



Kanton Zürich  
**Volkswirtschaftsdirektion**  
Amt für Mobilität

# **Mobilitätsmanage- ment in der kantona- len Verwaltung**

**Eine Starthilfe**

**1. September 2023**





**Auftraggeber**

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

**Verfasser**

metron

Metron Verkehrsplanung  
Schifflande 26, 8001 Zürich Adresse,  
[www.metron.ch](http://www.metron.ch), [info@metron.ch](mailto:info@metron.ch)

# Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Für wen ist die Starthilfe?</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Warum?</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Wo?</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Wie?</b>	<b>11</b>
4.1	Prozessschritte und Beteiligte	11
4.2	Gesamtkantonale Rahmenbedingungen	12
4.2.1	Kantonales Personalrecht	12
4.2.2	Kantonales Immobilienmanagement	13
4.2.3	Geschäftsfahrzeuge	14
4.2.4	Kantonales Finanzrecht	14
4.2.5	Beratungsangebot Impuls Mobilität	15
4.3	Massnahmenset: Eine Auswahl gängiger Massnahmen	16
4.4	Standorteigenschaften	17

# 1 Für wen ist die Starthilfe?

Diese Starthilfe wurde im Rahmen der Beantwortung des Postulats KR-Nr. 113/2020 «Potenziale des Mobilitäts- und Parkierungsmanagement nutzen» erstellt. Sie richtet sich an alle Organisationseinheiten der kantonalen Verwaltung, die sich mit der Mobilität ihrer Mitarbeitenden vertiefter auseinandersetzen wollen.

Die Starthilfe zeigt auf:

**Warum** soll man ein Mobilitätsmanagement einführen und wem nützt es?

**Wo** sind die Standorte der kantonalen Verwaltung und wer arbeitet dort?

**Wie** geht man das Mobilitätsmanagement an und welche Rahmenbedingungen gilt es zu beachten?

## 2 Warum braucht es ein Mobilitätsmanagement?

Mobilitätsmanagement zielt auf eine effiziente sowie umwelt- und sozialverträgliche Personenmobilität ab. Mobilitätsmanagement ist immer standortspezifisch zu denken.

**Aus Sicht der Allgemeinheit** dient das Mobilitätsmanagement insbesondere den folgenden Zwecken:

- der Luftreinhaltung,
- dem Klimaschutz,
- dem Lärmschutz,
- der effizienten Flächennutzung bei Strassen und Parkflächen als Verkehrsinfrastrukturen,
- einer guten Erreichbarkeit.

**Für jede einzelne Person** liegen in den Massnahmen des Mobilitätsmanagements Möglichkeiten zur Förderung der eigenen Gesundheit, zu Kostenersparnis sowie einer attraktiveren Form der Reisezeitnutzung. Zusätzlich kann damit der persönliche CO<sub>2</sub>-Fussabdruck verkleinert werden.

**Aus Sicht der Organisationseinheit**, die ein Mobilitätsmanagement einführen will, können die Massnahmen verknüpft sein mit anderen Zielsetzungen, wie z.B. der Attraktivität als Arbeitgeberin oder auch der ökonomischen Mittelverwendung.

Das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Zürich sieht vor, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs von 2013 bis 2030 von 30% auf 40% steigen soll. Zu diesem Ziel haben die Beschäftigten von privaten Unternehmen wie auch der öffentlichen Hand beizutragen.

Auf Stufe Bund wird ein Mobilitätsmanagement ab 2024 umgesetzt werden<sup>1</sup>.

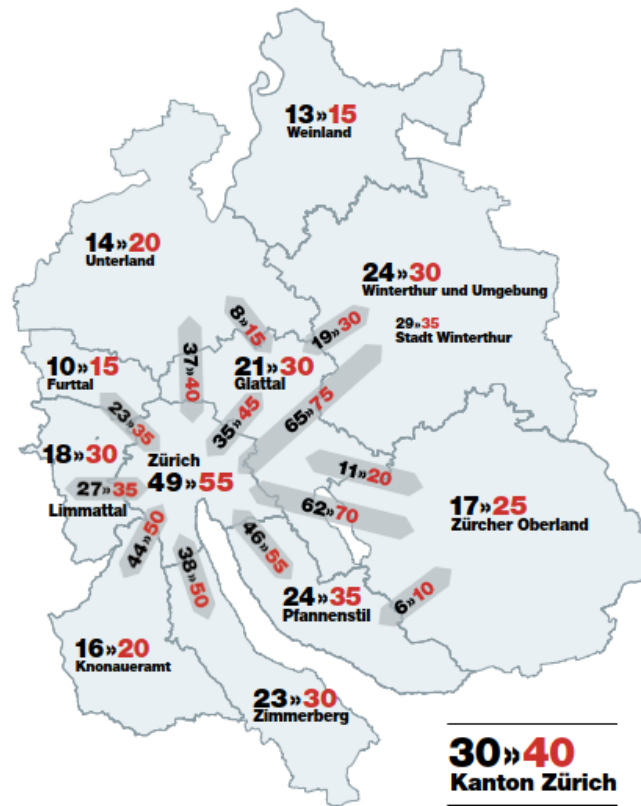
Die Stadt Zürich prüft derzeit Massnahmen, um den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr auf dem Arbeitsweg und bei Dienstfahrten weiter zu fördern<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> [www.uvek.admin.ch/](http://www.uvek.admin.ch/) > Das UVEK > Medien > Medienmitteilungen > 9.12.2022. Direktlink: <https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home/uvek/medien/medienmitteilungen.msg-id-92106.html>

