



Kanton Zürich  
Volkswirtschaftsdirektion

# Mobilitätskonzepte für Bauvorhaben

## Merkblatt für Gemeinden und Bauherrschaften

Version 1.0



GÄSTEHAUS  
HUNZIKER

RANT



ZONE  
30

# Inhalt

<b>1 Das Mobilitätskonzept als Planungsinstrument</b>	3
<b>2 So profitiert die Gemeinde</b>	4
<b>3 So profitiert die Bauherrschaft</b>	5
<b>4 Erarbeitung und Umsetzung</b>	6
<b>5 Inhalte eines Mobilitätskonzepts</b>	7
<b>6 Arbeitshilfen</b>	9

## **Herausgeberin und Bezug**

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

afm@vd.zh.ch  
+41 43 259 30 61

## **Download:**

[zh.ch/impulsmobilitaet](http://zh.ch/impulsmobilitaet)  
[zh.ch/kommverkehr](http://zh.ch/kommverkehr)

## **Bearbeitung:**

PLANAR AG für Raumentwicklung  
Amt für Mobilität Kanton Zürich

## **Grafik/Layout:**

Roland Ryser // [zeichenfabrik.ch](http://zeichenfabrik.ch)

## **Fotos & Abbildungen:**

Umschlag, S. 3 ©Amt für Mobilität Kanton Zürich  
S. 3/5 ©KOTO [stock.adobe.com](http://stock.adobe.com)  
©Syda Productions [stock.adobe.com](http://stock.adobe.com)  
S. 3/8 ©alvaro [stock.adobe.com](http://stock.adobe.com)  
S. 4/7 ©Andrea Losinger  
S. 4 ©Joshua Chinedu [stock.adobe.com](http://stock.adobe.com)

# Das Mobilitätskonzept als Planungsinstrument

# 1

**Planen Sie ein neues Bauvorhaben und möchten Mobilitätsaspekte von Anfang an berücksichtigen? Ein Mobilitätskonzept bietet ein Bündel abgestimmter Massnahmen, um den Verkehr, der durch Ihr Projekt entsteht, frühzeitig mitzudenken. So lassen sich Umweltbelastungen vermeiden und ein nachhaltiges Verkehrsverhalten fördern.**

## Was ist ein Mobilitätskonzept?

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

## Mobilitätskonzepte als Planungsinstrument

Der Kanton Zürich soll sich gemäss dem kantonalen Richtplan und dem Gesamtverkehrskonzept so entwickeln, dass der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses übernimmt, welcher nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt. Das Gesamtverkehrskonzept differenziert die Zielanteile des ÖV je Region. Um alle diese Ziele zu erreichen, müssen Kanton und Gemeinden die Siedlungsentwicklung konsequent auf eine nachhaltige Mobilität ausrichten. Dazu gehören insbesondere eine gezielte Förderung des öffentlichen Verkehrs, aber auch kurze Alltagswege, Veloinfrastrukturen, durchgängige Fusswegverbindungen oder Sharing-Angebote. Die Rahmenbedingungen müssen so gestaltet sein, dass sie ein entsprechendes Mobilitätsverhalten fördern und erleichtern. Ein Mobilitätskonzept erlaubt für die spezifischen Herausforderungen und Handlungsmöglichkeiten je nach Standort und Projektkontext passende Lösungen zu finden.

Das vorliegende Merkblatt unterstützt Gemeinden und Bauherrschaften bei der Frage, wann ein Mobilitätskonzept sinnvoll ist, wie dabei vorzugehen ist und welche Themen zu beachten sind. Für die Erarbeitung wird der Beizug von Fachpersonen empfohlen. Verschiedene Arbeitshilfen im Anhang konkretisieren und ergänzen das Merkblatt.

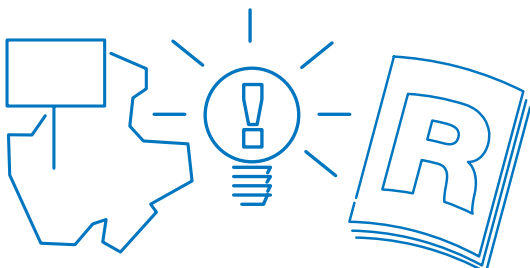


## Mögliche Auslöser von Mobilitätskonzepten sind:

- Unterschreitung des gemäss Nutzungsplanung bzw. Parkplatz-Verordnung vorgesehenen Pflichtparkplatzbedarfs bei Bauvorhaben, Arealentwicklungen oder bei Bestandsobjekten.
- Vermeiden von bestehenden oder absehbaren Erreichbarkeitsproblemen eines Areals, insbesondere:
  - Kapazitätsengpässe auf dem umliegenden Strassennetz (Stau)
  - Knappes Angebot an Parkplätzen
  - Ungenügendes und/oder überlastetes ÖV-Angebot
  - Ungenügende oder fehlende Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr

## Weitere Auslöser – insbesondere auch im Bestand – sind:

- Angestrebte Verbesserungen für die Bewohnerinnen und Bewohner, Besucherinnen und Besucher, Kunden, usw., etwa im Fuss- und Veloverkehr.
- Angestrebte Verbesserungen im Rahmen eines betrieblichen oder kommunalen Umweltmanagements oder im Rahmen von Energie- und Mobilitätsprogrammen (EnergieStadt etc).
- Verbesserungen bei bestehenden oder absehbar übermässigen Emissionen von Luftschadstoffen und Klimagasen.



# So profitiert die Gemeinde

Als Gemeinde setzen sie Verkehrsziele. Mobilitätskonzepte sind ein wichtiger Baustein, damit das Verkehrssystem auch in Zukunft gut funktioniert.

## Modalsplit verändern, Verkehrsfluss sicherstellen

Die Gemeinde setzt als **Planungsbehörde** mit dem kommunalen Richtplan Verkehr strategische Ziele für die verkehrliche Entwicklung und schafft gemeinsam mit den darauf abgestützte Bau- und Zonenordnung (BZO) die planungsrechtlichen Voraussetzungen, um diese zu erreichen.

Mit einem Mobilitätskonzept werden auf das Objekt massgeschneiderte Massnahmen umgesetzt, welche sich auf das Mobilitätsverhalten auswirken. Damit wird der Modalsplit beeinflusst und der Verkehrsfluss sichergestellt. Kapazitätsengpässe können so im Verkehrsnetz verhindert werden.

