



Zusammenfassung

Seminar «Impuls Mobilität» vom 12. Juni 2025



Einkaufen und Entsorgen ohne Auto: Die planerischen Möglichkeiten sind da, sie müssen nur angewendet werden

Mit 15 Prozent der täglich zurückgelegten Distanzen liegt der Einkaufsverkehr auf Platz drei der Mobilitätszwecke in der Schweiz. Am Seminar des Beratungsangebots «Impuls Mobilität» hat das Amt für Raumentwicklung des Kantons Zürich aufgezeigt, mit welchen Planungsinstrumenten sich eine Nahversorgung erreichen lässt, die Einkaufsfahrten per Auto unnötig macht und dadurch das Verkehrsaufkommen eindämmt.

Bis sich auch nur Teile der urbanisierten Schweiz ausserhalb der Kernstädte in Städte verwandelt haben werden, in denen alle Einwohnerinnen und Einwohner relevante Güter und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs in einer Gehdistanz von maximal 15 Minuten beschaffen können, werden noch Jahrzehnte ins Land ziehen. Deshalb sind pragmatische Anreize gefragt, damit das Auto bei der Versorgung und Entsorgung eine weniger dominante Rolle spielt. Vertreterinnen und Vertreter von Behörden und Investoren haben am Seminar des kantonalen Beratungsangebots «Impuls Mobilität» Interessierten aus Politik, Verwaltung, Planung, Immobilienwirtschaft aufgezeigt, wie sich verkehrssarmes Einkaufen und Entsorgen in Stadtquartieren und Agglomerationen mit den bestehenden Planungsinstrumenten fördern lässt: Stichworte dazu sind Einkaufsläden in neuen Arealüberbauungen, attraktive Anbindungen an den öffentlichen Verkehr sowie Entsorgungsinfrastrukturen in Siedlungen.

Dezentralisierung fördern, Zentralisierung bremsen

Stefan Pfister, Gebietsbetreuer Richt- und Nutzungsplanung im kantonalen Amt für Raumentwicklung (ARE) öffnete den Koffer mit den Instrumenten, mit denen die Gemeinden Leitplanken für die Nahversorgung in Gehdistanz setzen können. Der politische Auftrag dazu findet sich im kantonalen Richtplan, der postuliert, dass vor dem Hintergrund der Siedlungsentwicklung nach innen «zur Sicherung der Nahversorgung» die «Detailhandelsstrukturen in den Orts- und Quartierzentren zu stärken» und deren «Verdrängung durch günstige Rahmenbedingungen zu stoppen» sind. Für Pfister reicht der Begriff der Nahversorgung indessen über Einkaufsläden hinaus und umfasst auch gesellschaftliche Treffpunkte sowie Bildungs- und Gesundheitsangebote.



Eine Veranstaltung von
Impuls Mobilität, der Mobilitäts-
beratung des Kantons Zürich

info@impulsmobilitaet.ch
+41 44 395 11 73
zh.ch/impulsmobilitaet



Zusammenfassung Seite 2

Seminar «Impuls Mobilität» vom 12. Juni 2025

Die Weichen in Richtung Nahversorgung lassen sich vor allem auf der kommunalen Ebene stellen. Damit diese Wirkung entfalten, rät Stefan Pfister dazu, die entsprechenden Rahmenbedingungen frühzeitig in der Planung zu berücksichtigen. Während in den regionalen Richtplänen Zentrumsgebiete von überkommunaler Bedeutung definiert werden, bieten die kommunale Richtplanung und die kommunale Nutzungsplanung verschiedene Hebel, um Nahversorgung zu fördern. Beispiele dafür sind die im kommunalen Richtplan der Stadt Zürich definierten Quartierzentren oder die im kommunalen Richtplan der Stadt Winterthur verankerte strategische Stossrichtung hin zu einer Stadt, in der sich in fünf Minuten zu Fuss oder mit dem Velo «alles erreichen» lässt, «was es für den Alltag braucht».

Planungsinstrumente nutzen: gute Beispiele aus Zürcher Gemeinden

Ansätze in kommunalen Nutzungsplänen können Zentrumszonen wie zum Beispiel in Bülach oder Kilchberg sein, in denen durch den Ausschluss oder die Limitierung von Wohnnutzungen in den Erdgeschossen ein Mix an Nahversorgungsangeboten erhalten oder erreicht werden kann. Neben der Förderung erwünschter Tendenzen haben Gemeinden auch die Möglichkeit, unerwünschte Entwicklungen auszuschliessen. So untersagt die Gemeinde Rafz in einer peripher gelegenen Arbeitszone die Errichtung von Einkaufsläden mit mehr als 800 Quadratmetern Verkaufsfläche. Dies, um zu vermeiden, dass sich dort Detailhändler mit grossen Filialen niederlassen, die regionalen oder sogar überregionalen Autoverkehr verursachen. Auch Sondernutzungsplanungen bieten Möglichkeiten, die Nahversorgung zu fördern. Darüber hinaus können gestützt auf den kommunalen Mehrwertausgleich zusammen mit dem Planungsverfahren städtebauliche Verträge erstellt werden. Diese eröffnen diverse weitere Möglichkeiten, um die angestrebte Nahversorgung zu erreichen.