<sup>2</sup> [www.stadt-zuerich.ch/taz/](http://www.stadt-zuerich.ch/taz/) > Verkehr > Mobilitätsberatung.  
Direktlink: <https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/stadtverkehr2025/mobilitaetsberatungen.html>

Abb. 16: Erhöhung des ÖV-Anteils am Modalsplit (Ziel 2.2)



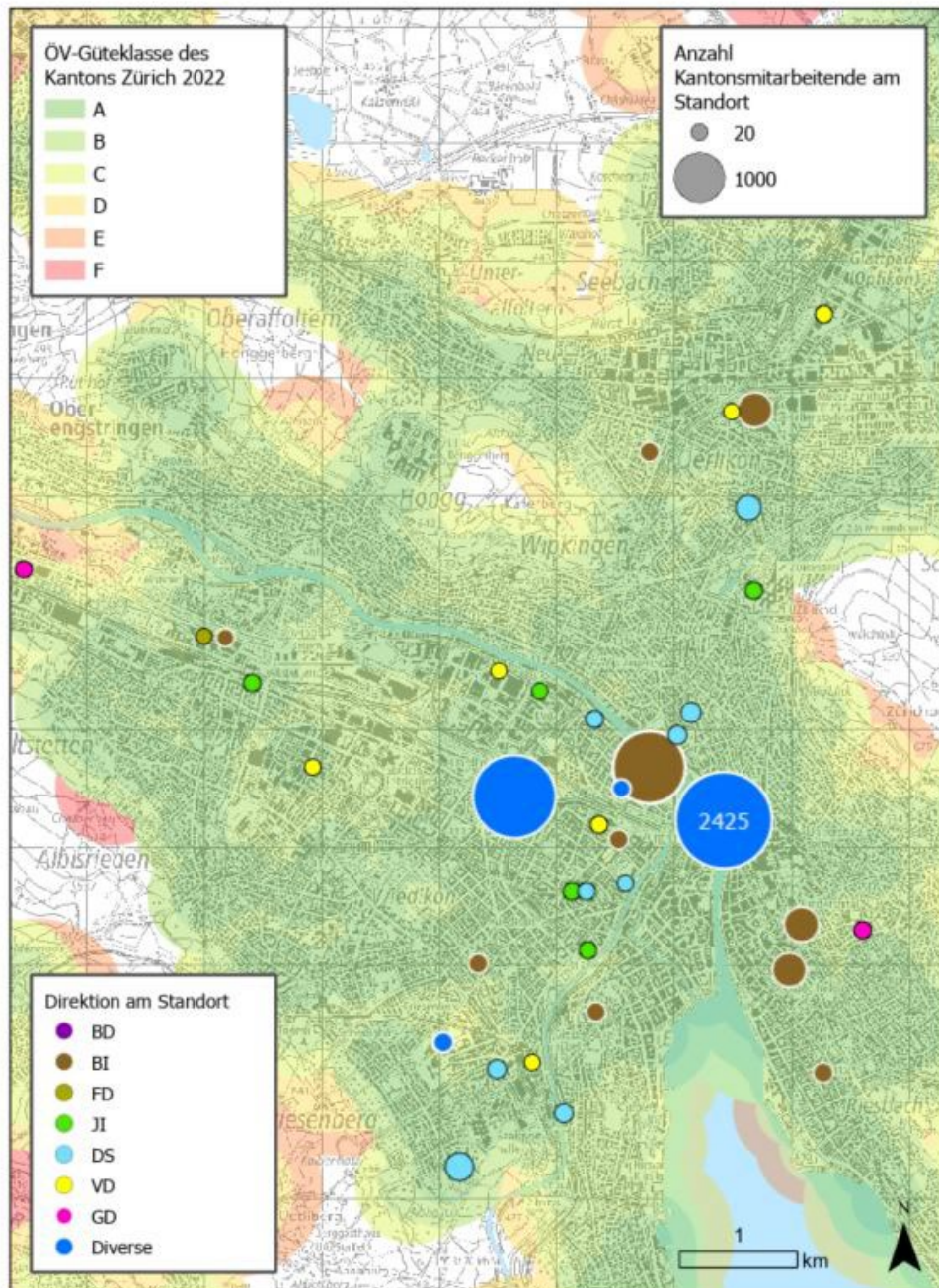
ÖV-Anteile am Modalsplit 2013 (Ist) » 2030 (Ziel)  
 Prozentuale Anteile jeweils an allen ÖV- und MIV-Wegen  
 im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr (DNV)  
 Auf Korridoren nur Beziehungen > 40'000 Wege dargestellt