## Energie, Klima und Nachhaltigkeit

Durch die Verlagerung auf ressourcenschonende Verkehrsträger werden weitere Ziele der Gemeinde im den Bereichen Energie, Klima, Nachhaltigkeit sowie Mensch und Umwelt positiv beeinflusst.

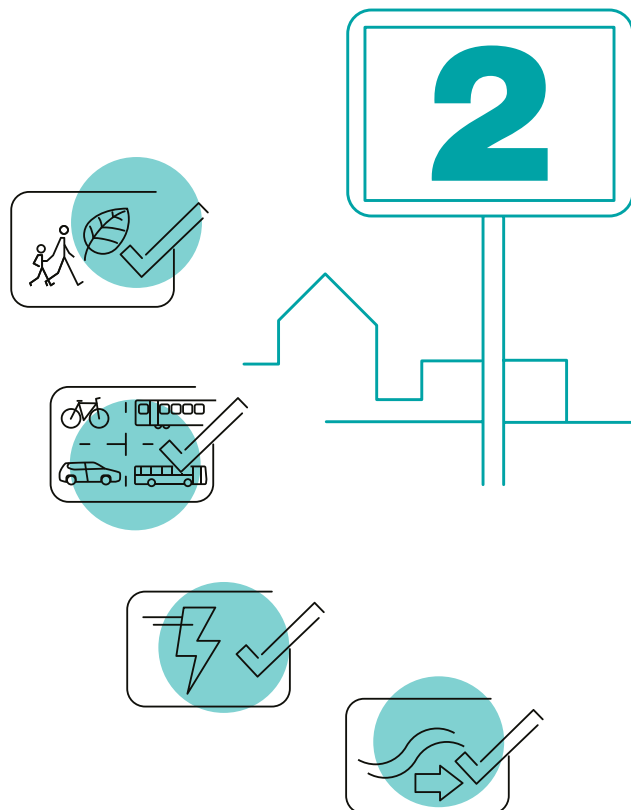
Als **Bewilligungsbehörde** stellt die Gemeinde im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens sicher, dass die in den kommunalen Planungsinstrumenten definierten Qualitäten und Anforderungen eingehalten werden. Ein Mobilitätskonzept zeigt auf, wie dies geschehen soll.

## Damit Mobilitätskonzepte erwirkt werden können, müssen die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen werden:

Die Gemeinde führt das Mobilitätskonzept in der **kommunalen Richtplanung** als Instrument zur Lenkung der Mobilität auf und sieht es als Element der Nutzungsplanung vor.

In der grundeigentümergebundenen Nutzungsplanung (**Bau- und Zonenordnung, Parkplatzverordnung**) werden die Vorgaben zur Erstellung von Abstellplätzen für Fahrzeuge, die Bereitstellung von Mobilitätsangeboten sowie die Anforderungen an ein Mobilitätskonzept definiert. Zudem kann festgelegt werden, in welchen Fällen Mobilitätskonzepte verlangt werden und unter welchen Voraussetzungen mit einem freiwilligen Mobilitätskonzept Spielräume geschaffen werden können.

Mit dem **Gestaltungsplan** wird eine grundeigentümergebundene Spezialbauordnung aufgestellt, in der festgelegt wird, wie das jeweilige Grundstück erschlossen, bebaut,



gestaltet und genutzt werden soll, wobei von der Grundordnung abgewichen werden kann. Falls für ein Gebiet ein Gestaltungsplan erarbeitet wird können dabei projekt- oder arealspezifisch erhöhte Anforderungen an Mobilitätsangebote und Parkierung gestellt werden. Insbesondere wird festgelegt, ob im Rahmen der Projektentwicklung ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten ist und welche Inhalte dieses zu umfassen hat.

## Die Besonderheiten im Gestaltungsplan

Mobilitätskonzepte können direkt als Bestandteil eines Gestaltungsplans oder in den Gestaltungsplanvorschriften als Anforderung im nachgelagerten Bauverfahren eingefordert werden.

Die direkte Erarbeitung als Bestandteil des Gestaltungsplans ist insbesondere dann empfehlenswert, wenn mehrere Grundeigentümerschaften in die Realisierung involviert sind, eine koordinierte Überbauung geplant wird und wenn das Mobilitätskonzept für alle Grundeigentümerschaften gelten soll.

Hingegen ist es zweckmässig, das Mobilitätskonzept erst im Baubewilligungsverfahren einzufordern, wenn die Massnahmen keinen Einfluss auf die Flächennutzung haben, unterschiedliche oder offene Realisierungshorizonte oder die Projekte sehr heterogen sind. In solchen Fällen empfiehlt es sich, in den Gestaltungsplanvorschriften nur die Einsatzmöglichkeiten, die Ziele sowie die geforderten Inhalte zu formulieren.

Unter Kapitel 6 Arbeitshilfen sind **Musterbestimmungen** für die Verankerung von Mobilitätskonzepten in der Bauzonenordnung aufgeführt.

# So profitiert die Bauherrschaft

# 3

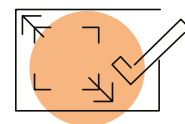
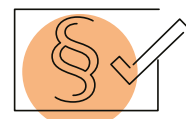
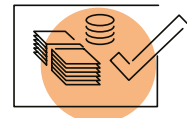
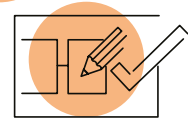
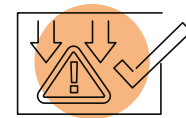
**Zur Entwicklung von zukunftsfähigem Wohn- und Arbeitsraum gehören u.a. eine hohe Aufenthaltsqualität, effiziente Ressourcennutzung und die Vermeidung von negativen Umwelteinflüssen. Ein Mobilitätskonzept unterstützt Sie dabei.**

## Flexibilität, Rechtssicherheit und Wirtschaftlichkeit

Ein Mobilitätskonzept ermöglicht der Bauherrschaft, die in der Bau- und Zonenordnung (BZO) geschaffene Spielräume, etwa bezüglich Nutzungsmix oder Flächenzuweisungen (z.B. Parkraum, Freiraumgestaltung usw.) optimal zu nutzen. Dadurch erhält die Bauherrschaft mehr Flexibilität bei der Projektentwicklung. Soll, neben der Bemessung des Parkplatzbedarfs, in weiteren Aspekten von der Regelbauweise abgewichen werden, ist ein Gestaltungsplan zu erarbeiten.