Bleibt die Frage nach der Wirksamkeit all dieser möglichen Massnahmen. Ein Beleg dafür, dass die Rückkehr zu dezentraleren Einkaufsläden die Regel ist und nicht die Ausnahme, findet sich im Retail-Outlook 2025 des Beratungsunternehmens Fuhrer und Hotz: «Für 2025 planen zwei Drittel der Unternehmen im Food-/Near-Food-Bereich eine Erweiterung der Verkaufsflächen, vor allem durch Neueröffnungen. Der Trend geht dabei in Richtung kleinerer Verkaufsflächen, insbesondere in städtischen Gebieten», heisst es dort.

Neben der Wohnung Einkaufen und Entsorgen

Dirk Göbbels, Abteilungsleiter Planen und Bauen der Stadt Wädenswil, präsentierte zusammen mit Exponentinnen und Exponenten verschiedener aktueller und abgeschlossener Arealentwicklungen Ansätze, wie sich Nahversorgungsangebote über Sondernutzungsplanungen etablieren lassen. Spezifika der Stadt mit über 25'000 Einwohnenden am linken Zürichseeufer sind eine verhältnismässig grosse flächenmässige Ausdehnung sowie die Lage am Hang, die dazu führt, dass Einkäufe auch bei kurzen Distanzen oft nicht zu Fuss erledigt werden.

Beispielhaft für eine gelungene Verankerung der Nahversorgung in der Planung ist die drei Kilometer vom Stadtzentrum entfernte Siedlung «Au-Park» mit knapp 300 Wohnungen, die ab 2026 bezogen werden und die dereinst auch Standort einer Kantonsschule sein wird. Hier wurden in der Planung sowohl ein Lebensmittelladen als auch spezifische Flächen für die Anlieferung und die Entsorgung vorgesehen. Damit wird das im regionalen Richtplan definierte Zentrumsgebiet um den Bahnhof Au gestärkt. Auch bei anderen Arealüberbauungen in Wädenswil werden basierend auf Gestaltungsplänen Einkaufsläden sowie Räume für Arztpraxen und Kindertagesstätten vorgesehen. Und bei der Siedlung Hangenmoos, die über dem Stadtzentrum gelegen und rund eineinhalb Kilometer von diesem entfernt ist, wurde ein attraktiver Zugang zum Bus mit mindestens vier Abfahrten pro Stunde realisiert.



Eine Veranstaltung von
Impuls Mobilität, der Mobilitäts-
beratung des Kantons Zürich

info@impulsmobilitaet.ch
+41 44 395 11 73
zh.ch/impulsmobilitaet



Zusammenfassung Seite 3

Seminar «Impuls Mobilität» vom 12. Juni 2025

Ebenso elementar beim Wohnen wie das Einkaufen ist das Entsorgen: Pionierhaft ist das Angebot in der Siedlung Vogelsang mit rund 150 Wohnungen der Gemeinnützigen Wohnbaugenossenschaft Winterthur (GWG), das Projektleiter Giuseppe Venturini vorstellte. In den vergangenen Jahren trat dort ein Neubaukomplex an die Stelle der bisherigen Mehrfamilienhäuser. Um die damit verbundene Verdichtung abzufedern, hat die GWG qualitative Verbesserungen vorgesehen. Dazu gehört ein 20 Quadratmeter grosser Entsorgungsraum. Dort lässt sich alles deponieren, was über den konventionellen Hauskehricht hinausgeht. Indem diese Abfälle periodisch von einem Entsorgungsunternehmen abgeholt werden, entfallen private Fahrten zu diesem Zweck, was die gesamte, von dieser Siedlung generierte Anzahl Autofahrten reduziert.

Fazit: Es geht darum, die Hebel in den Planungsinstrumenten zu betätigen

Die Planungsinstrumente für ein Wohnen ohne Autoabhängigkeit sind im Kanton Zürich also vorhanden, gute Beispiele auch. Wichtig ist primär, die Versorgung und die Entsorgung frühzeitig im Planungsprozess zu berücksichtigen, um die Weichen in Richtung eines effizienten und möglichst autoarmen Betriebs zu stellen. Alle Beteiligten können und müssen sich entsprechend einbringen. Ein idealtypisches Engagement sieht wie folgt aus:

- Planerinnen, Architekten und Bauherrschaften können dafür sorgen, dass das Thema auf die Agenda kommt.
- Gemeinden setzen die planerischen Rahmenbedingungen und initiieren gegebenenfalls eine Zusammenarbeit mit benachbarten Eigentümer-schaften. Dabei werden sie vom Kanton unterstützt – sowohl das Amt für Raumentwicklung als auch das Amt für Mobilität stehen den Gemeinden bei Bedarf beratend zur Seite.



Eine Veranstaltung von
Impuls Mobilität, der Mobilitäts-
beratung des Kantons Zürich

info@impulsmobilitaet.ch
+41 44 395 11 73
zh.ch/impulsmobilitaet