### Abbildung 1 Erhöhung des ÖV-Anteils am Modal Split

Quelle: Gesamtverkehrskonzept Kanton Zürich 2018, S. 35

### **3 Standorte der kantonalen Verwaltung**

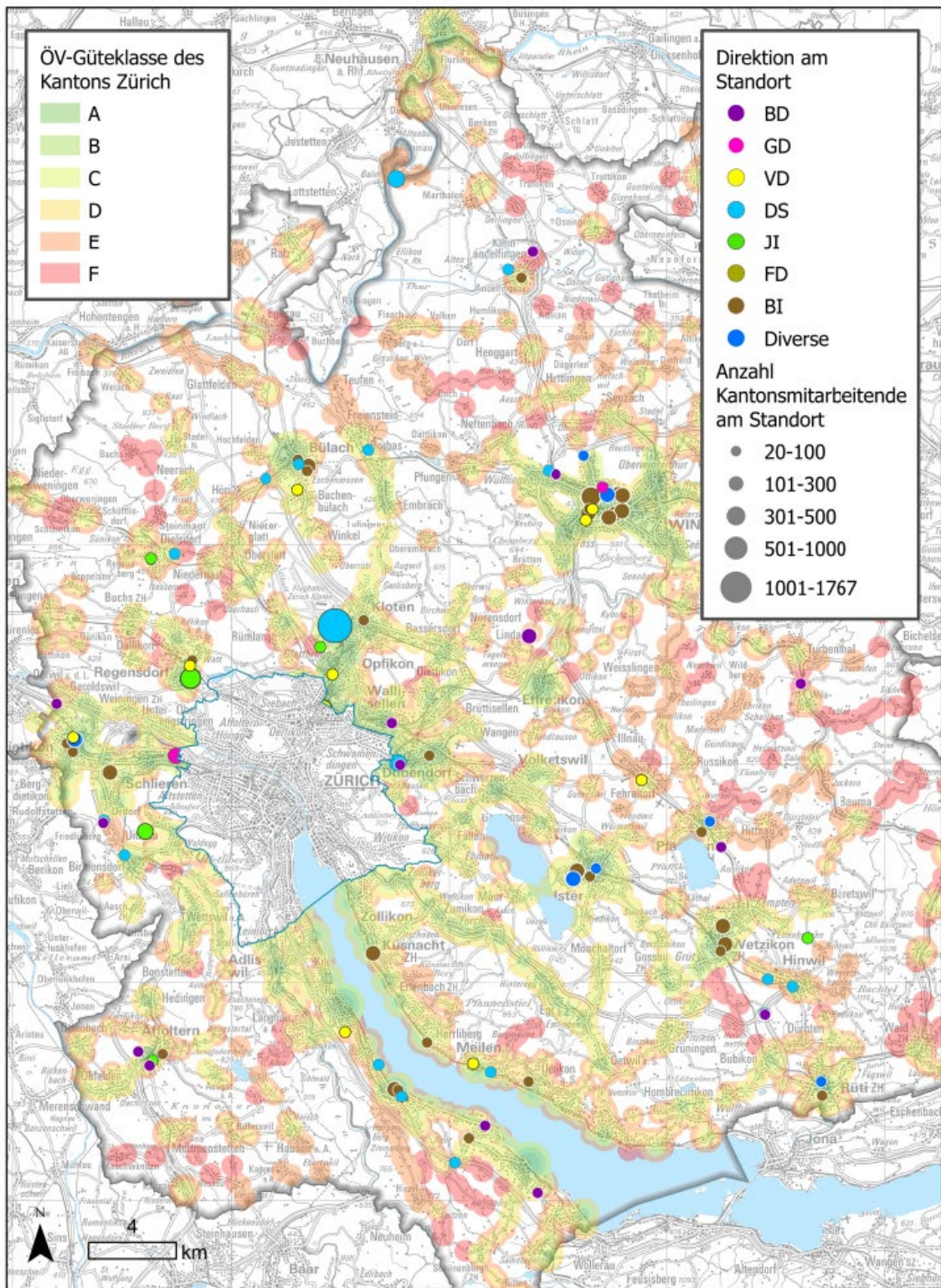
Die nachfolgenden Karten zeigen eine Übersicht der Standorte der kantonalen Verwaltung (Direktionen und Staatskanzlei) mit mindestens 20 Mitarbeitenden, ohne Volksschulen.



