



Kanton Zürich  
Amt für Verkehr

## Impuls Mobilität

### Seminar «Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen»

**Mittwoch, 22. Juni 2016**

**Sitzungszimmer WT 267, 14.00 - 16.00**



### Inhalt

Die in einem Mobilitätskonzept gefassten Massnahmen des Mobilitätsmanagement werden mit den für das Areal geplanten Nutzungen und Zielen sowie mit der verkehrsbezogenen Infrastruktur abgestimmt und tragen so dazu bei, das Verkehrsaufkommen in einem Areal zu reduzieren sowie die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel, des Velos sowie das Zufussgehen zu fördern.

Die Geschäftsstelle von «Impuls Mobilität» kann Bauherren und Gemeinden beraten, sofern sich die Raumplanungs- und Bewilligungsverfahren noch in der Konzeptphase befinden oder keine kantonale Vorprüfung stattfindet. Bei kantonalen Stellungnahmen des AFV kann die Geschäftsstelle auch den Kanton beraten. Schliesslich werden auch Gemeinden oder Bauherren beraten, welche in einer kantonalen Stellungnahme im Rahmen eines laufenden Raumplanungs- und Bewilligungsverfahren auf das Beratungsangebot hingewiesen wurden.

### Programm

14.00

**Begrüssung**

	Birgit Grebe, Programmleiterin Impuls Mobilität, Amt für Verkehr
14.05	<b>Impuls Mobilität, Dienstleistungen</b> Roberto De Tommasi, Mobilitätsberater
14:10	<b>Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen</b> Roberto De Tommasi
14:30	<b>Diskussion</b> alle
15:00	<b>Folgerungen für die Unterstützung im Kanton Zürich</b> Wilfried Anreiter, Birgit Grebe, Roberto De Tommasi
16:00	<b>Ende der Veranstaltung</b>

## Anmeldung

Birgit Grebe, 043 259 54 04 oder [birgit.grebe@vd.zh.ch](mailto:birgit.grebe@vd.zh.ch)

## Ort

Kanton Zürich  
Sitzungszimmer WT 267  
Walcheplatz 2  
8090 Zürich



Kontakt  
Birgit Grebe  
Gesamtverkehr, Programmleitung «Impuls Mobilität»  
Neumühlequai 10  
CH-8006 Zürich  
+41 44 259 54 04  
[birgit.grebe@vd.zh.ch](mailto:birgit.grebe@vd.zh.ch)



**Kanton Zürich  
Volkswirtschaftsdirektion  
Amt für Verkehr**

# **Impuls Mobilität**

**Mobilitätsberatung im Kanton Zürich**

**Internes Seminar**

**«Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen»**

**Mittwoch, 22. Juni 2016, 14'00 – 16'00 Uhr**



# Programm

## 1. Begrüssung

Birgit Grebe, Programmleiterin Impuls Mobilität, Amt für Verkehr

## 2. Programm «Impuls Mobilität», Dienstleistungen

Roberto De Tommasi, Mobilitätsberater, GS Impuls Mobilität

## 3. Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen

Stefan Schneider, Mobilitätsberater und Leiter GS Impuls Mobilität

## 4. Zusammenspiel Geschäftsstelle und kantonale Ämter

Birgit Grebe

## 3. Fragen und Diskussion

Moderation: Birgit Grebe

## 5. Fazit

Wilfried Anreiter, Abteilungsleiter Gesamtverkehr, Amt für Verkehr



# Zielsetzungen des Seminars

- Teilnehmende kennen das Angebot von «Impuls Mobilität»
- Teilnehmende kennen die Ansatzpunkte des Mobilitätsmanagements in Planungsprozessen von neuen Arealen
- Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen Teilnehmenden und «Impuls Mobilität» sind bekannt



(Stand 3.3.2016)

## Raumplanungsverfahren

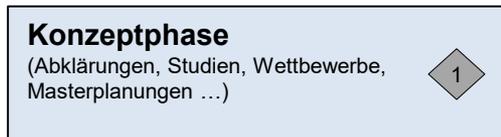
(BZO-Revision, Gestaltungsplan, Quartierplan, PP-VO ...)

## Baubewilligungsverfahren

(Bauten an Staats-/Nationalstrassen, Bauten mit UVP-Pflicht, ...)

