kosten / Aufwand

Die **Investitionskosten** sind bei allen Modellen gering. Die **Betriebskosten** pro Jahr unterscheiden sich aber je nach Modell und Anzahl Fahrzeuge stark. Im Vergleich zum Betrieb einer (zu grossen) eigenen Fahrzeugflotte kann Carsharing eine attraktive Alternative darstellen.

Beteiligte

Federführung: Betrieb, Mobilitätsverantwortliche/-r

Weitere: Carsharing-Betrieb

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.zh.ch/impulsmobilitaet

Autosharing

- Mobility für private Kundinnen und Kunden, www.mobility.ch
- Movility-Flex, www.mobility.ch
- Sponti-Car, www.sponti-car.ch
- Ubeeqo, www.ubeeqo.ch



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt Flexible Arbeitsformen

Beschreibung

Unter flexiblen Arbeitsformen werden Arbeiten verstanden, die normalerweise am Arbeitsplatz erledigt werden, grundsätzlich aber auch an anderen Orten oder unterwegs getätigt werden können.

Mit der Förderung von flexiblen Arbeitsformen reagieren Betriebe an die Anforderungen einer modernen Arbeitswelt. Sie positionieren sich bei der Rekrutierung von Fachkräften als innovativer Betrieb und sparen Kosten bei der Bereitstellung von Arbeitsflächen am Betriebsstandort. Flexible Arbeitsformen tragen wesentlich zur Entlastung des Verkehrsnetzes bei, indem Pendler- und Geschäftsfahrten nicht oder ausserhalb der Morgen- und Abendspitzen getätigt werden.

Ausgestaltung / Produkte

Home Office

- Home Office für Mitarbeiter/-innen, die ein entsprechendes Arbeitsprofil haben, anbieten (z. B. ein Tag in der Woche).
- Notwendige technische Einrichtungen vorsehen, die einen Zugriff auf Unterlagen, Daten etc. von zu Hause aus auf den Betriebsserver möglich machen.
- Allfällig notwendige Kommunikationsmittel (z. B. Notebook, Computer, Tablet), die für den Arbeitsplatz zu Hause notwendig sind, finanziell entschädigen oder bereitstellen.
- Video- und Telefonkonferenzen sowie Online-Plattformen (SharePoint-Lösungen, Google-Docs) im Betrieb unter Einbezug von Mitarbeiter/-innen, die zu Hause arbeiten, fördern.
- Am offiziellen Home Office Day teilnehmen.
- Betriebsinterne Sitzungen in die Kernzeit legen und Online-Teilnahme ermöglichen, damit ein die Arbeit zu Hause erleichtert werden kann.

Mobile Office

- Mobile Office für Mitarbeiter/-innen, die ein entsprechendes Arbeitsprofil haben, anbieten.
- Notwendige technische Einrichtungen vorsehen, die einen Zugriff auf Unterlagen, Daten etc. von unterwegs auf den Betriebsserver erlauben.
- Allfällig notwendige Kommunikationsmittel (z. B. Notebook, Computer, Tablet), die für das Arbeiten unterwegs notwendig sind, finanziell entschädigen oder bereitstellen.
- Video-Telefonkonferenzen und Online-Plattformen (SharePoint-Lösungen, Google-Docs zum parallelen Bearbeiten von Online-Dokumenten) im Betrieb unter Einbezug von Mitarbeiter/-innen, die zu Hause arbeiten, fördern.
- Sensibilisierungsmassnahmen zur Förderung des mobilen Arbeitens im Betrieb einführen.

Telefon- und Videokonferenzen, SharePoint-Lösungen

Telefon- und Videokonferenzen unterstützen die Einführung von flexiblen Arbeitsformen und helfen, unnötige Fahrten zu vermeiden. Die Mitarbeiter/-innen sind nicht gezwungen, für Sitzungen am Betriebsstandort anwesend zu sein. Es sind einfache, kostengünstige Infrastrukturlösungen erhältlich. Video und zum Teil auch Telefonkonferenzen bieten folgende Vorteile:

- keine Reisekosten und Zeitersparnis durch Wegfall der Anreise.
- audiovisueller Kontakt mit einem oder mehreren Teilnehmenden in Echtzeit
- gemeinsamer Zugriff auf Anwendungsdaten in Echtzeit
- emotionale und kulturelle Feinheiten werden klarer durch die Beobachtung von Körpersprache
- Möglichkeit von Demonstrationen / Live-Experimenten

Auch SharePoint-Lösungen (z. B. Cloud-Produkte wie Google-Docs) ermöglichen Mitarbeiter/-innen einen flexibleren Arbeitsalltag. So kann ein Dokument leicht von zu Hause aus weiter bearbeitet werden. Auch das gleichzeitige, parallele Bearbeiten eines Dokuments ist damit möglich.

Bei der Planung von neuen Betriebsstandorten kann die Berücksichtigung von flexiblen Arbeitsformen wesentlichen Einfluss auf die Ausgestaltung der Geschäftsräume haben. Mit Desksharing werden beispielsweise keine fixen Arbeitsplätze für alle Mitarbeiter/-innen zur Verfügung gestellt. Die statistisch erhobene durchschnittliche Anwesenheit von Mitarbeiter/-innen wird bei der Berechnung der benötigten Anzahl berücksichtigt (hier spielen vor allem Teilzeitarbeitende eine Rolle). Dies spart Platz und unterstützt die Nutzung von Home und Mobile Office.