**Abbildung 2 Standorte der kantonalen Verwaltung in der Stadt Zürich (ÖV-Güteklasse, Anzahl Beschäftigte, vertretene Direktionen)**

Quelle: Personalinformationssystem Kanton Zürich, Stand 01.05.2022, Immobilienregister des Kantons Zürich





**Abbildung 3 Standorte der kantonalen Verwaltung im Kanton Zürich (ÖV-Güteklasse, Anzahl Beschäftigte, vertretene Direktionen)**

Quelle: Personalinformationssystem Kanton Zürich, Stand 01.05.2022, Immobilienregister des Kantons Zürich

Bei den Direktionen und der Staatskanzlei (ohne Bezirks- und Rechtspflegebehörden, Anstalten und Volksschulen) arbeiten rund 20 000 Personen an 300 verschiedenen Standorten.

Die engere Zentralverwaltung umfasst die Standorte der kantonalen Verwaltung in unmittelbarer Nähe des Zürcher Hauptbahnhofs. In den Gebäuden der engeren Zentralverwaltung arbeiten ca. 2000 Personen. Diese Liegenschaften sind bestens mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen (ÖV-Güteklasse A, sehr gute Erschliessung). In ihrer Umgebung stehen kaum Autoabstellplätze zur Verfügung, dafür zahlreiche Veloabstellplätze, wobei das Angebot in letzter Zeit ständig ausgebaut wurde (z.B. Veloparkinganlagen Stampfenbachplatz). Daraus lässt sich der Schluss ziehen, dass im Modal-Split des Pendlerverkehrs bei den Beschäftigten an den Standorten der engeren Zentralverwaltung der Anteil des motorisierten Individualverkehrs gering ausfällt.

An Standorten ausserhalb der engeren Zentralverwaltung sind rund 18 000 Personen tätig. Diese konzentrieren sich auf zwei Standorte in der Stadt Zürich (Polizei- und Justizzentrum, Steueramt Bändliweg) und einen am Flughafen Zürich (Kantonspolizei, Prime Center), die alle in der ÖV-Güteklasse A liegen.

# 4 Wie kommt man zu einem standortgerechten Mobilitätsmanagement?

Im Sinne eines standortgerechten Mobilitätsmanagements liegt der Fokus auf einer dezentralen Umsetzung. Jede Verwaltungseinheit bzw. jeder Standort kann somit in Abstimmung mit der Situation vor Ort und den geltenden Rahmenbedingungen für sich das sinnvollste Set an Mobilitätsmassnahmen auswählen. Die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse werden dabei respektiert und einbezogen.

## 4.1 Prozessschritte und Beteiligte

### Prozessschritte

In der Regel werden bei der Planung zu einem Mobilitätsmanagement die folgenden Schritte durchlaufen:

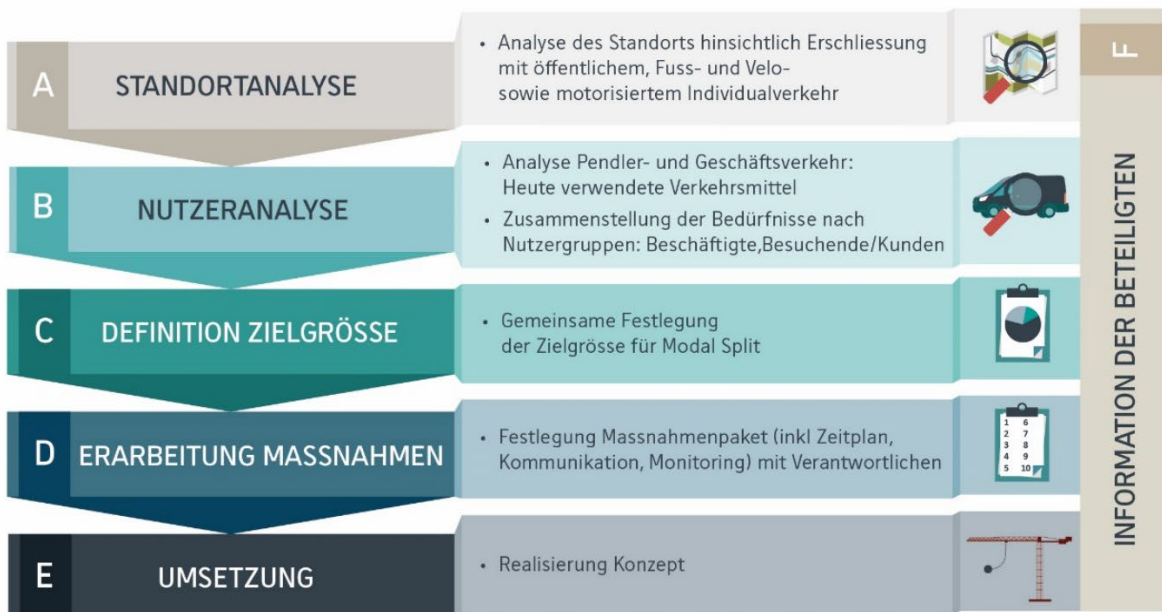


Abbildung 4 Prozessschritte

Quelle: Metron

## Beteiligte

Der Kreis der Beteiligten kann pro Organisationseinheit frei bestimmt werden. Die Erfahrung zeigt, dass es sinnvoll ist, von Beginn an eine begleitende Arbeitsgruppe einzusetzen. Eine Personalvertretung sollte dabei einbezogen werden. Die verschiedenen Nutzergruppen bestimmen zu Beginn des Prozesses jeweils eine Ansprechperson, die in der Arbeitsgruppe die Verbindungsfunktion übernimmt und sich bei wichtigen Fragen mit der spezifischen Nutzergruppe austauscht sowie regelmässig über den Stand des Prozesses informiert. Die Arbeitsgruppe behält idealerweise ihre Funktion auch während der Umsetzung, um das Monitoring zu begleiten und auf Veränderungen in den Rahmenbedingungen und neue Herausforderungen einzugehen.

Das kantonale Angebot für Mobilitätsberatung Impuls Mobilität<sup>3</sup> kann den Kontakt zu Beratungsangeboten vermitteln.

## 4.2 Gesamtkantonale Rahmenbedingungen

Die Planung des Mobilitätsmanagements erfolgt ausgehend von den rechtlichen Rahmenbedingungen:

### 4.2.1 Kantonales Personalrecht

#### Vollzugsverordnung zum Personalgesetz (VVO<sup>4</sup>)

Die kantonale Vollzugsverordnung zum Personalgesetz verpflichtet, wenn immer möglich, zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs bei Dienstreisen. Entsprechend fallen die Spesenregelungen aus. Es liegt in der Verantwortung jeder Verwaltungseinheit, die zielgerechte Umsetzung der Spesenregelung zu begleiten. Entsprechende Hilfestellungen finden sich im Handbuch Personalrecht<sup>5</sup>.



Die kantonale Spesenregelung definiert Spesen grundsätzlich als Ersatz für tatsächlich entstandene dienstliche Auslagen. Nicht finanzierbar sind deshalb pauschale Beiträge an ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs für den Pendlerverkehr der Mitarbeitenden, wenn dieses nicht für die Ausübung der Tätigkeit benötigt wird.

#### Weisung «Flugzeugreisen des kantonalen Personals»<sup>6</sup>

Eine Weisung der Finanzdirektion vom 22. März 2023 definiert, dass das Flugzeug auf Dienstreisen in der Regel nur ab einer Reisezeit von sechs Stunden pro Weg genutzt werden darf.



---

<sup>3</sup> [www.zh.ch/impulsmobilitaet](http://www.zh.ch/impulsmobilitaet)

<sup>4</sup> [www.zh.ch/zhlex](http://www.zh.ch/zhlex) --> Vollzugsverordnung zum Personalgesetz (VVO)

<sup>5</sup> [www.zh.ch/](http://www.zh.ch/) > Arbeiten beim Kanton > Für HR-Profis > Handbuch Personalrecht > Rechte und Pflichten > Spesen (Direktlink: [Spesen | Kanton Zürich](#))

<sup>6</sup> [www.zh.ch/](http://www.zh.ch/) > Arbeiten beim Kanton > Für HR-Profis > Handbuch Personalrecht > Rechte und Pflichten > Spesen (Direktlink: [Weisung Flugreisen | Kanton Zürich](#))

## Merkblatt «Mobiles Arbeiten»<sup>7</sup>

Das Merkblatt Mobiles Arbeiten der HR-Konferenz vom 23. Mai 2022 gilt verwaltungsübergreifend zur Regelung von Home-Office. Für die Umsetzung des digitalen Arbeitsplatzes ist das Amt für Informatik zuständig und steht für Auskünfte zur Verfügung. Mobiles Arbeiten eignet sich zur Vermeidung bzw. Verkürzung der Wege, sowie zum Brechen der Verkehrsspitzen.



## Betriebliches Gesundheitsmanagement

Verwaltungsübergreifende Massnahmen im Bereich des betrieblichen Gesundheitsmanagements befinden sich derzeit in Diskussion. Die HR-Konferenz kann Informationen zum Stand der Planung zur Verfügung stellen. Es steht den Verwaltungseinheiten offen, selbständig für ihre Einheit<sup>8</sup> Massnahmen im Bereich des betrieblichen Gesundheitsmanagements zu ergreifen.



Die Teilnahme am Programm bike-to-work<sup>9</sup> kann selbständig auf Initiative der Mitarbeitenden einer Verwaltungseinheit organisiert werden.