## Impulsberatung IB

(Basisberatung, vertiefte Beratung)



**Fall 1** – IB für Gemeinde u/o Bauherr u/o Kanton in Konzeptphase

Voraussetzung: von Kunde beauftragt, Einverständnis PL

**Fall 2** – IB für Gemeinde u/o Bauherr, AFV ist Verfahrenspartei

Voraussetzung: von AFV empfohlen, von Kunde beauftragt, Einverständnis PL

**Fall 3** – IB für AFV, AFV ist Verfahrenspartei

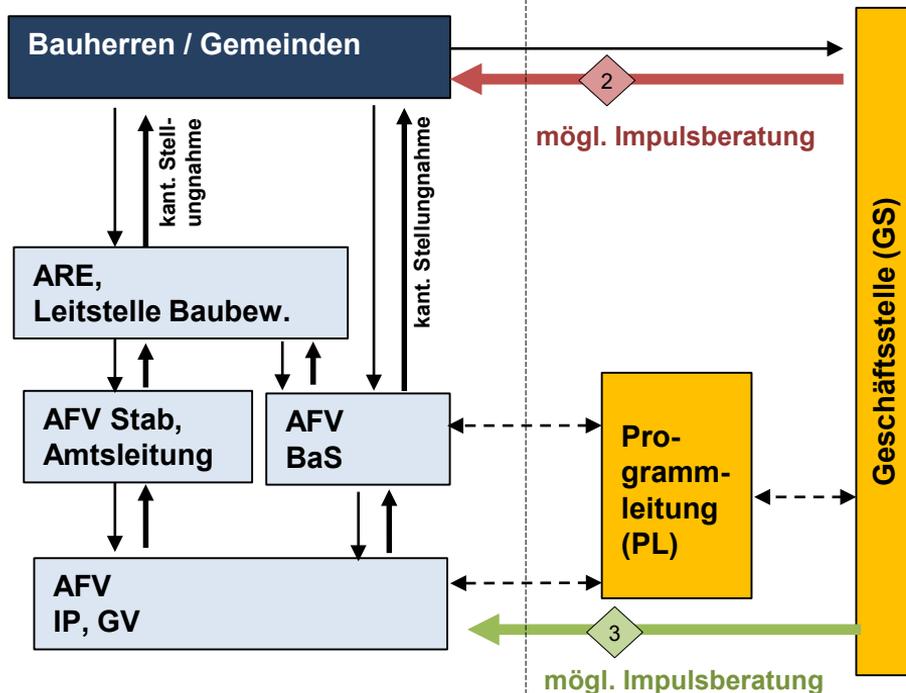
Voraussetzung: von AFV beauftragt, Einverständnis PL

**Fall 4** – IB für Gemeinde u/o Bauherr, AFV ist nicht Verfahrenspartei

Voraussetzung: von Kunde beauftragt, Einverständnis PL

## Impulsberatung in Verfahren – Fälle 2 und 3

(Stand 3.3.2016)



**Behördliches Verfahren  
inkl. Voranfragen**

**Impuls Mobilität**



### Fall 2 - Impulsberatung für Gemeinde/Bauherr

**Ziel:**

Unterstützung Bauherr/Gemeinde im Sinne kantonaler Haltung -> *keine konkurrenzierende präjudizielle Wirkung (Disclaimer im Beratungsprotokoll)*

**Voraussetzungen:**

- Einverständnis der Programmleitung (PL) liegt vor. PL konsultiert bei Bedarf im AFV (GV, IP, BaS, Stab)
- Rahmen und Ziel der Beratung seitens AFV vorgegeben (i.a. in kant. Stellungnahme enthalten)
- falls Beratung Bauherr: immer in Kenntnis der Standortgemeinde

### Fall 3 - Impulsberatung für Kanton (AFV)

**Ziel:**

Prüfung von Bau- und Planeingaben (inkl. Voranfragen) z.H. AFV, Input für kantonale Stellungnahme

**Voraussetzungen:**

- Einverständnis der Programmleitung (PL) liegt vor. PL konsultiert bei Bedarf im AFV (GV, IP, BaS, Stab)



**Kanton Zürich  
Volkswirtschaftsdirektion  
Amt für Verkehr**

# **Impuls Mobilität**

**Mobilitätsberatung im Kanton Zürich**

**Internes Seminar**

**«Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen»**

**Programm Impuls Mobilität - Dienstleistungen**

**Mittwoch, 22. Juni 2016, 14'00 – 16'00 Uhr**



# Hintergrund und Ziele

## Hintergrund

- Programm «MIU Mobilität im Unternehmen» >> Weiterentwicklung

## Ziele:

- Von Standorten induzierter Verkehr möglichst effizient und umweltverträglich abwickeln
- Umsetzung von Massnahmen beim Standort vorantreiben >> Mobilitätsmanagement

# Zielgruppen und räumliche Abgrenzung

## Zielgruppen

- Gemeinden
- Verantwortliche in Betrieben
- Verwalter von Wohnsiedlungen
- Bauherren / Investoren / Grundeigentümer (Planungen von Neubauten)
- Event-Veranstalter

## Räumliche Abgrenzung

- Kanton Zürich (ohne Stadt Zürich, jedoch in enger Zusammenarbeit und Abstimmung)