Wenn die Bauherrschaft die Anzahl Abstellplätze reduzieren möchte, dann muss sie aufzeigen, wie die Mobilität der Nutzungen andersweitig gesichert wird und beim Parkieren kein Ausweichen in den öffentlichen Raum erfolgt. Mit der Baubewilligung und der grundeigentümergebundenen Verankerung des Mobilitätskonzepts entsteht Rechtssicherheit, in dem auch definiert wird, was geschieht, falls die Ziele des Mobilitätskonzeptes nicht erreicht werden.

Die Mobilitätsangebote können spezifisch auf das entsprechende Bauvorhaben und die vorgesehene Nutzerschaft angepasst werden. Wird eine reduzierte Anzahl Personenwagenabstellplätze vorgesehen, können die Investitions- und Betriebskosten minimiert werden.



## Entwicklungspotenzial sichern

Bei einigen Entwicklungsgebieten lässt das Verkehrssystem kaum neue Nutzungen zu, ohne dass eine Überlastung droht. Mit einem Mobilitätskonzept für eine neue Entwicklung – oder im Bestand – wird sichergestellt, dass Entwicklungspotentiale ausgeschöpft werden können und die Kapazitäten des Verkehrssystems optimal genutzt werden.

## Nachhaltigkeit

Mit einem Mobilitätskonzept richtet die Bauherrschaft ihr Vorhaben auf eine nachhaltige Mobilität aus und trägt damit dazu bei, dass Ressourcen effizient eingesetzt werden. Im Zusammenhang mit einer Nachhaltigkeits- oder Energie-Zertifizierung zeigt die Bauherrschaft damit auf, wie die Anforderungen im Bereich Mobilität erfüllt werden.

## Wer erarbeitet ein Mobilitätskonzept?

Das Mobilitätskonzept wird durch die Bauherrschaft erarbeitet und umgesetzt. Gestützt auf eine sorgfältige Grundlagenanalyse der kommunalen Planungsgrundlagen und eine Abstimmung mit den Entscheidungsträgern in der Gemeinde (Verwaltung und Politik) werden die Anforderungen der Gemeinde an die angestrebte Mobilität ermittelt. Darauf basierend wird in Abstimmung mit den projektbezogenen Zielen der Bauherrschaft ein Mobilitätskonzept erarbeitet.

# Erarbeitung und Umsetzung

# 4

**Ein Mobilitätskonzept stärkt die Zusammenarbeit zwischen Bauherrschaft und Gemeinde, um gemeinsam eine zukunftsfähige Mobilität zu gestalten. So gehen Sie dabei vor.**



## Erfolgsfaktor Zusammenarbeit

Massnahmen eines Mobilitätskonzeptes betreffen oft grundlegende Elemente eines Bauvorhabens. Typische Beispiele sind die Anzahl Autoabstellplätze in der Tiefgarage oder die Lage und Umfang der Veloabstellflächen im Gebäude. Ein Mobilitätskonzept muss daher bereits ab den ersten Planungsphasen mitgedacht und im Verlauf der Planung stufenweise konkretisiert werden. Eine geregelte Zusammenarbeit zwischen der Gemeinde und der Bauherrschaft erlaubt die rechtzeitige und verbindliche Klärung der Rahmenbedingungen und Massnahmen für das Bauvorhaben. Ziel ist, dass im gegenseitigen Einvernehmen und ohne zusätzliche Planungsschlaufen ein bewilligungsfähiges Bauvorhaben definiert werden kann.



## 1. Definition gemeinsamer Rahmenbedingungen

Kanton, Region und Gemeinde setzen mit ihren Planungen die übergeordneten Rahmenbedingungen (u.a. Entwicklungsstrategien, Richtplanung, Nutzungsplanung). Die Bauherrschaft vervollständigt diese mit ihrer Projektidee und verifiziert die Rahmenbedingungen zu Projektbeginn mit der Gemeinde. Damit sind die grundlegenden Fragen, welche das Projekt hinsichtlich Mobilität beantworten muss, definiert. In diesem Schritt wird auch der Bedarf nach einem Gestaltungsplan geklärt.

## 2. Erarbeiten eines Mobilitätskonzeptes

Die Bauherrschaft entwickelt auf dieser Basis ihr Projekt. Sie setzt dabei gegebenenfalls qualitätssichernde Verfahren wie Studienaufträge und Wettbewerbe ein. Das Mobilitätskonzept wird durch die Bauherrschaft erarbeitet. Es zeigt auf, wie die Vorgaben der Gemeinde erfüllt werden sollen. Die Bauherrschaft legt zudem frühzeitig fest, in welcher Projektorganisation die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes erfolgt und wie die Verantwortung für die Umsetzung und die Wirkungskontrolle geregelt wird.

## 3a. Prüfung durch Gemeinde

Das Mobilitätskonzept wird als Teil des Gestaltungsplans oder des Baugesuches bei der Gemeinde eingereicht. Die Gemeinde prüft die Unterlagen auf Übereinstimmung mit den definierten Rahmenbedingungen sowie hinsichtlich der Wirksamkeit zur Erreichung der vereinbarten Ziele. Das Mobilitätskonzept wird im Grundbuch angemerket.

## 3b. Prüfung durch Kanton

Projekte mit einer UVP-Pflicht sowie Gestaltungspläne werden in der Regel durch die Gemeinde dem Kanton zur Prüfung/Vorprüfung eingereicht. Auf Basis der Rückmeldung wird das Projekt weiterentwickelt und anschliessend zur Genehmigung eingereicht.

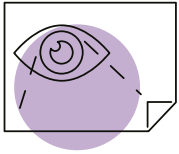
## 4. Umsetzung und Wirkungskontrolle

Nach Projektrealisierung wird das Mobilitätskonzept umgesetzt. Ab dann wird in der Regel vom Mobilitätsmanagement gesprochen. Teil der Umsetzung ist die Wirkungskontrolle gemäss Definition im Mobilitätskonzept. Die Gemeinde prüft die Wirkungskontrolle und fordert, wenn nötig, die Umsetzung der im Konzept ebenfalls bereits definierten weiterführenden Massnahmen. Die Verantwortung für die Umsetzung der Massnahmen aus dem Mobilitätskonzept liegt bei der Bauherrschaft.