Kosten / Aufwand

Investitionskosten entstehen v.a. bei den notwendigen technischen Kommunikationsmitteln (Laptop, Equipment für Video- und Telefonkonferenzen), die teurer sind als fixe Computer. Durch weniger Arbeitsplatzinfrastruktur, effizientere Mitarbeiter/-innen und geringere Reisekosten durch vermehrte Durchführung von Video- und Telefonkonferenzen können im Gegenzug **Betriebskosten** eingespart werden.

Beteiligte

Federführung: Betrieb, Bauherrschaft

Weitere: Mobilitätsverantwortliche/-r, Arbeitnehmer/-innen

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.zh.ch/impulsmobilitaet

Spezifische Informationen

- Work Smart, www.work-smart-initiative.ch

Best Practice

- SBB Hauptsitz, Wankdorf, www.sbb-immobilien.ch
- Weitere Beispiele von Betrieben, www.mobilservice.ch

Amt für Mobilität

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Neumühlequai 10, 8090 Zürich



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt Carpooling

Beschreibung

Durchschnittlich sitzen in der Schweiz 1,6 Personen in einem Fahrzeug. Ein Pendlerauto ist durchschnittlich gar nur mit 1,1 Personen besetzt. Durch die geringe Auslastung der Autos wird viel Verkehr auf den Strassen erzeugt und der Bedarf an Parkplätzen am Arbeitsort bzw. am Wohnort ist hoch. Mit der Bildung von Fahrgemeinschaften (Carpooling) werden die Autos besser ausgenutzt, was zur Reduktion des Verkehrs und des Platzbedarfs beiträgt.

Ausgestaltung / Produkte

Für die Bildung von Fahrgemeinschaften gilt es vor allem den Fokus auf das einfache Zusammenbringen von Arbeitnehmer/-innen oder Bewohner/-innen zu ermöglichen:

- Für die Koordination von Fahrgemeinschaften eignen sich Plattformen (App- oder internetbasiert), in denen Autofahrer/-innen Fahrten anbieten und Interessierte sich melden können.
- Ergänzend können Tipps und Tricks rund um die gemeinsame Autonutzung aufbereitet und über das Intranet (in Betrieben) oder über die Kommunikationskanäle der Liegenschaftsverwaltung für Arbeitnehmer/-innen bzw. Bewohner/-innen verfügbar gemacht werden.

Um Fahrgemeinschaften weiter zu fördern, können Betriebe für Fahrgemeinschaften gute Parkplatz-Konditionen anbieten (Massnahmenblatt Parkraummanagement).

Kosten / Aufwand

Die **Investitionskosten** fallen dann am geringsten aus, wenn eine bestehende Plattform genutzt werden kann. Der Aufbau einer betriebs- oder wohnsiedlungsspezifischen Plattform bedarf eines mittleren Aufwands (10'000–50'000 Franken). Die **Betriebskosten** sind hingegen gering.

Beteiligte

Federführung: Mobilitätsverantwortliche/-r

Weitere: Arbeitnehmer/-innen, Bewohner/-innen

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.zh.ch/impulsmobilitaet

Carpooling-Angebote

- Carpooling, Ratgeber, www.autoteilen.ch

Best Practice

- Gemeinde Blauen, Mitfahrbänkli, www.blauen.ch/mitfahraenkli



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt Velosharing

Beschreibung

Fast die Hälfte aller Autofahrten in der Schweiz ist kürzer als 5 Kilometer. Das Velo ist auf diesen Strecken im städtischen Verkehr oft das schnellste Verkehrsmittel. Beim Einsatz von E-Bikes kann das Velo auch auf mittleren Distanzen bis 15 km mit den anderen Verkehrsmitteln mithalten. Dazu leistet es einen Beitrag für die Umwelt sowie für die Gesundheit und Fitness.

Im Betrieb können die Leihvelos beispielsweise für externe Sitzungen oder kleine Transporte genutzt werden. Gleichzeitig tragen sie als sichtbares Aushängeschild das Image und die Philosophie eines Betriebs nach aussen.

In Wohnsiedlungen können die Bedürfnisse der Bewohner/-innen zusätzlich durch verschiedene Velomodelle (z. B. Lastenvelos) und Zubehör (z. B. Veloanhänger) abgedeckt werden.

Ausgestaltung / Produkte

Bei der Planung, Umsetzung und beim Betrieb einer Velosharing-Anlage sind folgende Vorgehensschritte zu berücksichtigen:

Fahrzeugbeschaffung und -ausstattung

- Bedarf an (Elektro-)Velos, Lastenvelos, Veloanhängern und weiterem Zubehör abklären
- Prüfung verschiedener Modelle und Ausleihmöglichkeiten, um ein möglichst geeignetes System für den Betrieb oder die Wohnsiedlung bereitstellen zu können.
- Kauf von (Spezial-)Velos und Zubehör
- Förderung des privaten Kaufs entsprechender Geräte
- Langzeitmiete von Velos und Zubehör
- Ausstatten aller Verleihvelos mit zweckmässiger Ausrüstung (Körbe / Taschen, Schlössern, evtl. Regenschutz)

Fahrzeugbewirtschaftung

- Professionelles Flottenmanagement zur Sicherstellung der Einsatzbereitschaft der Velos; zentrale Anlaufstelle, unkomplizierte Ausleihe, Mängelmanagement
- Sicherstellen des Unterhalts durch betriebseigene Werkstatt oder externen Dienstleistungsbetrieb

Bauliche Massnahmen

- Markierung von Veloabstellplätzen für Leihvelos (Massnahmenblatt Veloabstellplätze)
- Ladeinfrastruktur für E-Bikes (Massnahmenblatt Ergänzende Veloinfrastruktur)
- Sharing-System, das ein einfaches Ausleihen der Velos ermöglicht

Anreize und Kommunikation

Neben der Beschaffung und baulichen Massnahmen darf die Bekanntmachung des Angebots nicht vergessen werden (Massnahmenblatt Aktionen und Anlässe, Massnahmenblatt Mobilitätsinformationen).