# Massnahmen \ Zielgruppen

**Behörden  
Grundeigentümer,  
Bauherren, Investoren**

**Betriebe**

**Wohnsiedlungen**

**Veranstalter**

	Betriebe	Wohnsiedlungen	Veranstalter	Behörden Grundeigentümer, Bauherren, Investoren
Aussen- und Strassenraumgestaltung		X		X
Ressourcenschonender Geschäftsverkehr	X			
Spesenreglement	X			
Erschliessung Fuss- und Veloverkehr	X	X	X	X
Veloabstellplätze	X	X	X	X
Ergänzende Veloinfrastruktur	X	X		X
Velosharing	X	X		
ÖV-Angebot	X	X	X	X
Carsharing	X	X		X
Carpooling	X	X	X	
Betriebsfahrzeuge	X			
Parkraummanagement	X	X	X	X
Mobilitätsinformationen	X	X	X	
Aktionen und Anlässe	X	X		
Finanzielle Anreize	X	X	X	
Mobilitätsverantwortliche/r	X	X	X	
Flexible Arbeitsformen	X			X
Mobilitätskommission/Mobilitätsfonds	X	X		X
Logistik/Versorgung	X	X	X	X

# Leistungen und Organisation

## Leistungen

- Beratung und Betreuung
- Wissenstransfer und Vernetzung
- Information

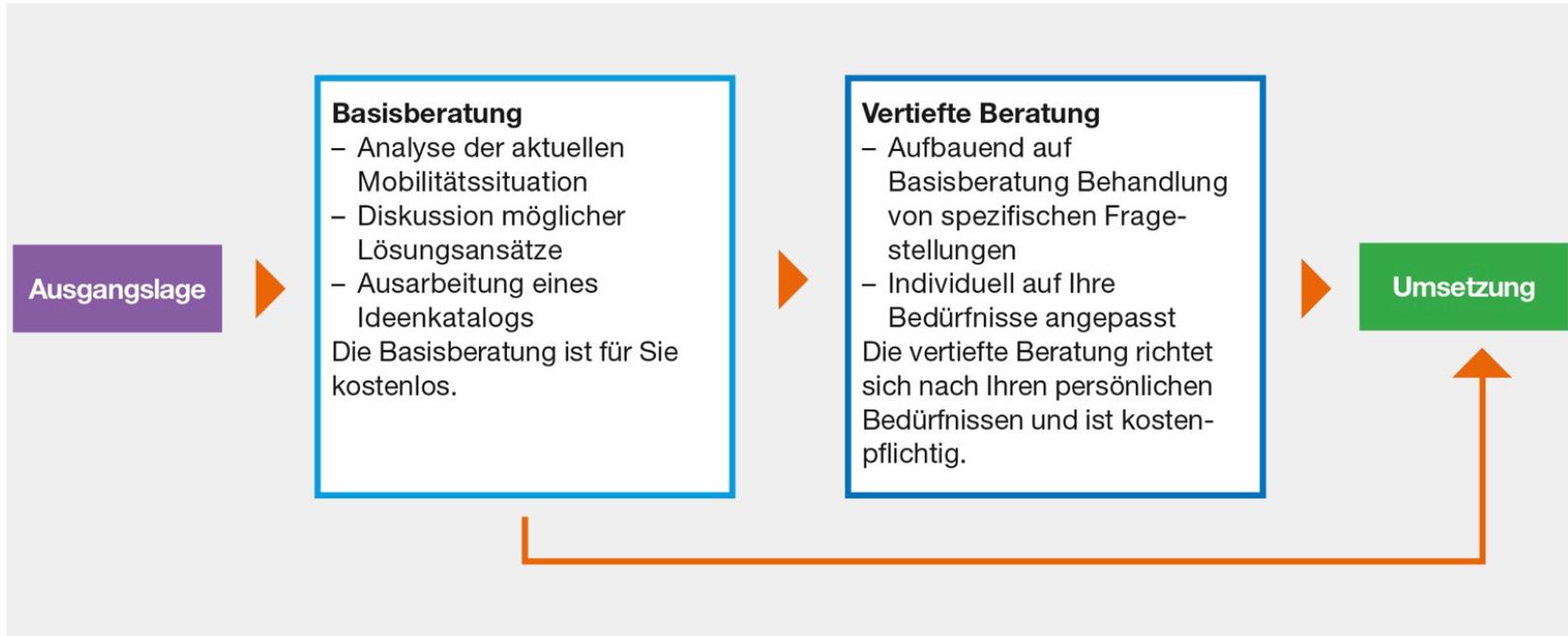
## Organisation

- Amt für Verkehr (Leitung)
- Geschäftsstelle «Impuls Mobilität» (Ausführung)



Roberto De Tommasi, Nora Herbst, Stefan Schneider

# Beratung und Betreuung (Impulsberatung)



# Wissenstransfer und Vernetzung



Mobilitätslunch



Gemeindeforum



themen- und  
zielgruppenspezifische  
Seminare



Informationsveranstaltung  
Staatsstrassen

# Information

**Wie unterstützt der Kanton**

Überblick  
Beratungskommission      Mobilitätsbüro  
Basisberatung      Newsletter  
Verteilte Beratung

**Newsletter**

Bestellung Newsletter Impuls Mobilität

Der Newsletter wird per Post verschickt  
Die mit \* bezeichneten Felder sind Pflichtfelder. Bitte füllen Sie alle diese aus.