# Inhalte eines Mobilitätskonzepts

# 5

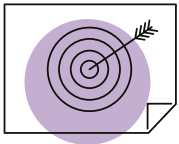
**Ein Mobilitätskonzept umfasst meist vier Teile: Analyse, Ziele, Massnahmen und Wirkungskontrolle.**



## Analyse

**Eine klare Ausgangslage und Kennwerte definieren den Handlungsbedarf**

Basis des Mobilitätskonzepts bildet die Zusammenstellung und Analyse der wichtigsten Einflussfaktoren im Mobilitätsbereich auf das Projekt. Dokumentiert werden die für das Projekt relevanten Planungsinstrumente und Rahmenbedingungen, die Kennzahlen des Projekts (Anzahl Wohnungen/Arbeitsplätze/Tagesganglinien usw.) sowie eine Beschreibung der bestehenden und geplanten Infrastrukturen zur Erschliessung, der Verkehrsangebote sowie der Versorgungseinrichtungen im Areal sowie in dessen Umfeld. Die Einflussfaktoren werden in einer kurzen Beschreibung und bei Bedarf zusätzlich mit einem Plan dokumentiert.

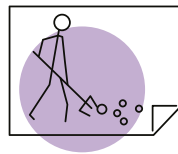


## Ziele und Indikatoren

**Zielsetzungen ermöglichen, geeignete Massnahmen zu deren Erreichung herzuleiten. Indikatoren ermöglichen eine Wirkungskontrolle.**

Im Mobilitätskonzept werden die Ziele erläutert, die mit dem Mobilitätskonzept erreicht werden sollen. Die Ziele nehmen Bezug auf die seitens Gemeinde definierten Rahmenbedingungen und die Ziele der Bauherrschaft. Dabei steht immer eine effiziente und umweltgerechte Mobilität und damit in der Regel eine Verkehrsverringerung oder Verkehrsverlagerung im Zentrum. Meistens beziehen sich die Ziele auf die Unterschreitung der Anzahl Pflichtparkplätze oder Verhinderung einer Überlastung des Verkehrssystems. Weitere Ziele können Sicherheit, Energieeffizienz, Wirtschaftlichkeit, der Umgang mit knappen Kapazitäten, Zufriedenheit der Nutzergruppen oder Imagebildung sein.

Machen übergeordnete Vorgaben ein Mobilitätskonzept erforderlich, sind die dahinterstehenden Ziele meist, die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes zu erhalten, Modal-Split-Ziele und übermässige Lärm-, Luftschadstoff- und Klimagasemissionen zu vermeiden. Zu den wichtigsten Zielen werden Indikatoren und Zielwerte definiert, deren Erreichung dann im Rahmen der Wirkungskontrolle geprüft wird.

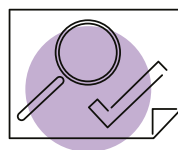


## Massnahmen

**Die ausgewählten Massnahmen ermöglichen es, die Ziele zu erreichen.**

Basierend auf der Analyse der Einflussfaktoren und der Zielsetzung werden passend zum Projekt und den zukünftigen Nutzergruppen Massnahmen festgelegt. Diese werden auf die vorhandenen und geplanten Infrastrukturen und Mobilitätsangebote im Umfeld abgestimmt. Die Massnahmen sollen so kombiniert werden, dass insbesondere die Bedingungen für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs attraktiv gestaltet werden. In Form einer Massnahme wird zudem festgehalten, wie die Organisation für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts aussieht und wer dafür zuständig ist.

Die Finanzierung der Massnahmen wird frühzeitig festgelegt. Dies gilt insbesondere für Massnahmen, die jährlich wiederkehrende Kosten verursachen. Den Kosten für die Mobilitätsmassnahmen stehen meist Einsparungen gegenüber, die zum Beispiel durch den Verzicht auf die Erstellung von Abstellplätzen für Personenwagen realisiert werden können.



## Wirkungskontrolle

**Die Wirkungskontrolle ermöglicht bei Bedarf eine Optimierung der Massnahmen.**

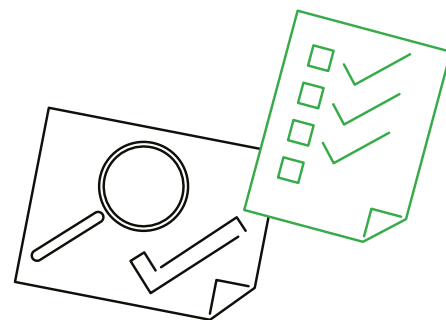
Um die Zielerreichung und damit das Funktionieren des Mobilitätskonzepts zu überprüfen, sind periodische Wirkungskontrollen nötig. Bei Mobilitätskonzepten, die im Rahmen von Planungs- und Bauvorhaben vorgeschrieben sind, sind Wirkungskontrollen inklusive Berichterstattung an die zuständige Behörde in der Regel eine Auflage und werden entsprechend im Grundbuch angemerkt. Falls nicht bereits in den übergeordneten Planungsgrundlagen der Gemeinde definiert, legt das Mobilitätskonzept fest, welche Grenzwerte eingehalten werden müssen und welche Schritte beim Nicht-Erreichen der Ziele vorgesehen sind.

Siehe **Arbeitshilfen** Seite 10

**Damit Ihnen die Umsetzung von Mobilitätskonzepten leichtfällt, bieten wir Ihnen hier praktische Arbeitshilfen an.**

## **Einige allgemeine Tipps und Hinweise:**

- Es wird empfohlen, das Mobilitätskonzept durch eine Fachperson erarbeiten zu lassen. Kontaktdaten finden sie z.B. beim Verband Mobility Management Suisse
- Ein Mobilitätskonzept kann bezüglich seines Umfangs kurz und knapp ausfallen und auf wenigen Seiten dargestellt werden.
- Das Mobilitätskonzept ist nicht mit dem Verkehrs- oder Erschliessungskonzept zu verwechseln. Das Mobilitätskonzept zeigt auf, wie die Mobilität umweltverträglich gestaltet wird, das Verkehrskonzept zeigt auf, wie das Areal erschlossen wird und in welchem Ausmass Verkehr generiert werden kann. Mobilitätskonzepte und Verkehrskonzepte ergänzen sich. Insbesondere Massnahmen, welche gemeinsam mit der Gemeinde umgesetzt werden müssen, können im Mobilitätskonzept oder im Verkehrskonzept stehen.