Kosten / Aufwand

Die Massnahme kann rasch umgesetzt werden, bedarf aber mittleren **Investitionskosten**: Die Kosten pro City-Velo betragen ca. 1000 Franken, für ein E-Bike ca. 4000 Franken.

Der Unterhalt und Betrieb durch laufende Wartung und Reparaturkosten liegen bei ca. 200 Franken pro Jahr. Bei einem E-Bike muss nach 3-5 Jahren der Akku ausgetauscht werden. Je nach Höchstgeschwindigkeit braucht das E-Bike eine Zulassung.

Beteiligte

Federführung: Betrieb, Liegenschaftsverwaltung, Mobilitätsverantwortliche/-r

Weitere: Nutzer/-innen, Veloverleih, Velofachhandel

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.zh.ch/impulsmobilitaet

Veloverleihsysteme

- Merkblätter der Zürcher Veloförderung, www.velo.zh.ch
- Handbuch Veloparkierung, www.astra.admin.ch
- Toolbox von Pro Velo Schweiz, www.pro-velo.ch
- Hersteller- und Händlerliste von Veloabstellanlagen, www.velostation.ch

Velosharing

- www.bikesharing.ch
- www.publibike.ch
- www.rentabike.ch

Best Practice

Betriebe:

- Stadt Zürich ERZ Entsorgung + Recycling Zürich, Wallisellen, www.stadt-zuerich.ch
- Weitere Beispiele von Betrieben, www.mobilservice.ch

Wohnsiedlungen:

- Siedlung Giesserei, Winterthur, www.giesserei-gesewo.ch
- Genossenschaft Kalkbreite, Zürich, kalkbreite.net



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt Elektromobilität

Beschreibung

Die Elektromobilität bietet eine grosse Chance, den Verkehr klimaschonender zu gestalten. Der hohe Wirkungsgrad des Elektromotors reduziert den Energieverbrauch. Gleichzeitig vermindern sich die Emissionen von Luftschadstoffen, Treibhausgasen und Lärm. Eine wichtige Voraussetzung ist, dass der Strom aus erneuerbaren Energiequellen stammt.

Gemeinden, aber auch die in den Gemeinden ansässigen Betriebe oder Siedlungen tragen entscheidend zum Ausbau der Elektromobilität bei. Gemeinden können Rahmenbedingungen schaffen, diese zu fördern. Ortsansässige Betriebe, Wohnsiedlungen und auch kommunale Verwaltungen tragen mit dem Einsatz von Elektrofahrzeugen massgebend zur Verbreitung der Elektromobilität bei. Neben Elektroautos sind mittlerweile auch verschiedenste andere Fahrzeuge elektrifiziert worden. So gewinnen E-Bikes, E-Scooter oder auch elektrische Lastenvelos eine immer grössere Beliebtheit. Nicht immer ist der Erwerb eines Fahrzeugs die zielführendste Variante: Elektrofahrzeuge können vielfach auch geleast oder über Sharing-Angebote genutzt werden.

Ausgestaltung / Produkte

Wichtige Massnahmen der Gemeinden, Elektromobilität zu fördern:

- Strategische Position bezüglich Elektromobilität definieren und ein Konzept zur Förderung der Elektromobilität erstellen
- Elektromobilität in der Verkehrsplanung berücksichtigen, insbesondere bezüglich der Bereitstellung von öffentlich zugänglichen Ladestationen
- Anforderungen zur Erstellung von privaten Ladestationen in den Bau- und Zonenordnungen bzw. Parkplatzverordnungen schaffen, insbesondere für Wohnbauten.
- Ökologische Zuschlagskriterien in Submissionen einbauen oder stärker gewichten
- den Bedarf an Ladestationen auf dem Gemeindegebiet analysieren und öffentliche Flächen für Ladestationen bereitstellen
- Bestehende oder neue Sharing-Angebote unterstützen und innovative Pilotprojekte unterstützen.

Wichtige Massnahmen für kommunale Verwaltungen, Betriebe und Wohnsiedlungen:

- Gesamtheitliches Mobilitätskonzept für die Verwaltung, den Betrieb oder die Wohnsiedlung erstellen und umsetzen, Elektromobilität darin berücksichtigen
- Pool-Carsharing oder öffentliches Elektro-Carsharing anbieten
- Fahrzeugflotte analysieren und optimieren, bspw. Energieverbrauch, Grösse und gefährliche Strecken überprüfen
- Fahrzeugflotte elektrifizieren und dafür notwendige Ladestationen erstellen
- Ladestationen für Mitarbeitende oder Bewohnerinnen und Bewohner zur Verfügung stellen, die gleichzeitig öffentlich zugänglich sind
- Bei Neubauten Leerrohre für die spätere Elektrifizierung von Parkplätzen und Veloabstellanlagen vorsehen
- Groberschliessung von bestehenden Sammelgaragen in Wohnsiedlungen für Elektro-Ladestationen; bei Bedarf mit einem dynamischen Lastmanagement
- Bestehende oder neue öffentliche Sharing-Angebote im Bereich der Elektromobilität unterstützen