Name \*

Vorname \*

Funktion

Organisation

Adresse \*

PLZ/ Ort \*

Telefon



Newsletter

**MU Mobilität im Unternehmen**

Best Practice

**Klinik im Park, Zürich**  
Tätigkeiten der Firma



**Ausgangslage**

**Mobilitätsmassnahmen**

**Rolle von MU**

Best Practice



Broschüre

**Impuls Mobilität**  
Parkraummanagement

**Beschreibung**

**Impuls Mobilität**  
Mobilitätsinformationen

**Beschreibung**

**Impuls Mobilität**  
Impuls Mobilität

Massnahmenblätter



# Kontakt

Birgit Grebe

Gesamtverkehr, Programmleitung «Impuls Mobilität»

Tel. 044 259 54 04, [birgit.grebe@vd.zh.ch](mailto:birgit.grebe@vd.zh.ch)



**Kanton Zürich  
Volkswirtschaftsdirektion  
Amt für Verkehr**

# **Impuls Mobilität**

**Mobilitätsberatung im Kanton Zürich**

**Internes Seminar**

**«Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen»**

**Mittwoch, 22. Juni 2016, 14'00 – 16'00 Uhr**



# Inhalt

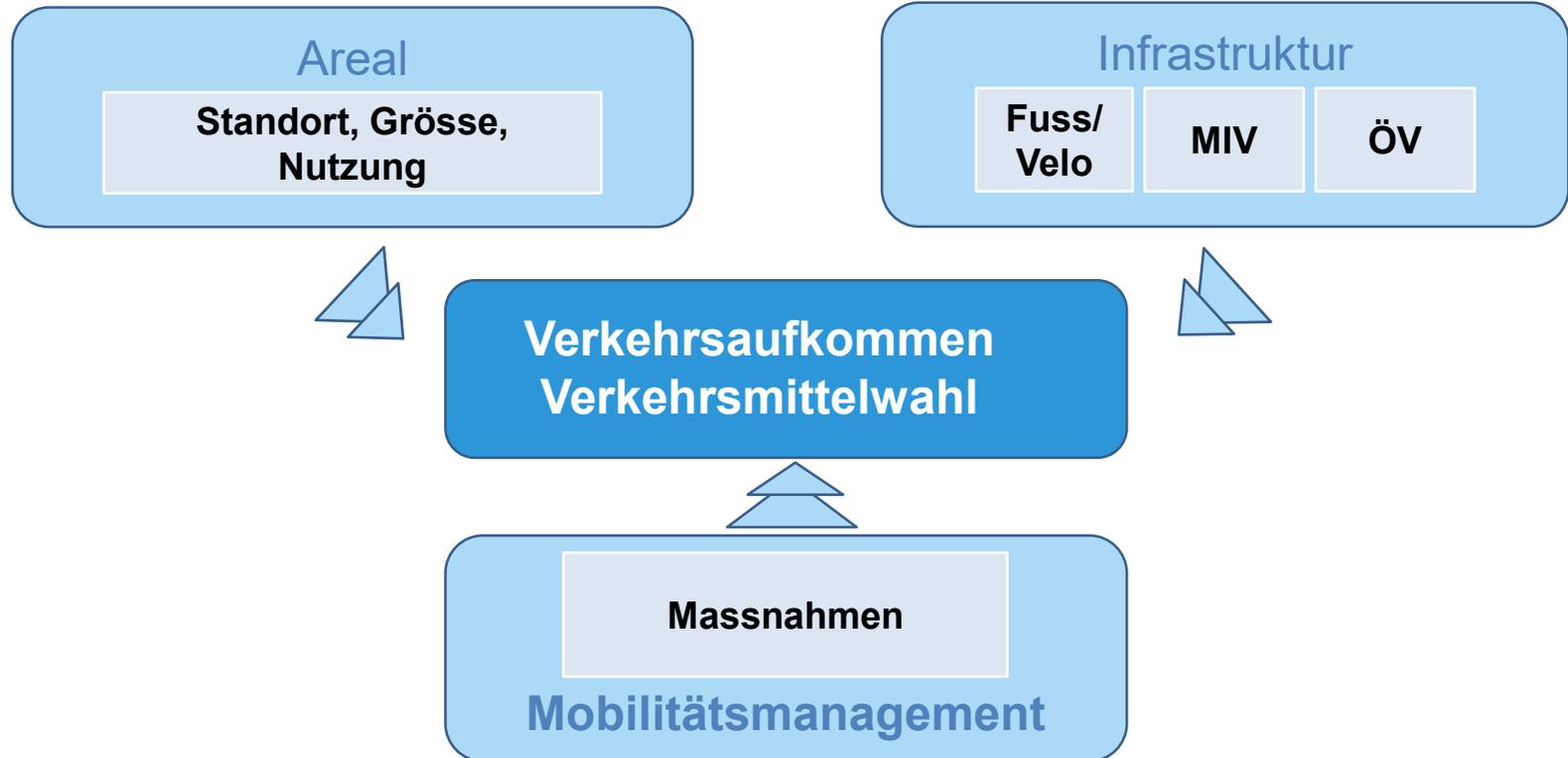
1. Beeinflussungsmöglichkeiten - Grundzüge
2. Was können Behörden tun? Arealspezifische Instrumente
3. Was können Behörden tun? Generell wirkende Instrumente
4. Illustration am Beispiel «Bülachguss»

# Ziel

An Beispiel aufzeigen ...