## **Weiterführende Informationen, Hilfsmittel und Beispiele**

### **Impuls Mobilität**

Impuls Mobilität, die Mobilitätsberatung im Kanton Zürich, unterstützt Akteure wie Gemeinden, Betriebe, Liegenschaftsverwaltungen sowie Veranstalterinnen und Veranstalter bei der Entwicklung und Umsetzung von Mobilitätskonzepten. Neben individueller Beratung und regelmässigen Veranstaltungen bietet die Website auch weiterführende Informationen und Beispiele zu Mobilitätskonzepten: [www.zh.ch/de/mobilitaetsberatung](http://www.zh.ch/de/mobilitaetsberatung)

### **Musterbestimmungen für die Nutzungsplanung**

Das Amt für Raumentwicklung (ARE) stellt den Gemeinden Musterbestimmungen für die Nutzungsplanung zur Verfügung: [www.zh.ch/de/planen-bauen/raumplanung/nutzungsplanung](http://www.zh.ch/de/planen-bauen/raumplanung/nutzungsplanung)

### **Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von Arealen (MIPA)**

Das Programm MIPA bietet verschiedene Handbücher, Checklisten und Beispiele mit ausführlichen Informationen zu Mobilitätsmanagement und Mobilitätskonzepten in der [Arealplanung > Service > Werkzeuge](#).

### **Koordinationsstelle Veloverkehr**

Die Koordinationsstelle Veloverkehr des Kantons Zürich bietet auf [www.velo.zh.ch](http://www.velo.zh.ch) diverse Merkblätter zur Anzahl, Lage und Gestaltung der Veloparkierung, zum Beispiel spezifisch für Wohnbauten oder für Dienstleistung, Gewerbe und Verkauf.

### **Mobilservice**

Internetplattform für nachhaltige Mobilität und Mobilitätsmanagement in der Schweiz, mit vielen Dossiers und Praxisbeispielen: [www.mobilservice.ch](http://www.mobilservice.ch)

### **Umweltrechner Verkehr**

Mit dem interaktiven Tool von Energie Schweiz können die Treibhausgasemissionen, der Primärenergieverbrauch und die Gesamtumweltbelastung von über 200 verschiedenen Verkehrsmitteln in einer Anwendung verglichen werden: [www.energieschweiz.ch/programme/umweltrechner-verkehr](http://www.energieschweiz.ch/programme/umweltrechner-verkehr)

Bei Fragen steht die [Abteilung Gesamtmobilität](#) des Amts für Mobilität gerne zur Verfügung.

# Musterbestimmungen

# 6

Die Musterbestimmungen werden den politischen Gemeinden und Planungsbüros als Hilfsmittel zur Verfügung gestellt. Die Verwendung von Musterbestimmungen soll dazu beitragen, dass der zeitliche und inhaltliche Aufwand in Vorprüfungs- und Genehmigungsverfahren reduziert wird. Den Gemeinden ist freigestellt, ob und in welchem Umfang sie die Musterbestimmungen übernehmen. Sie können diese entweder in die Bau- und Zonenordnung integrieren oder in einer kommunalen Verordnung (z.B. einer Parkplatzverordnung) festlegen.



## Ziel: Mobilitätskonzept als Nachweis zur Reduktion der erforderlichen Abstellplätze

Mit den folgenden Vorschriften zur Unterschreitung des Pflichtabstellplatzbedarfs in der Nutzungsplanung umschreibt die Gemeinde, unter welchen Bedingungen eine Bauherrschaft diesen Bedarf auf freiwilliger Basis mit deinem Mobilitätskonzept unterschreiten darf.

- 1 Für autoarme oder autofreie Nutzungen gem. § 243 PBG ist mittels Mobilitätskonzept nachzuweisen, dass durch die Reduktion die Abstellplätze auf öffentlichem Grund nicht übermässig in Anspruch genommen werden.
- 2 Der Minimalparkplatzbedarf an Besucher-, Kunden- und hindernisfreien Abstellplätzen darf nicht unterschritten werden.
- 3 Das Mobilitätskonzept enthält mindestens:
  - a) Analyse der Ausgangslage
  - b) Ziele und Massnahmen zur Reduktion der Nachfrage im motorisierten Individualverkehr;
  - c) Indikatoren zur Beurteilung der Beanspruchung des öffentlichen Grundes;
  - d) Grenzwerte zur Überbeanspruchung des öffentlichen Grundes;
  - e) Eine Wirkungskontrolle zur Überprüfung der Massnahmen und des Standes der Beurteilungsindikatoren;
  - f) Angaben zu Anreizen zur Benützung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs;
  - g) Vorgehen und zusätzliche Massnahmen bei Nichteinhaltung der Grenzwerte gemäss lit. c.
- 4 Das Mobilitätskonzept und dessen Umsetzung bilden eine Auflage zur Baubewilligung gemäss § 321 PBG. Die Auflage/das Mobilitätskonzept ist im Grundbuch anzumerken.
- 5 Bei [wiederholten] Abweichungen von den Zielvorgaben des Mobilitätskonzepts [innerhalb XY] kann die Gemeinde
  - a) eine erneute Frist zur Umsetzung der Zielvorgaben ansetzen,
  - b) verschärfte oder zusätzliche Massnahmen aus dem im Mobilitätskonzept enthaltenen Massnahmenkatalog anordnen,
  - c) die Realisierung der [gemäss Art. XY] minimal erforderlichen Abstellplätze auf dem Grundstück verlangen,
  - d) den Nachweis einer Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage oder durch Zumietung im Umkreis von XY m verlangen,
  - e) eine Ersatzabgabe [gemäss § 247 PBG] verlangen.

### Hinweis zu Abs. 5:

Lit. e) ist nur möglich, wenn die Gemeinde über einen Ersatzabgabefonds gem. § 247 PBG verfügt.