## Pilotprojekte

Mit zeitlich befristeten Pilotprojekten können einzelne Massnahmen innerhalb einer Verwaltungseinheit getestet und nach Ablauf der Versuchsperiode entsprechend übernommen oder angepasst werden. Personalrechtliche Bestimmungen sind dabei zu berücksichtigen.

## 4.2.2 Kantonales Immobilienmanagement

Für Immobilien im Verwaltungsvermögen ist das kantonale Immobilienmanagement grundsätzlich in drei Trägerschaftsmodellen mit abnehmendem Zentralisierungsgrad organisiert: Das Mieter-, das Delegations- und Baurechtsmodell (siehe Immobilienverordnung [ImV, LS 721.1<sup>10</sup>, Immobilienhandbuch IHB<sup>11</sup>]). Dies beeinflusst die Möglichkeiten einer Verwaltungseinheit, selbständig Massnahmen im oder am Gebäude zu initiieren (z.B. Bau neuer Velostände) oder die Parkplätze zu bewirtschaften. Der Fokus liegt in dieser Starthilfe auf dem Mietermodell.

## Mietermodell

Das Mietermodell ist die verwaltungsinterne Organisation mit entgeltlicher Nutzung der Immobilien. Es umfasst den Grossteil der kantonalen Immobilien, die direkt für die Erfüllung der öffentlichen Aufgaben durch die Direktionen, die Staatskanzlei und öffentlich-rechtlichen Anstalten genutzt werden.



<sup>7</sup> [www.zh.ch/](http://www.zh.ch/) > Arbeiten beim Kanton > Für HR-Profis > Handbuch Personalrecht > Arbeitszeit > Mobiles Arbeiten > Mobiles Arbeiten (Merkblatt) (Direktlink: [Merkblatt Mobiles Arbeiten | Kanton Zürich](#))

<sup>8</sup> Vgl. beispielsweise: [www.zh.ch/](http://www.zh.ch/) > Volkswirtschaftsdirektion > Amt für Mobilität > Personal und Dienste (Direktlink: [Betriebliches Gesundheitsmanagement | Kanton Zürich](#))

<sup>9</sup> [https://www.biketowork.ch/de/company/betrieb\\_anmelden](https://www.biketowork.ch/de/company/betrieb_anmelden)

<sup>10</sup> [www.zh.ch/zhlex](http://www.zh.ch/zhlex) --> Immobilienverordnung (ImV)

<sup>11</sup> Vgl. Immobilienhandbuch: [https://www.zh.ch/bin/zhweb/publish/regierungsratsbeschluss-unterlagen/2018/1090/Immobilienhandbuch\\_2018-11-24.pdf](https://www.zh.ch/bin/zhweb/publish/regierungsratsbeschluss-unterlagen/2018/1090/Immobilienhandbuch_2018-11-24.pdf)

Dies betrifft damit die gesamte kantonale Verwaltung mitsamt den Bezirksbehörden und folgenden selbstständigen öffentlich-rechtlichen Anstalten: die Hochschulen der Zürcher Fachhochschule, das Zentrum für Gehör und Sprache Zürich sowie die BVG- und Stiftungsaufsicht des Kantons Zürich. Die Immobilien im Mietermodell werden einschliesslich der entsprechenden Investitionen zentral gesteuert, verwaltet und bereitgestellt. Der operative Betrieb vor Ort wird dezentral durch verschiedene Stellen wahrgenommen. Die Nutzungskosten werden den Nutzenden von der zentralen Verwaltungsstelle verrechnet. Die ImV und das IHB sind hier ausschliesslich anwendbar.

Als Verwalterin der Immobilien werden sämtliche Infrastrukturmassnahmen am und im Gebäude durch das Immobilienamt ausgelöst. Ladestationen für Motofahrzeuge als Dienst- und Betriebsfahrzeuge erfolgen beispielsweise in einem spezifischen Bestellprozess der Nutzerorganisationen über das Immobilienamt. Über bauliche Massnahmen kann pro Standort bis zu einem Schwellenwert von 300 000 Franken unter gewissen Voraussetzungen von der Betreiberorganisation ein Vorhaben ausgelöst werden (vgl. § 15 ImV). In diesem Rahmen lassen sich etwa Massnahmen zu einer Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem Velo, wie z.B. Duschmöglichkeiten oder überdachte Veloabstellanlagen und Ladestationen (bei bestehender Grundinfrastruktur), realisieren.



## Parkraummanagement

Voraussichtlich ab 2026 ist die Implementierung der Parkflächen und Parkplätze in das Verrechnungskonzept des Mietermodells vorgesehen. Das Immobilienamt steht für Informationen zum Stand der Planungen zur Verfügung.



### 4.2.3 Geschäftsfahrzeuge

Das Tiefbauamt übernimmt die Funktion des Leadbuyers<sup>12</sup> für Nutzfahrzeuge über 3.5 Tonnen und die Kantonspolizei für Nutzfahrzeuge unter 3.5 Tonnen. Bei Beschaffungen müssen die Leadbuyer kontaktiert werden.