Folgende Produkte stehen im Bereich der Elektromobilität zur Verfügung:

Elektroautos

- Elektroautos weisen einen geringen Energieverbrauch und tiefe Betriebskosten auf
- Elektroautos sind bei einem Betrieb mit erneuerbarem Strom CO₂-arm, ausserdem sind sie schadstofffrei und leise
- Die Reichweite der Elektroautos beträgt zwischen 100km bis zu 600km
- Eine höhere Reichweite verteuert den Preis und verschlechtert die Ökobilanz. Dies aufgrund der in der Batterie enthaltenen Grauen Energie, die bei einer kleineren Batterie deutlich geringer ausfällt.

Electro-Mobility von Mobility

- Mit dem Produkt Mobility-Flex bietet Mobility Unternehmen und Wohnsiedlungen die Möglichkeit, einen eigenen Mobility-Standort zu eröffnen. Auf Wunsch betreibt Mobility den Standort mit Elektrofahrzeugen.
- Der Parkplatz und die Ladestation werden vom Betrieb, resp. der Gemeinde oder der Wohnsiedlung zur Verfügung gestellt.
- Nach der Fahrt lädt sich die Batterie gemäss Mobility innert maximal 60 Minuten auf.

Elektrovelos

- Elektrovelos haben in den letzten Jahren stark an Beliebtheit gewonnen. Viele Unternehmen setzen auf Elektrovelos im Geschäftsverkehr und betreiben eine eigene Elektroveloflotte.
- Elektrovelos fahren mit Tretunterstützung bis 25 km/h oder bis 45 km/h. Die schnelleren Elektrovelos erfordern eine gelbe Mofanummer und einen Führerausweis. Damit können sie nicht mehr durch alle Mitarbeitenden gefahren werden, was ihre Einsatzmöglichkeiten einschränkt.
- Als Richtwert für die Reichweite von Elektrovelos gilt eine Distanz von 50 Kilometern. Die Akkus von Elektrovelos müssen in der Regel nach drei bis fünf Jahren ersetzt werden.

Öffentliche Sharing-Angebote im Bereich der Elektromobilität

In den letzten Jahren haben die Sharing-Angebote im Bereich der Elektromobilität stark zugenommen. Die Angebote sind heute vielfach noch auf die grösseren Städte beschränkt. Folgende Angebote konnten sich in den letzten Jahren etablieren:

- PubliBike bietet Elektrovelos an fixen Stationen an. Die verfügbaren Elektrovelos werden auf der App angezeigt. PubliBike bietet verschiedene Abos an, eine Ausleihe ohne Abo ist jedoch auch möglich. Das Angebot besteht in der Stadt Zürich sowie in den angrenzenden Gemeinden Dübendorf und Wallisellen.
- Smide bietet Elektrovelos in einem Freefloating-System an. Die Elektrovelos können über die App von Smide geortet und gebucht werden. Abgerechnet wird pro Minute, für Vielfahrer sind verschiedene Abos verfügbar. Das Angebot im Kanton Zürich beschränkt sich momentan auf die Stadt Zürich.
- Carvelo2go bietet Elektrolastenvelos an. Die Elektrolastenvelos sind an fixen Standorten platziert und werden von Hosts betreut. Das Elektrolastenvelo wird online gebucht, beim Standort abgeholt und nach Gebrauch wieder zurückgebracht. Die Elektrolastenvelos werden über eine Buchungsgebühr sowie über Stundentarife abgerechnet. Mit einem Abo werden diese Kosten halbiert. Standorte finden sich in der Stadt Zürich sowie in einigen Gemeinden im Kanton wie etwa in Dübendorf oder Wädenswil.
- Verschiedene Anbieter von E-Trottis sind in der Stadt Zürich präsent. Die E-Trottis werden ebenfalls im Freefloating-System betrieben und über eine App geortet. Abgerechnet wird nach Wahl im Minuten- oder im Kilometertarif. Oftmals werden E-Trottis auf dem Trottoir gefahren, was zu Konflikten im Strassenverkehr führt. E-Trottis sind den Fahrrädern gleichgestellt und dürfen auf Trottoirs nicht verwendet werden. Geschwindigkeiten können durch die Betreiber nach Gebiet beschränkt und Abstellmöglichkeiten limitiert werden, um Missbrauch zu verhindern.

Kosten / Aufwand

Die **Investitions- und die Betriebskosten** sind stark abhängig von der gewählten Massnahme. Die **Kosten** für die Erarbeitung der strategischen Konzepte sowie die Berücksichtigung von zusätzlichen Themen in planerischen Grundlagen sind vergleichsweise tief.

Beim Betrieb einer eigenen Fahrzeugflotte sind die **Investitionskosten** hoch. Die Investition ist in der Regel höher als bei der Anschaffung eines Fahrzeuges mit Verbrennungsmotor, die Betriebskosten fallen im langfristigen Vergleich geringer aus (deutlich geringere Kosten für Treibstoff und Service).