### Variante zu Abs. 5:

Bei Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts kann die Grundeigentümerschaft verpflichtet werden, die gemäss Art. XY minimal erforderlichen Abstellplätze auf dem Grundstück zu schaffen. Ist dies nicht möglich, sind die minimal erforderlichen Abstellplätze durch Beteiligung an einer Gemeinschaftsanlage oder durch Zumietung, beides im Umkreis von maximal 300 m, nachzuweisen. Ist auch dies nicht möglich, sind die minimal erforderlichen Abstellplätze durch eine entsprechende Ersatzabgabe gemäss Art. XY. abzugelten.

### Mögliche Ergänzung Abs. 6:

Diese Verpflichtungen [gemäss lit. X und Y] sind vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Anmerkung im Grundbuch anzumerken



## Ziel: Bauliche Entwicklungen in verkehrlich sensiblen Gebieten ermöglichen

Die Gemeinde kann in Anlehnung an § 242 PBG weiter festlegen, dass – auch wenn der minimale Pflichtabstellplatzbedarf nicht unterschritten wird – ab einem definierten Schwellenwert ein Mobilitätskonzept vorzulegen ist. In Kombination mit den Musterbestimmungen Abs. 3–5 über die Mindestinhalte eines Mobilitätskonzepts und dessen Verbindlichkeit kann die Gemeinde nachfolgende Bestimmung aufnehmen:

- <sup>1</sup> Unabhängig von einer Reduktion des Pflichtabstellplatzbedarfs nach § 242 PBG ist ein Mobilitätskonzept vorzulegen, wenn:
- a) Mehr als XY Abstellplätze für Personenwagen erstellt werden,
  - b) Mind. XY Arbeitsplätze geschaffen werden,
  - c) Mind. XY Wohneinheiten erstellt werden,
  - d) Mind. XY öffentlich zugängliche Kundenabstellplätze für Personenwagen erstellt werden,
  - e) Mind. XY Fahrten durchschnittlicher Werktagsverkehr Güterwirtschaftsverkehr durch das Vorhaben generiert werden,
  - f) Mind. XY Fahrten durchschnittlicher Werktagsverkehr von Last- und Lieferwagen durch das Vorhaben generiert, werden
  - g) Mind. XY Fahrten zwischen 22 und 06 Uhr geplant sind,
  - h) wenn sie in verkehrlich sensiblen Gebieten liegen oder über solche erschlossen werden, oder
  - i) ein Gestaltungsplan erarbeitet wird.

Wenn die Gemeinde sich Spielraum sichern möchte, um die örtlichen Verhältnisse gemäss § 242 PBG einschätzen zu können, besteht die Möglichkeit sich mit einer «Kann-Vorschrift» das Recht einzuräumen, in begründeten Fällen ein Mobilitätskonzept zu verlangen.

- <sup>2</sup> Im Mobilitätskonzept ist aufzuzeigen, wie der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (Mitarbeitende/Bewohnende/Besuchende/Kundschaft) und des Wirtschaftsverkehrs sowie das Angebot an Abstellplätzen für Personenwagen so weit reduziert werden kann, dass die Grenzwerte [vgl. Abs 3 lit. D «Ziel Reduktion Abstellplätze»] eingehalten werden. Es enthält die zur Einhaltung der Ziele notwendigen Massnahmen und macht Angaben zur Wirkungskontrolle / zum Monitoring.

# Checkliste Analyse

# 6

**Die nachstehende Zusammenstellung zeigt auf, welche Einflussfaktoren die Mobilität eines Projektes beeinflussen. Um den Aufwand im Rahmen zu halten, wird empfohlen, sich bei der Analyse projektbezogen auf eine Auswahl der wesentlichen Elemente zu beschränken.**

## **Standort- und Projektbeschreibung**

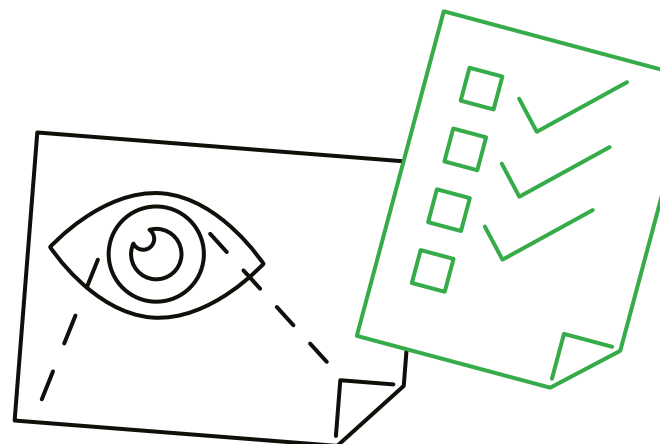
- Lage des Projekts bzw. Areal
- Kennzahlen zu den geplanten Nutzungen: Flächen je Nutzung, Anzahl Wohnungen, Anzahl Arbeitsplätze usw.
- Kennzahlen zu den Nutzergruppen: erwartete Anzahl Bewohnende, Beschäftigte, Kundschaft und Besuchende
- Anzahl der rechtlich erforderlichen und der geplanten Abstellplätze für Personewagen, Velos und Motorräder sowie deren Erschliessung
- Geplante projekt- oder arealinterne Fuss- und Veloverkehrsverbindungen, Anbindung derselben an das übergeordnete Netz
- planerische Vorgaben (z.B. Nutzungsplanung, Gestaltungsplan, Parkplatz-Verordnung, Umweltverträglichkeitsprüfung)

## **Verkehrsangebot und -nachfrage**

- Kapazitäten Strassennetz und Parkierungsangebot im Umfeld des Projektes
- Erschliessungsqualität des Areals mit öffentlichen Verkehrsmitteln: Haltestellen- und Linienangebot, Taktfolge, Fuss- und Velodistanzen von den Haltestellen zum Projekt, usw.)
- Qualität des Fuss- und Veloverkehrsnetzes: direkte, sichere und hindernisfreie Verbindungen
- Sharing-Angebot: Angebot an Carsharing- und Bikesharing-Standorten

## **Versorgungseinrichtungen im Projekt und in dessen Umfeld**

- Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen (z.B. Lebensmittelladen, Apotheke, Bank)
- Bildung (z.B. Kindergarten, Schule)
- Freizeit (z.B. Spielplatz, Grünraum, Sportplatz)
- Gastronomie (z.B. Restaurant)



# Beispiele Zielsetzung

# 6

**Das Mobilitätskonzept soll projektbezogenen Ziele verfolgen und auf den Auslöser Bezug nehmen. Die Zielsetzung gibt Antwort auf folgende Fragen:**

- Was genau soll erreicht werden?
- Wann ist das Mobilitätskonzept erfolgreich?