- ... was eine Impuls-Mobilität-Beratung leisten kann
- ... welche Grundlagen Impuls-Mobilität dafür idealerweise braucht.

# Einflussfaktoren auf Verkehrsaufkommen





# Nutzen

- Verringerung des Raumbedarfs
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit
- Reduktion des Energieverbrauchs
- Verbesserung der Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln
  
- Beitrag zur besseren Auslastung der verschiedenen Verkehrssysteme (MIV, ÖV, Fuss- / Veloverkehr, kombinierte Mobilität)

→ vgl. auch [www.mobilitätsmanagement.ch](http://www.mobilitätsmanagement.ch) → MIPA

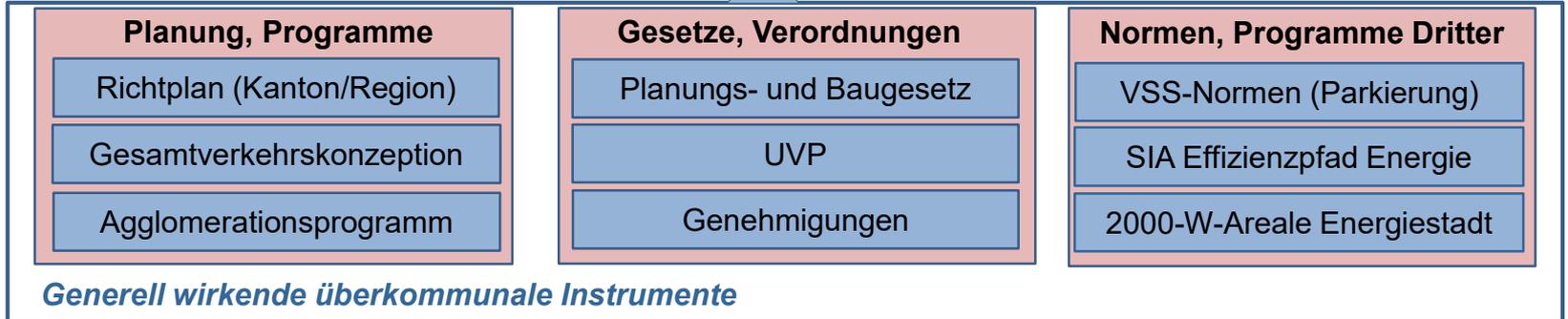


## **Was können Behörden tun?**

Entwicklung über arealspezifisch wirkende kommunale Instrumente beeinflussen

# Instrumente

*Arealspezifisch wirkende Planungsinstrumente*





# Studienauftrag und Wettbewerb

- Mobilitätsmanagement frühzeitig thematisieren
- Spielräumen ausloten, v.a. auch im Zusammenspiel von Infrastruktur und Mobilitätsmanagement

Im Rahmen des Studienauftrages soll geprüft werden, wieweit **autoreduzierte Nutzungen** am Standort realisiert werden können. Der Parkplatzbedarf soll für die bestehenden sowie für die zukünftigen Nutzungen ermittelt werden. Er wird gemäss BZO und PP-Wegleitung sowie nach der VSS-Norm 640 281 berechnet. Für das Projekt ist gestützt auf die **Grundlagen der Richtplanung** (Leitbild) und auf **Ziffer 9.4 der Norm** vorgesehen, die Anzahl der erforderlichen Pflichtparkplätze auf **XY % des minimalen massgeblichen Bedarfs** zu senken.

Quelle: angelehnt an MIPA-Handbuch «Verankerung des Mobilitätsmanagements»



# Sondernutzungsplanung

## Ziele

- Mobilitätskonzept grundeigentümergebunden absichern
- Zu bearbeitende Inhalte definieren

## Empfohlene Behandlung «beschränkend»

- In verkehrlich sensiblen Gebieten
- Bei hohem, durch das Projekt ausgelöstem Verkehrsaufkommen

## Empfohlene Behandlung «freilassend»

- Möglichkeiten zur freiwilligen Reduktion schaffen
- In allen Gebieten/Fällen



# Sondernutzungsplanung (1/2)

## § 27: Mobilitätskonzept

Mit einem im Rahmen des ersten **Baubewilligungsverfahrens** vorzulegenden und zu genehmigenden Mobilitätskonzept ist für das ganze Areal aufzuzeigen, wie die Mobilität aller Nutzergruppen (Beschäftigte, Bewohnerschaft, Besuchende, Kundschaft) im **Sinne der verkehrlichen Zielsetzungen der Sondernutzungsplanung** zu ihrem räumlichen Umfeld organisiert und zu bewältigen ist.