### 4.2.4 Kantonales Finanzrecht

Einige Massnahmen können selbständig vom Amt festgesetzt werden. Dabei sind die Bestimmungen gemäss Gesetz über Controlling und Rechnungslegung (CRG, LS 611) und Finanzcontrollingverordnung (FCV, LS 611.2) einzuhalten. Insbesondere bedürfen sämtliche Massnahmen einer rechtlichen Grundlage, einer Ausgabenbewilligung und eines Budgetkredits (§ 35 CRG). Eine Organisationseinheit könnte beispielsweise abklären, ob zukünftig mit der Beteiligung an einem Car-sharing oder mit der Bereitstellung von Dienstvelos die Spesen für Autofahrten im Sinne eines umweltverträglichen Verkehrs gesenkt werden sollen.



---

<sup>12</sup> [www.zh.ch/](http://www.zh.ch/) > Politik & Staat > Kanton > Kantonale Verwaltung > Beschaffung & Einkauf (Direktlink : [Beschaffung & Einkauf | Kanton Zürich](#))

#### 4.2.5 Beratungsangebot «Impuls Mobilität»

Impuls Mobilität<sup>13</sup> ist ein Beratungsangebot des Kantons Zürich. Es begleitet Gemeinden, Betriebe, Bauherrschaften, Investorinnen und Veranstalter bei der Entwicklung und Umsetzung nachhaltiger Mobilitätslösungen. Das Angebot kann auch von Einheiten der kantonalen Verwaltung in Anspruch genommen werden. Das Angebot umfasst eine kostenlose Vorgehensberatung durch erfahrene externe Berater. Die Programmleitung beim Amt für Mobilität steht für Auskünfte zur Verfügung.



---

<sup>13</sup> [www.zh.ch/impulsmobilitaet](http://www.zh.ch/impulsmobilitaet)

## 4.3 Massnahmenset: Eine Auswahl gängiger Massnahmen

Diverse Massnahmenblätter finden sich bei Impuls Mobilität.



<b>Bauherrschaften</b>	Logistik – Versorgung/Entsorgung
<b>Betriebe</b>	Aktionen und Anlässe Betriebsfahrzeuge Finanzielle Anreize Geschäftliche OV-Nutzung Mobilitätsinformationen Mobilitätsverantwortliche/r Parkraummanagement Spesenreglement
<b>Gemeinden</b>	Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen Parkraummanagement Planungsprozesse Private Parkierung
<b>Veranstalter</b>	Mobilitätsmanagement bei Veranstaltungen
<b>Wohnsiedlungen</b>	Aktionen und Anlässe Finanzielle Anreize Mobilitätsinformationen Parkraummanagement
<b>Betriebe / Gemeinden</b>	Carsharing Flexible Arbeitsformen
<b>Betriebe / Wohnsiedlungen</b>	Carpooling Velosharing
<b>Betriebe / Gemeinden / Wohnsiedlungen</b>	Elektromobilität Fuss- und Veloverkehr Veloabstellplätze Veloinfrastruktur
<b>Gemeinden / Wohnsiedlungen</b>	Carsharing Mobilitätsverantwortliche/r

Abbildung 5 Übersicht Massnahmenblätter

Quelle: Amt für Mobilität<sup>14</sup>

<sup>14</sup> [www.zh.ch/impulsmobilitaet](http://www.zh.ch/impulsmobilitaet)



## 4.4 Standorteigenschaften

Die Standorteigenschaften beeinflussen, mit welchen Verkehrsmitteln Mitarbeitende und Besucherinnen und Besucher anreisen und auch wie der Geschäftsverkehr abgewickelt wird.

Bei neuen Standorten wird die zukünftige Mobilität im Rahmen der Vorstudien einbezogen. Grundsätzlich ist eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr, wie im «Standard Nachhaltigkeit Hochbau» (RRB Nr. 601/2021)<sup>15</sup> festgehalten, wegleitend.

Bei bestehenden Standorten kann die Analyse der Standorteigenschaften neben den betrieblichen Anforderungen als Ausgangspunkt dienen, um Massnahmen zu definieren. Im Geoinformationssystem (GIS)-Browser des Kantons Zürich sind viele hilfreiche Daten auch zur verkehrlichen Situation abrufbar. Als Beispiel ist hier die Gemeinde Bülach mit den Standorten des Kantons Zürich abgebildet – u.a. ein Regionales Arbeitsvermittlungszentrum (RAV), eine Mittelschule, eine Berufsfachschule, sowie zwei Standorte der Kantonspolizei. Neben der ÖV-Güteklasse sind Carsharing Standorte, das Velonetz Alltag, sowie Parkierungsanlagen für Velos an Umsteigepunkten des öffentlichen Verkehrs abgebildet. Bei einer vertieften Standortanalyse können diese und andere Daten ausgewertet werden (z.B. auch ÖV-Haltestellen, ÖV-Linien Schwachstellen im Velonetz, Unfallschwerpunkte, P&R-Anlagen, diverse Richtplaneinträge).