**Nachstehend werden zwei Beispiele für spezifische Zielsetzungen eines Mobilitätskonzepts vorgestellt und welche Indikatoren geeignet sind, die Zielerreichung zu kontrollieren. Der mit «XY» gekennzeichnete Schwellenwert kann gemäss den kommunalen Bedürfnissen festgesetzt werden.**

## Beispiel Nutzungen mit unterschrittener Anzahl Pflichtabstellplätze

**Ziel:** Die Abstellplatznachfrage der Nutzenden soll auf ein reduziertes Angebot an Abstellplätzen beschränkt werden. Die Anzahl der Autos der Bewohnenden, Beschäftigten sowie der Besuchenden und Kunden soll daher nicht höher ausfallen als die Anzahl vorhandener Abstellplätze (Übereinstimmung von Angebot und Nachfrage). Ein Ausweichen der Parkierenden auf öffentlichen Grund soll vermieden werden.

### Mögliche Indikatoren zur Messung der Zielsetzung:

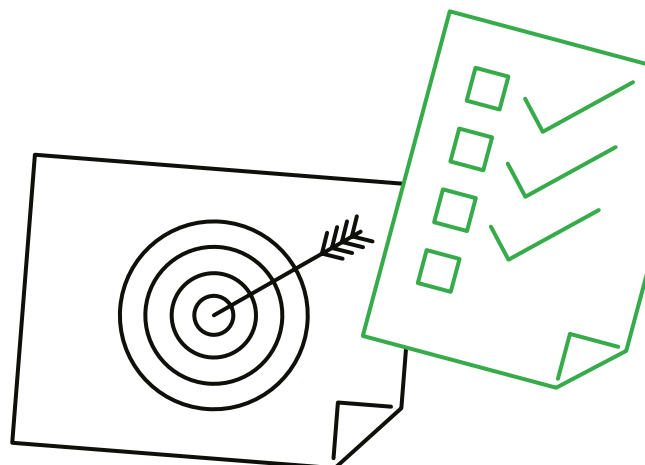
- Vermietung der bestehenden Personenwagenabstellplätze, differenziert nach Nutzergruppen
- Anzahl ausgegebener Anwohner-, Dauerparkier- oder Nachtparkierbewilligungen an Personen mit Wohn- oder Arbeitsort an der Projektadresse

## Beispiel Arealentwicklung

**Ziel:** Bei den Bewohnerinnen und Bewohner sowie den Beschäftigten soll eine hohe Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel sowie des Fuss- und Veloverkehrs erreicht werden. Damit wird ein Beitrag dazu geleistet, die Leistungsfähigkeit des umgebenden Strassennetzes sicherzustellen und übermässige Emissionen zu verhindern. Insbesondere eine definierte Fahrtenanzahl von XY Fahrten im motorisierten Individualverkehr soll dabei nicht überschritten werden.

### Mögliche Indikatoren zur Messung der Zielsetzung:

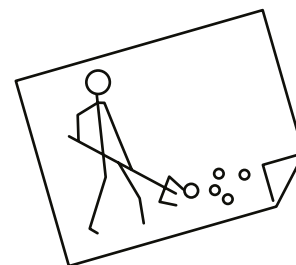
- Anzahl Fahrten im motorisierten Individualverkehr (z.B. bei der Schranke der Garagenausfahrten)
- Nutzungsstatistik der angebotenen Mobilitätsanreize (z.B. von Sharing-Angeboten)



# Mögliche Massnahmen

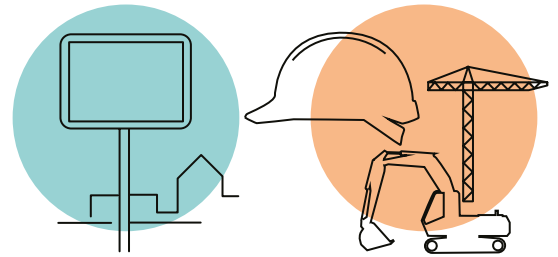
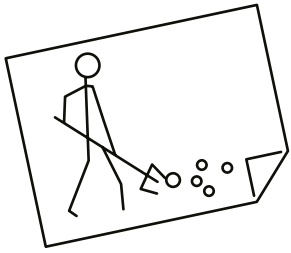
# 6

Nachstehend werden die gängigsten Massnahmen aufgezeigt, aus denen die für das Projekt geeignetsten Massnahmen ausgewählt werden sollen. Für jede Massnahme ist zudem abgeschätzt, wie gross das Potenzial zur Lenkung der Verkehrsnachfrage in Richtung des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs ist (Wirkung: hoch, mittel, tief).