Die Bauherrschaft erarbeitet das Mobilitätskonzept und stellt dessen Umsetzung sicher.

Quelle: angelehnt an MIPA-Handbuch «Verankerung des Mobilitätsmanagements»



## Sondernutzungsplanung (2/2)

Im vorzulegenden Mobilitätskonzept müssen folgende Punkte enthalten sein:

### Ziele

- Projektbeschreibung mit wichtigsten **Eckdaten** (Nutzungen, nachvollziehbare Herleitung der Anzahl Auto-Parkfelder und Veloabstellplätze, öV- und Velo/Fussverkehr-Anbindung; wichtigste Ziele und Quellen des erwarteten Verkehrsaufkommens)
- monetäre **Parkraumbewirtschaftung** mit verkehrswirksamer Gebührenhöhe (ohne Bewohner)
- **Informationen und Anreize** zum Benützen des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs (z.B. Ökobonus)
- bedarfsgerechtes **Carsharing**-Angebot
- **Monitoring/Controlling**



# Gestaltungsplan – Beispiel GP Bülach Nord

... Beitrag an die Erreichung des bimodalen Modalsplitziels von 21% ÖV-Anteil (Jahr 2030) für die Region Unterland. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Neuverkehr im Gestaltungsplanperimeter soll 55% erreichen.

Quelle: öff. GP Bülach-Nord; Ziffer 1, Abs.2.

Für die Teilgebiete C und D ist jeweils ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten. Darin sollen Massnahmen aufgezeigt werden, wie das bimodale Modal-Split-Ziel sowie der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Neuverkehr gemäss Ziff. 1 Abs. 2 erreicht werden kann.

Das Mobilitätskonzept ist gleichzeitig mit dem ersten Bauvorhaben auf dem jeweiligen Baufeld der Baubehörde zur Bewilligung vorzulegen.

Quelle: öff. GP Bülach-Nord; Ziffer 4, Abs.5 und 6.



# Gestaltungsplan – Beispiel GP Bülach Nord

Der Stadtrat kann eine gegenüber Ziff. 10 Abs. 2 reduzierte Anzahl Parkplätze für autoarme Nutzungen wie autofreies Wohnen, Alterswohnen, Carsharing-Modelle u. dgl. bewilligen, sofern ein reduzierter Bedarf über ein Mobilitätskonzept nachgewiesen und durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird.

Von der Reduktion generell ausgenommen sind Besucher-, Kunden- und Behindertenparkplätze.

Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet, die minimal erforderliche Anzahl Abstellplätze planerisch nachzuweisen und diese bei wiederholten Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts zu realisieren.

Ist die nachträgliche Realisierung unverhältnismässig, ist für alle fehlenden Pflichtparkplätze eine Ersatzabgabe im Sinne der Parkplatzverordnung der Stadt Bülach zu leisten.

Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.



# Gestaltungsplan – Beispiel GP Umfeld Grüze

## Art. 12 Mobilitätskonzept

Für die einzelnen Baufelder ist jeweils ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten. Darin sollen Massnahmen aufgezeigt werden, die den induzierten Verkehr mit den Strassenkapazitäten sowie mit dem öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr abstimmen.

Das Mobilitätskonzept ist gleichzeitig mit dem ersten Bauvorhaben auf einem Baufeld der Baubehörde zur Bewilligung vorzulegen.

Quelle: öffentlicher Gestaltungsplan «Umfeld Grüze», Stadt Winterthur



# Projekt, Baugesuch

## Ziele

- Mobilitätskonzept mit Inhalten festsetzen und verankern
- Wirkung der Massnahmen prüfen
- Mittels Controlling-Pflicht sicherstellen, dass Zielvorgaben eingehalten bzw. bei Nichteinhaltung Sanktionen getroffen werden können