---

<sup>15</sup> [https://www.zh.ch/bin/zhweb/publish/regierungsratsbeschluss-unterlagen./2021/601/RRB-2021-0601\\_Standard\\_Nachhaltigkeit\\_Hochbau.pdf](https://www.zh.ch/bin/zhweb/publish/regierungsratsbeschluss-unterlagen./2021/601/RRB-2021-0601_Standard_Nachhaltigkeit_Hochbau.pdf)

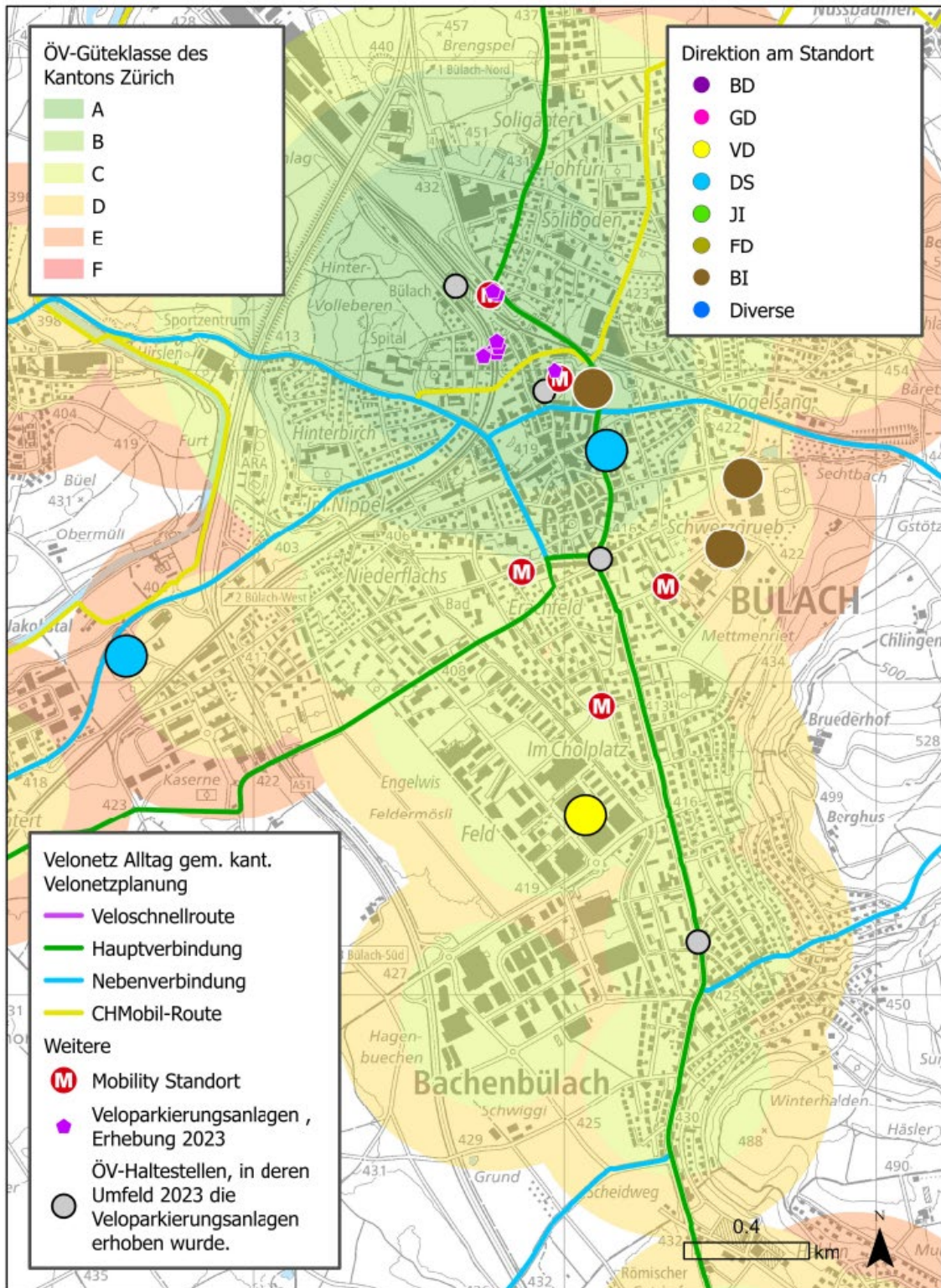


Abbildung 6: Kartenausschnitt Bülach, Standorte kantonale Verwaltung mit zusätzlichen Angaben zur verkehrlichen Situation vor Ort