**Massnahmen, welche direkt durch die Bauherrschaft auf dem eigenen Grundstück umgesetzt werden können.**

Massnahme	Beschreibung	Wirkung
Klärung der Zuständigkeit	Etablierung eines/einer Mobilitätsmanager/in bzw. einer Arbeitsgruppe Mobilität und dadurch Klärung von Zuständigkeiten, Aufträgen und Ansprechpersonen	hoch
Anzahl Abstellplätze für Personenwagen	Anzahl Abstellplätze für Personenwagen an die Lage und Angebote im Umfeld abstimmen.	hoch
Parkraumbewirtschaftung	Festlegung von maximal zulässiger Parkierdauer, Parkgebühren sowie Zuweisung des Parkraumangebots an die Nutzergruppen	hoch
Carsharing	Organisierte gemeinschaftliche Nutzung eines Autos (mit institutionellem Anbieter, firmeninternes Sharing oder privates Teilen von Fahrzeugen)	hoch
Mobilitätsgutschein	Gutschein für umweltgerechte Mobilitätsangebote, der Mietparteien oder Arbeitnehmenden im Sinne eines finanziellen Anreizes ausgestellt wird	hoch
Versorgungseinrichtungen/ hohe Aussenraumqualität	Versorgungseinrichtungen im Areal (z.B. Einkaufsladen sowie Möglichkeiten, einen dezentralen Coworking-Arbeitsplatz zu nutzen), hohe Aussenraumqualität (Freizeit wird häufiger am Wohnort verbracht = weniger Fahrten)	hoch
Mietrechtliche Verpflichtung	Mieterinnen und Mieter, die keine Abstellplätze für Personenwagen im Areal mieten, werden in einem Zusatzdokument zum Mietvertrag dazu verpflichtet, keine Personenwagen zu besitzen bzw. im Umfeld des Areals zu parkieren	mittel
Velosharing	Bereitstellung von Velos/E-Bikes für die gemeinschaftliche Nutzung: Geeignet für Freizeit- und Alltagsfahrten sowie Geschäftsfahrten in Velodistanz. Bereitstellung von E-Lastenvelos: Geeignet für den Transport von Kindern oder kleineren Gütern in Velodistanz	mittel
Veloparkierung	Anzahl und Qualität an Veloabstellplätzen gemäss Normen festlegen und dabei die steigende Beliebtheit von Spezialvelos (Lastenvelos, Velos mit Anhänger usw.) berücksichtigen	mittel
Motorradparkierung	Anzahl und Qualität an Motorradabstellplätze gemäss Normen festlegen und dabei die steigende Beliebtheit von Motorrädern berücksichtigen	mittel
E-Ladestationen für Personenwagen und Motorräder	Anzahl und Ausbaustandard von E-Ladestationen auf zukünftige Nachfrage ausrichten	mittel
Infrastruktur Veloabstellplätze	Einrichten von Stromanschlüssen zum Laden von E-Bikes; Ablagemöglichkeiten für Helme usw.; Velopumpe und -werkzeuge zur Verfügung stellen, bei Arbeitsplätzen: Duschen und Garderobenschränke zur Verfügung stellen	tief
Information und Aktionen	Information über Hintergrund, Ziele, Massnahmen und Erfolge eines Mobilitätskonzepts sowie über die verschiedenen Mobilitätsangebote, Fahrplanangaben auf Infoscreens, gute Angaben zur Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln; Organisation von Events (z.B. Schnupperkurs Sharingfahrzeuge, Bike to Work)	tief



**Massnahmen, die in Zusammenarbeit zwischen Bauherrschaft und Gemeinde umgesetzt werden.**

<b>Massnahme</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>Wirkung</b>
ÖV-Angebot	Verbesserung des ÖV-Angebots (Fahrplan, Linienführung, Fahrzeuge, Kurstakt), Einbringen in die ordentlichen ÖV-Planungs- und Entscheidungsprozesse	hoch
Velowegnetz	Verbesserung des Velowegnetzes. Ziele: zusammenhängend, durchgehend, direkt, sicher, attraktiv. Einbringen in die kommunale Planung	hoch
Fusswegnetz	Verbesserung des Fusswegnetzes. Ziele: sicher und mit direkten Verbindungen zu den Hauptzielen im Umfeld (z.B. Schulen, Einkauf, ÖV-Haltestellen). Einbringen in die kommunale Planung	hoch
Langsamverkehrszonen	Einführung von Langsamverkehrszonen auf Gemeindestrassen (Temporeduktion, 30er-Zone, Begegnungszonen) zur Steigerung der Verkehrssicherheit, des Lärmschutzes und der Aufenthaltsqualität	hoch
Infrastruktur ÖV-Haltestellen	Verbesserung der ÖV-Haltestellen (z.B. Überdachung, Sitzmöglichkeiten, Veloabstellplätze, direkte Erschliessung für Fussverkehr). Einbringen in die ordentlichen ÖV-Planungs- und Entscheidungsprozesse sowie die kommunale Planung	mittel

Hinweis: Von der Bauherrschaft können nur Massnahmen verlangt werden, welche sie aus eigener Kraft umsetzen können.

# Checkliste Wirkungskontrolle

# 6

**Folgende Punkte der Wirkungskontrolle sollen im Mobilitätskonzept definiert werden:**

**In welchen Zeitabständen mit welcher Zeitdauer werden Wirkungskontrollen durchgeführt?**

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

**Wer ist für die Wirkungskontrolle verantwortlich?**

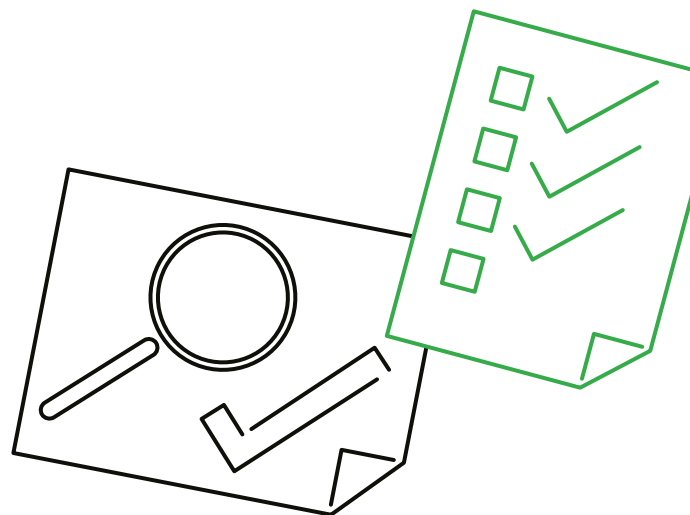
Üblicherweise wird die Durchführung der Bauherrschaft zugewiesen. Für die Berichterstattung kann durch die Gemeinde eine Berichtvorlage vorgegeben werden. Die Kontrolle des Berichts übernimmt eine Fachabteilung der Gemeinde. Bei Bedarf können auch externen Fachleute für die Prüfung beigezogen werden.

**Welches sind die Indikatoren, die gemessen werden? Wie definieren sich die Zielwerte?**

Um überprüfen zu können, ob und wie gut die gesetzten Ziele erreicht wurden, definiert das Mobilitätskonzept ein oder mehrere messbare Indikatoren. Diese leiten sich aus den konkreten Zielsetzungen des Mobilitätskonzepts ab.

**Was passiert, wenn die Ziele nicht erreicht werden?**

Im Mobilitätskonzept wird festgehalten, wie vorgegangen wird, wenn die angestrebten Ziele nur mangelhaft erreicht werden oder verkehrliche Missstände festgestellt werden (§358 PBG). Dazu werden in der Regel eine Frist zur Nachbesserung sowie eine Rückfallebene definiert, welche ausgelöst wird, wenn die Ziele verfehlt werden.





Bis zum Haltebalken fahren  
Poller senkt sich!  
↑ 50 m ↑