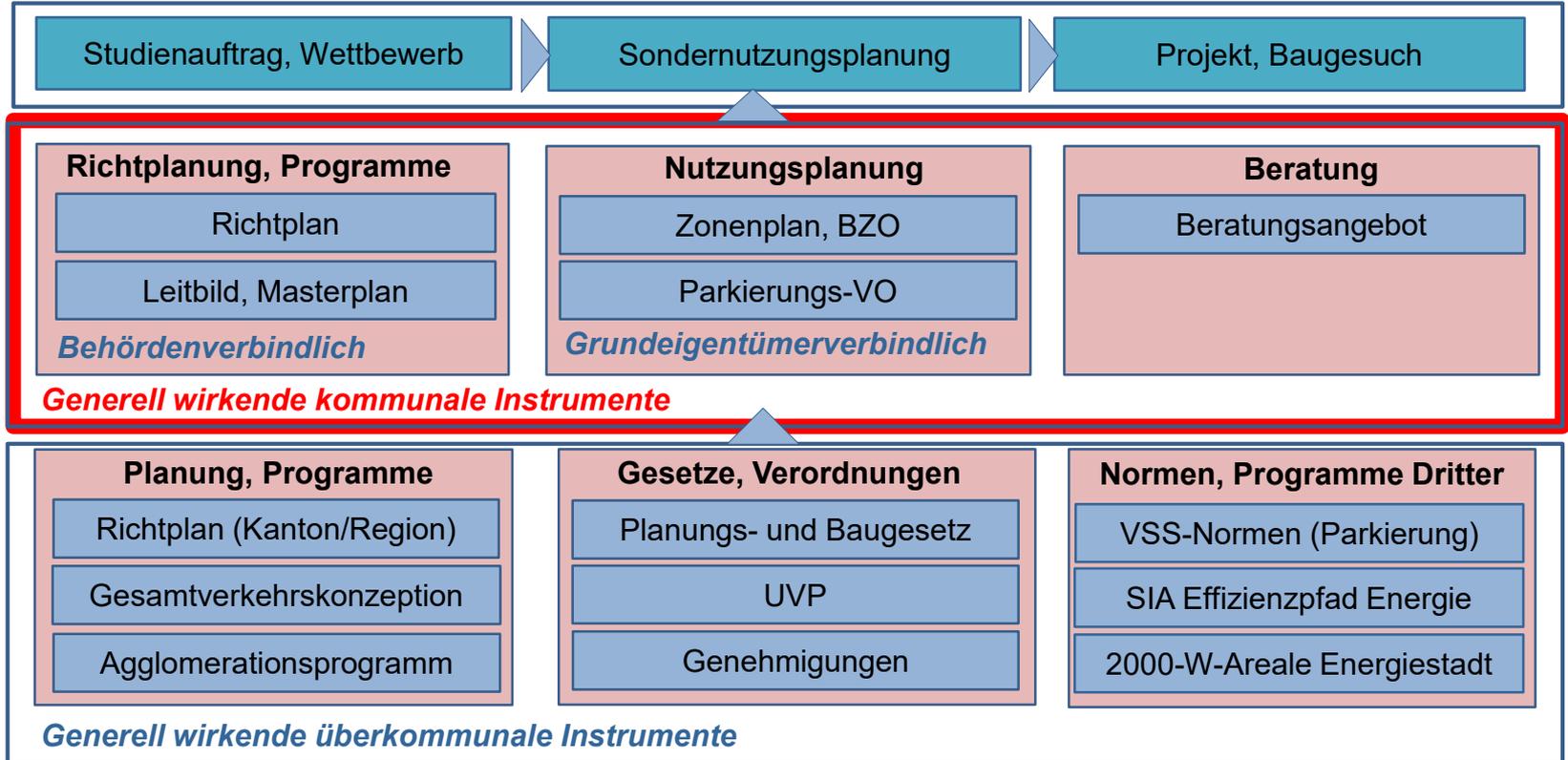


## **Was können Behörden tun?**

Über generell wirkende kommunale Instrumente günstige Rahmenbedingungen setzen

# Grundlagen

## *Arealspezifisch wirkende Planungsinstrumente*





## Richtplan – Beispiel Kt. ZG

### S 5.2.3

In den Gebieten für Verdichtung ist eine erhöhte Ausnutzung zulässig. Die Gemeinden führen vor einer Umzonung mit Erhöhung der Ausnutzungsziffer für grössere Teilgebiete oder das Gesamtgebiet ein qualifiziertes städtebauliches Variantenstudium durch. Das Verfahren setzt sich mit mindestens folgenden Punkten auseinander:

- a. Städtebau, Nutzungsart, -verteilung und -mass
- b. Erschliessung (MIV, ÖV, LV, **Mobilitätsmanagement**, Energieversorgung)
- c. Freiraum und landschaftliche Einbettung
- d. Die Gemeinden sichern die Qualitäten des städtebaulichen Verfahrens grundeigentümerverbindlich im Zonenplanverfahren.

Quelle: MIPA-Handbuch «Verankerung des Mobilitätsmanagements», Richtplantext; rechtskräftige Beschlüsse bis 29. August 2013



## Bau- und Zonenordnung – Beispiel

Autoarme Nutzungen können von der Verpflichtung zur Erstellung von Personenwagen-Abstellplätzen teilweise befreit werden, sofern ein reduzierter Parkplatzbedarf über ein **Mobilitätskonzept** nachgewiesen und durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird. Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet, die minimal erforderliche Anzahl Personenwagen-Abstellplätze **planerisch nachzuweisen und grundbuchrechtlich zu sichern** und diese bei wiederholten Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts zu realisieren. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken und auf Rechtsnachfolger übertragen zu lassen.