Beteiligte

Federführung: Gemeinde, Betrieb, Siedlungsbewirtschafter

Weitere: Grundeigentümer- bzw. Bauherrschaft, Mobilitätsverantwortliche

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.zh.ch/impulsmobilitaet

Spezifische Informationen

- Elektromobilität – Ein Leitfaden für Städte und Gemeinden, www.energieschweiz.ch
- Kampagne «co2tieferlegen» von EnergieSchweiz, co2tieferlegen.ch
- Ratgeber für die Installation von Ladesystemen für eFahrzeuge, 2020, 4. Überarbeitete Auflage mit Bezug auf das SIA 2060-Merkblatt, emobility-schweiz.ch

Best Practice

- Elektromobilität in der Gemeindeverwaltung Rüti, www.zh.ch/impulsmobilitaet



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt Erschliessung Fuss- und Veloverkehr

Beschreibung

Fussgänger/-innen und Velofahrer/-innen bevorzugen direkte Wege, da sie der Witterung und den Gefahren des Verkehrs besonders ausgesetzt sind. Sichere, direkte und hindernisfreie Wegnetze fördern den Velo- und Fussverkehr.

Für Fussgänger/-innen haben die direkte und sichere Zugänge zu den Zielorten mit einer hohen Aufenthaltsqualität Priorität. Für Velofahrende sind sichere und direkte Zufahrten zu Abstellanlagen (Massnahmenblatt Veloabstellplätze) der Wohngebäude, der Quartiersversorgung und der Schulen sicherzustellen. Bei grösseren Arealen ist sowohl auf die interne Fuss- und Veloerschliessung als auch auf deren Anbindung an die kommunalen Wegnetze achtzugeben.

Auch die ÖV-Haltestellen sind auf die Bedürfnisse der Fussgänger/-innen und Velofahrer/-innen auszurichten /z.B. Zugang, Witterungsschutz, Beleuchtung, Veloabstellplätze).

Ausgestaltung / Produkte

Fussgänger/-innen

Die Infrastruktur ist für den Fussverkehr dann optimal, wenn sie folgende Aspekte berücksichtigt:

- Zugangswege zu den Eingängen sind möglichst direkt geführt.
- Es gibt keine Konflikte zwischen Fuss- und Fahrverkehr.
- Das Wegnetz innerhalb des Areals ist durchlässig und auf die Wunschlinien ausgerichtet.
- Verbindungen zu den Zielorten (Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (ÖV), Einkauf usw.) sind direkt.
- Eingänge (behinderten- und kinderwagengerecht) können stufenlos erreicht werden.
- Eingangsbereich (bei Wohnbauten inkl. Briefkästen) ist witterungsgeschützt und als Treffpunkt konzipiert (z. B. mit Sitzgelegenheiten).
- Ausreichend grosse Abstellräume für Kinderwagen und Aussenspielgeräte befinden sich in Eingangsnähe.

Velofahrende

- Die Zufahrten zu Gebäuden und Arealen sind frühzeitig in die Verkehrsplanung einzubeziehen. Zu- und Wegfahrten müssen möglichst konfliktfrei organisiert werden. Die Planung dieser Velowege zum Gebäude oder Areal liegt in der Verantwortung der Standortgemeinde.
- Nebst der sicheren und direkten Wegführung ist der Fahrkomfort von zentraler Bedeutung. Horizontale und vertikale Hindernisse sind nicht nur unattraktiv, sie können auch zur Gefahr werden. Absätze über 2 cm sind für Velofahrer/-innen ungünstig.
- Hindernisse wie Trottoirkanten, Treppenstufen, Barrieren oder Pfosten sollen vermieden oder gezielt eingesetzt werden.
- Generell müssen künstliche Hindernisse wie Barrieren und Pfosten – auch nachts – gut sichtbar sein. Allfällige Hindernisse sollen so angeordnet werden, dass sie auch mit Veloanhängern und Lastenvelos durchfahren werden können.
- Kurzzeit-Abstellplätze für Velos sind möglichst nahe bei den Hauseingängen zu planen. Zusätzlich sind gut zugängliche, sichere und ausreichend grosse Abstellräume für Fahrräder, E-Bikes (mit Ladeinfrastruktur) und Anhänger vorzusehen (Massnahmenblatt Veloabstellplätze).

Kosten / Aufwand

Befinden sich die Wege auf dem eigenen Areal, muss mit hohen **Investitionskosten** gerechnet werden. Zudem sind auf Privatgrund die **Betriebskosten** eher hoch, wenn z. B. im Winter der Schnee von den Wegen geräumt werden muss.

Beteiligte

Federführung: Grundeigentümerschaft, Liegenschaftsverwaltung, Betrieb, Standortgemeinde bei Massnahmen auf öffentlichem Grund

Weitere: Bewohnerschaft, Mitarbeiter/-innen, Mobilitätsverantwortliche/-r, Planungsbüro (Verkehrsplanung und Landschaftsarchitektur)

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.zh.ch/impulsmobilitaet

Spezifische Themen

- Altersgerechte Wohnbauten, Planungsrichtlinien, Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen, 2014, www.hindernisfrei-bauen.ch
- Erschliessung von Einkaufsgeschäften für den Fuss- und Veloverkehr – Empfehlungen für Bau und Umbau, www.fussverkehr.ch