Der Gemeinderat kann im Rahmen des Mobilitätskonzeptes autoarme Nutzungen bei besonderen örtlichen und betrieblichen Verhältnissen **vom Nachweis der Vorhalteflächen entbinden**.

# Beratung

## Elemente

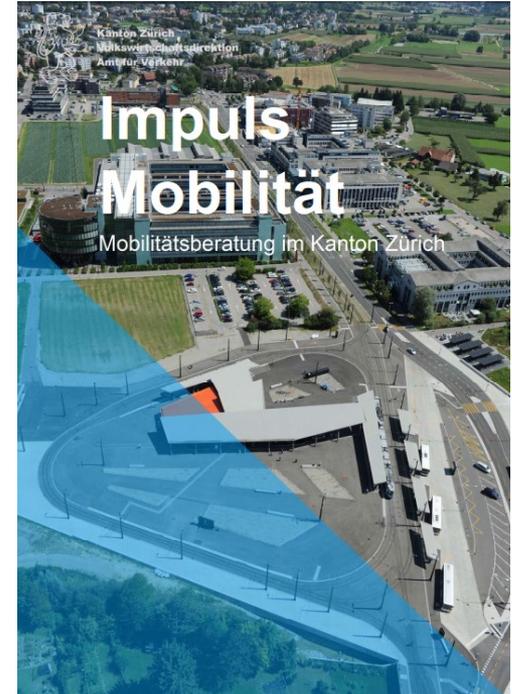
- Beratung durch Stelle der Behörde oder beauftragte private Stelle

## Charakter

- Wissensstand zum Mobilitätsmanagement erhöhen
- Zur freiwilligen Umsetzung von Massnahmen motivieren

## Angebot

- Geschäftsstelle Impuls Mobilität



# Beispiel «Bülachguss»

Illustration



## Beispiel Bülachguss - Fakten

- Gemeinde Bülach, Gebiet Bülach Nord (nahe am Bahnhof)
- Öffentlicher Gestaltungsplan durch Stadt Bülach erlassen
- Nachweis gefordert, dass öV 55% des Verkehrszuwachses der Entwicklung übernimmt, der nicht auf den Velo- und Fussverkehr entfällt (bimodaler Modal-Split)
- Privater Gestaltungsplan in Prüfung
  
- Allreal als Entwickler
- 1 Baufeld Verkauf, Dienstleistungen, Gastro, Büro, Konferenzsaal
- 1 Baufeld Büronutzungen
- 5 Baufelder Wohnen (Miete und Stockwerkeigentum)
- 429 PP; ca. 75% davon Wohnen



# Erfahrungen Bülachguss (1/3)

## Zielsetzungen Gesamtareal

- Probleme bei bimodalem Modal-Split-Ziel mit definiertem öV-Anteil (nicht Controlling-fähig, daher eher MIV-Fahrten begrenzen)

## Anforderungen an Mobilitätskonzept

- Gesamtgebietsbezogenes Mobilitätskonzept (→ Muster erstellen)
- übergreifende Regeln sollen verhindern, das 1. Bauprojekt alle Kapazitäten konsumiert
- Vollzugstauglichkeit sichern (Modal-Split-Ziele teilgebietsspezifisch festlegen; Regelungen für Betriebsphase)
- Teilgebietsbezogenes Mobilitätskonzept (→ Muster erstellen)



## **Erfahrungen Bülachguss (2/3)**

### **Anzahl Parkfelder als wesentliches Steuerungsinstrument**

- Anzahl PP tiefhalten (Zwang, aber auch Freiraum für freiwilliges Unterschreiten einer Bauherrschaft, z.B. Wohnbaugenossenschaft)
- Umgang mit PP für Besucher/Kunden (Areal mit Mehrfachnutzung oder an Top-öV-Lagen)
- Umgang mit Anforderung «planerischer Nachweis»
- Parkraumbewirtschaftung (ab der 1. Minute)
- Rahmenbedingungen entscheidend (Kant. PP-Wegleitung, BZO-Revisionen, Gestaltungspläne)

### **Carsharing**

- PP alleine reicht nicht – es braucht ein Auto drauf (z.B. mobility@home)



## **Erfahrungen Bülachguss (3/3)**

### **Auswirkungen prüfen, Sanktionen definieren (Controlling)**

- Controlling und seine Finanzierung regeln
- Kontrollierbare Parameter festsetzen; z.B. MIV-Fahrten (Schwellenwert z.B. aus UVP herleiten), Anzahl Carsharing-Fahrzeuge, minimale Höhe Mobilitätsbonus; Verzicht auf Erhebungspflicht öV, Velo, FG.
- Zählsysteme verlangen (z.B. Barrierensysteme an Parkieranlagen)
- Periodisches Controlling verlangen, später evtl. Ausdehnung Intervall. Ein «einmaliges» Controlling reicht nicht aus.
- Sanktionen festlegen
- Öffentlich-rechtliche Verpflichtung im Grundbuch