Planung und Umsetzung von Erschliessungsinfrastrukturen

- Merkblätter der Zürcher Veloförderung, www.velo.zh.ch
- Handbuch Veloparkierung, www.astra.admin.ch
- Leitfaden Velostationen, www.velostation.ch
- Erschliessung von Einkaufsgeschäften für den Fuss- und Veloverkehr – Empfehlungen für Bau und Umbau, www.fussverkehr.ch
- Themen Fuss- und Veloverkehr Vollzugshilfen, www.astra.admin.ch
- Koordinationsstelle Veloverkehr des Kantons Zürich, www.velo.zh.ch

Best Practice

- Prämierung von vorbildlich ausgestatteten Liegenschaften, www.fahrrad-fit.de
- Weitere Beispiele von Betrieben, www.mobilservice.ch



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt Veloabstellplätze

Beschreibung

Der Veloverkehr ist zusammen mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) die wichtigste Alternative zum Auto. Auf dem Arbeitsweg ist das Velo auf Strecken bis 5 km – vor allem im städtischen Gebiet – oft das schnellste Verkehrsmittel. Beim Einsatz von E-Bikes kann das Velo auch auf mittleren Distanzen bis 15 km mit den anderen Verkehrsmitteln mithalten. Mit zweckmässigen Veloabstellanlagen kann der Veloverkehr wirksam und kostengünstig gefördert werden.

Bei der Planung ist auf genügende Anzahl und Qualität an Veloabstellplätzen sowie eine ungehinderte Erschliessung zu achten. Es ist rechtzeitig abzuklären, wem die Veloabstellplätze dienen sollen, also der Bewohnerschaft, Beschäftigten oder für Kundschaft und Besucher/-innen. Je nach Nutzergruppe bestehen unterschiedliche Anforderungen an Lage und Ausgestaltung der Abstellplätze.

Ausgestaltung / Produkte

Bei einer zweckmässigen Veloabstellanlage müssen folgende Mindeststandards erfüllt sein:

- Generelle Anforderungen: Die Veloabstellanlagen müssen über verkehrssichere Zufahrten und fahrend erreichbar sein. Zudem ist Platz für Anhänger, Spezialvelos und Kinderwagen einzuplanen. Diese benötigen mehr Fläche als normale Velos.
- Veloabstellplätze für Bewohnerschaft und Beschäftigte (Langzeitparkierung): Hier ist sicherzustellen, dass diese in abschliessbaren Räumen und möglichst ebenerdig bei Gebäudeingängen platziert sowie gut ausgeleuchtet sind. Weiter ist auf eine Diebstahlsicherung und optimale Haltevorrichtungen zu achten. Mit einer Bewirtschaftung (Ordnung, Parkgebühren, Abtransport bei zu langem stehenlassen des Velos) wird sichergestellt, dass die Anlage für die Nutzer/-innen attraktiv und verfügbar ist.
- Veloabstellplätze für Kundschaft und Besucher/-innen (Kurzzeitparkierung): Diese sind eingangsnah zu platzieren und mit Abschliessvorrichtungen und Wetterschutz zu versehen.

Bedarf an Abstellplätzen

Die erforderliche Anzahl Veloparkplätze wird mit Richtwerten (Standardbedarf) ermittelt. Gemäss VSS Norm 640065-2011 ist pro Zimmer ein Veloparkplatz zu erstellen. Darin sind die Besucherparkplätze bereits enthalten. Weiter sind die Vorschriften der Standortgemeinde oder die Wegleitung zum Parkplatzbedarf der Baudirektion des Kantons Zürich zu beachten.

Qualität der Abstellplätze

Die Veloparkplätze für das Kurzzeitparkieren sind ebenerdig anzuordnen, damit sie auch benutzt werden. Langzeitparkplätze sollten möglichst oberirdisch liegen. Werden sie im 1. UG geplant, müssen sie fahrend erreicht werden können (Massnahmenblatt Erschliessung Fuss- und Veloverkehr).

Mit geeigneten Parkiersystemen werden Velos vor Diebstahl geschützt und platzsparendes Parkieren ermöglicht. Die Qualität einer Anlage kann beispielweise mit einer guten Beleuchtung und ergänzenden Angeboten wie Velopumpen, Schliessfächern oder elektrischer Ladinfrastruktur weiter erhöht werden (Massnahmenblatt Ergänzende Veloinfrastruktur).

Kosten / Aufwand

Die **Investitionskosten** für eine hochwertige Anlage sind von der Grösse der Anlage und dem Parkiersystem abhängig, liegen aber eher im mittleren Bereich:

- ungedeckte Anlage: 300 bis 500 Franken pro Veloparkplatz
- gedeckte Anlage: 1000 bis 2000 Franken pro Veloparkplatz

Dazu kommen geringe jährliche **Wartungskosten**.

Beteiligte

Federführung: Grundeigentümer- bzw. Bauherrschaft

Weitere: Standortgemeinde

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.zh.ch/impulsmobilitaet

Planung und Umsetzung von Veloabstellanlagen

- Merkblätter der Zürcher Veloförderung, www.velo.zh.ch
- Handbuch Veloparkierung, www.astra.admin.ch
- Leitfaden Velostationen, www.velostation.ch
- Toolbox von Pro Velo Schweiz, www.pro-velo.ch
- Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs, www.awel.zh.ch
- Themen Fuss- und Veloverkehr Vollzugshilfen, www.astra.admin.ch
- Hersteller- und Händlerliste von Veloabstellanlagen, www.velostation.ch
- Koordinationsstelle Veloverkehr des Kantons Zürich, www.velo.zh.ch

Best Practice

- Drahtzug, Zürich, www.drahtzug.ch
- Prämierung von vorbildlich ausgestatteten Liegenschaften, www.fahrrad-fit.de
- Weitere Beispiele von Betrieben, www.mobilservice.ch



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt Ergänzende Veloinfrastruktur

Beschreibung

Der Veloverkehr ist zusammen mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) die wichtigste Alternative zur Nutzung des Autos. Auf dem Arbeitsweg ist das Velo auf Strecken bis 5 km – vor allem im städtischen Gebiet – oft das schnellste Verkehrsmittel. Beim Einsatz von E-Bikes kann das Velo auch auf mittleren Distanzen bis 15 km mit den anderen Verkehrsmitteln mithalten.

Nebst zweckmässigen Veloabstellanlagen kann der Veloverkehr mit ergänzenden Infrastrukturen attraktiver gemacht werden. So nutzen Arbeitnehmer/-innen beispielsweise eher das Velo, wenn sie am Arbeitsort duschen können. Oder das Velo wird öfters genutzt, wenn am Veloständer eine Velopumpe und einfache Werkzeuge zur Verfügung stehen.

Ausgestaltung / Produkte

Die Grundinfrastruktur von Veloabstellanlagen kann mit folgenden Mitteln aufgewertet werden:

- Velowerkzeug, -pumpen; je nach Grösse mit einer Druckluftstation für sehr schnelles Pumpen
- Ladestation für E-Bikes
- Velo und Velozubehör Sharing-System (Massnahmenblatt Velosharing)

Für Betriebe kann es sich zudem lohnen, für die Mitarbeiter/-innen Garderoben mit Duschen, Ablageflächen oder Schliessfächer für Helm, Regenschutz etc. zur Verfügung zu stellen.

In der Planung von grösseren Überbauungen oder Umbauten sollte die ergänzende Veloinfrastruktur bereits mitgeplant werden. Vor allem Duschen und Garderoben sind bei Neubauten am einfachsten und kostengünstigsten zu realisieren. Nachträglich ist es oft schwierig und teurer, Platz zur Verfügung zu stellen.

Kosten / Aufwand

Die **Investitionskosten** sind für Velopumpen und -werkzeug gering, steigen aber für Garderoben, Duschen oder Ladestationen wesentlich an (10'000 bis 50'000 Franken). Die **Betriebskosten** sind eher gering.

Die Massnahmen sind relativ kurzfristig umsetzbar und können ihre Wirkung schnell entfalten.

Beteiligte

Federführung: Betrieb, Liegenschaftsverwaltung, Mobilitätsverantwortliche/-r

Weitere: Veloverleih-Betrieb

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.zh.ch/impulsmobilitaet

Planung und Umsetzung ergänzender Veloinfrastrukturen

- Merkblätter der Zürcher Veloförderung, www.velo.zh.ch
- Handbuch Veloparkierung, www.astra.admin.ch
- Toolbox von Pro Velo Schweiz, www.pro-velo.ch
- Hersteller- und Händlerliste von Veloabstellanlagen, www.velostation.ch

Best Practice

- Drahtzug, Zürich, www.drahtzug.ch
- Weitere Beispiele von Betrieben, www.mobilservice.ch

Amt für Mobilität

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Neumühlequai 10, 8090 Zürich



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt Carsharing

Beschreibung

Das Carsharing ist für die Nutzenden eine ideale Alternative zum öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie zum Velo- und Fussverkehr. Mit einer Mitgliedschaft bei einem Carsharing-Anbieter hat man die Möglichkeit die Vorteile und den Komfort eines Autos zu nutzen, ohne die hohen Fixkosten selber tragen zu müssen.

Für geplante als auch bestehende Wohnsiedlungen besteht die Möglichkeit, das bestehende Carsharing-Angebot zu erweitern und gar einen eigenen Carsharing-Parkplatz anzubieten. Dadurch können Bewohner/-innen auf ein eigenes Auto (oder zumindest Zweitauto) verzichten. Die Kosten sinken, da weniger Parkplätze benötigt werden. Dies führt zu mehr Platz für andere Nutzungen.

Ausgestaltung / Produkte

Ein Standort für ein Carsharing-Auto wird oft bei Neubauten umgesetzt. Doch auch bei bestehenden Wohnbauten lohnt es sich, den Bedarf periodisch zu klären:

- Abklärung der potentiellen Nachfrage (Anzahl, Fahrzeugtyp) unter Einbezug der Bewohner/-innen (z. B. über Mobilitätskommission) zusammen mit Carsharing-Betrieb, gegebenenfalls gemeinsam mit benachbarten Siedlungen
- Option Mobility-Flex prüfen
- Standorte suchen und festlegen
- Carsharing bei den Bewohner/-innen bekannt machen

Carsharing-Standort

Ein Standort wird in der Nähe der Wohnsiedlung erstellt und ist daher attraktiv für die Anwohner. Der Fahrzeugtyp ist auf die Bedürfnisse der Anwohnenden abzustimmen.

Mobility-Flex

Mobility bietet Wohnsiedlungen, aber auch Firmen und Gemeinden ein flexibel einsetzbares Produkt an. Bei Mobility-Flex kann die Wohnsiedlung als Auftraggeber den Standort sowie die Anzahl und den Typ der Fahrzeuge bestimmen. Der Auftraggeber bezahlt eine Jahrespauschale abhängig von der gewählten Fahrzeugkategorie. Diese deckt alle Kosten der Beschaffung, Vermietung und Unterhalt des Fahrzeuges. In Wohnüberbauungen erhalten alle Bewohner ein Mobility-Abo, mit dem sie schweizweit weitere 3'000 Mobility-Fahrzeuge nutzen können. Im Gegenzug werden Fahrtenumsätze des Mobility-Fahrzeuges dem Auftraggeber wieder gutgeschrieben.

Privates Autosharing

Neben den etablierten Produkten von Mobility gibt es weitere Anbieter auf dem Markt wie Sponti-Car oder ubeequoo mit Produkten für Firmen oder Private.

Kosten / Aufwand

Sowohl die **Investitions-** als auch die **Betriebskosten** sind beim herkömmlichen Modell von Mobility gering. Bei mobility@home hingegen können die Betriebskosten wesentlich höher ausfallen. Die Kosten bei weiteren Carsharing-Betrieb werden sich in den Dimensionen von Mobility bewegen. Die Massnahme lässt sich kurzfristig umsetzen.

Beteiligte

Federführung: Betrieb, Liegenschaftsverwaltungen, Mobilitätsverantwortliche/-r, Grundeigentümer- bzw. Bauherrschaft

Weitere: Carsharing-Betrieb, Bewohner/-innen

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.zh.ch/impulsmobilitaet

Autosharing

- Mobility für private Kundinnen und Kunden, www.mobility.ch
- Movility-Flex, www.mobility.ch
- Sponti-Car, www.sponti-car.ch
- Ubeeqo, www.ubeeqo.ch

Best Practice

- Baugenossenschaft Zurlinden – Siedlung Sihlbogen, Zürich, www.wohnbau-mobilitaet.ch
- Genossenschaft Kalkbreite, Zürich, kalkbreite.net



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt Mobilitätsverantwortliche / Mobilitätsverantwortlicher

Beschreibung

Bei Mobilitätsmassnahmen für eine grössere Wohnsiedlung sind viele Akteure/-innen am Aufbau und Betrieb beteiligt. Für sie ist Mobilität kein Kerngeschäft. Die mobilitätsverantwortliche Person ist nicht nur Ansprechpartner/-in für den Aufbau, den Betrieb, das Monitoring und die Wirkungskontrolle der Mobilitätsmassnahmen, sie ermöglicht auch die Vernetzung aller involvierter Stellen.

Mit einer mobilitätsverantwortlichen Person wird eine Instanz bestimmt, welche die Verantwortung und das Know-how bei Fragen für eine energie- und ressourcenschonende Mobilität trägt. Vernünftige Mobilitätslösungen in einer Wohnsiedlung sind für potenzielle Mietende ein Anreiz, dort wohnen zu wollen.

Ausgestaltung / Produkte

Eine externe oder interne Person bestimmen mit folgenden Aufgaben:

- Anlaufstelle für Mieter- / Eigentümerschaft von Nutzflächen zu allen Fragen im Zusammenhang mit dem Aufbau und dem Betrieb der Mobilitätsmassnahmen
- Anlaufstelle für die Behörden zu allen Fragen im Zusammenhang mit dem Aufbau und Betrieb der Massnahmen sowie mit Monitoring, Wirkungskontrolle und Reporting (falls verlangt)
- Anlaufstelle für weitere bei der Planung und Projektierung des Areals involvierten Instanzen
- Gesamtverantwortung, dass bei ausgewählten Massnahmen die notwendigen Flächen in der Planung und Projektierung des Areals berücksichtigt werden
- Gesamtverantwortung für Aufbau und Betrieb der definierten Mobilitätsmassnahmen:
 - Verankerung der nachhaltigen Mobilität in den entsprechenden Dokumenten (mit den (zukünftigen) Bewohner/-innen ein Motto / Leitbild der Siedlung entwickeln, Strategie usw.
 - (Zukünftige) Bewohner/-innen für das Thema sensibilisieren und für die Umsetzung instruieren
 - Mobilität bei den entsprechenden Prozessen (Vermietung) einbeziehen (z. B. im Inserat bei ausgeschriebenen Wohnungen)
 - Hinweise auf der Webseite platzieren, damit die Bewohnermobilität eine besondere Beachtung findet (Massnahmenblatt Mobilitätsinformationen)
- Gesamtverantwortung für Aufbau und Betrieb des Monitorings und der Wirkungskontrolle, inkl. Reporting zuhanden der Behörden (falls verlangt)

Kosten / Aufwand

Die **Investitionskosten** werden als gering (bis 10'000 Franken) eingeschätzt. Die **Betriebskosten** hängen vom Aufwand und Engagement der mobilitätsverantwortlichen Person ab. Eventuell können für die Schaffung eines Mobilitätsfonds finanzielle Mittel bereitgestellt werden.

Beteiligte

Federführung: Liegenschaftsverwaltung, Mobilitätsverantwortliche/-r

Weitere: Grundeigentümerschaft, Bewohner/-innen

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.zh.ch/impulsmobilitaet

Spezifische Themen

- Mobilitätskonzepte für effiziente Areale, www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch
- Plattform autofrei / autoarm Wohnen, wohnbau-mobilitaet.ch
- Movility-Flex, www.mobility.ch
- Gesprächsleitfaden / Status Quo – Erhebung/Fragebogen (MIWO),
www.wohnen-mobilitaet.ch

Best Practice

- Mobilitätsmanagement in der Familienheim Genossenschaft Zürich FGZ,
www.fgz.ch