



EnergieSchweiz
für Gemeinden
Mobilität

Verankerung des Mobilitätsmanagements

MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von Arealen

März 2025

MIPA – Unterlagen

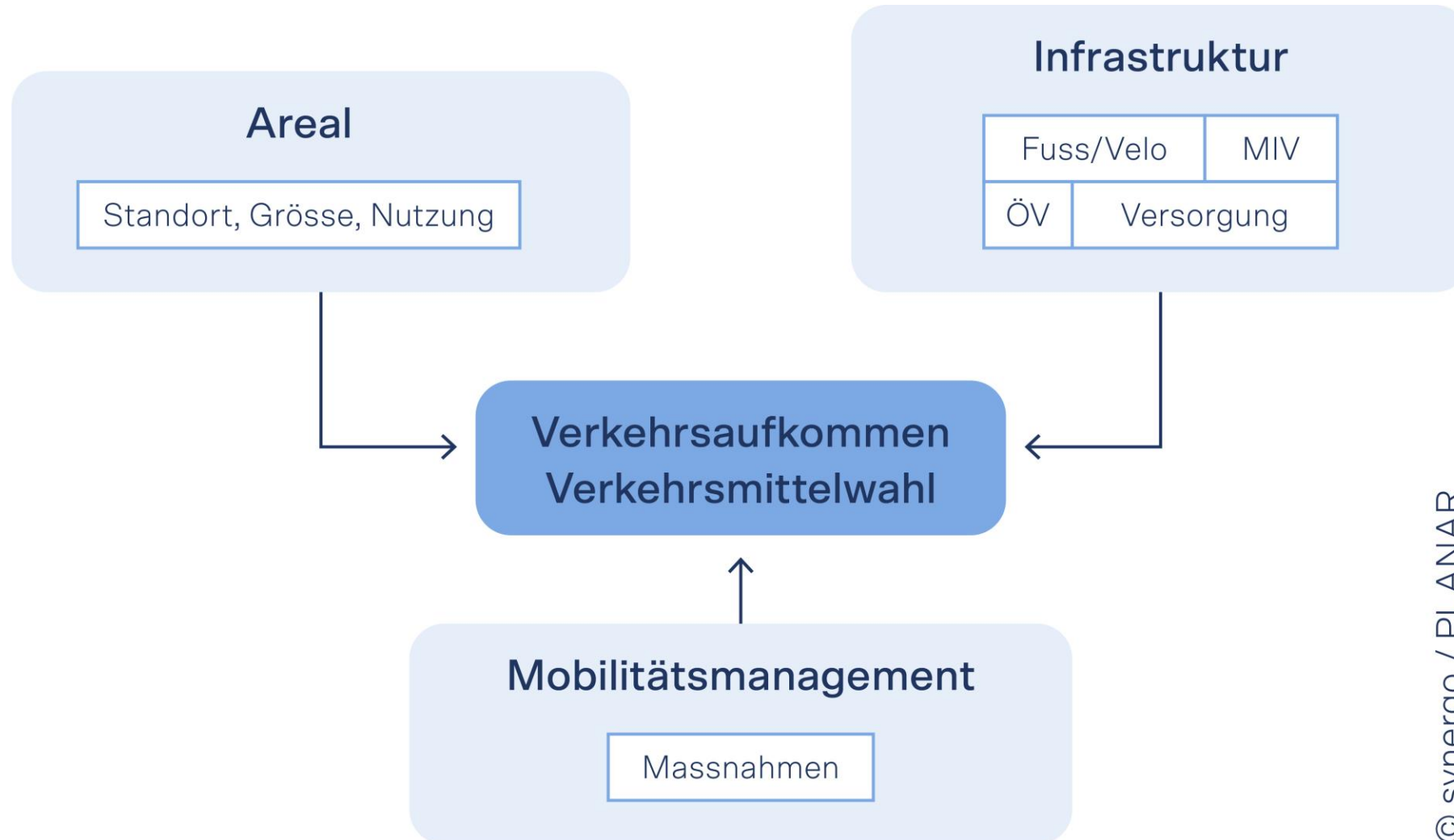
- Handbuch aus drei Teilen
 - Verankerung des Mobilitätsmanagements
 - Mobilitätskonzepte für Areale
 - Beispiele von Arealen mit Mobilitätsmanagement
- Zwei Präsentationen
 - zu Verankerung des Mobilitätsmanagements
 - zu Mobilitätskonzepte für Areale
- Zwei Checklisten
 - für Behörden (Standortgemeinde und Standortkanton)
 - für Private (Grundeigentümer- und Bauherrschaften)

Inhalte

1. Die Rolle der Mobilität in Arealen
2. Nutzen eines arealbezogenen Mobilitätsmanagements
3. Einflussmöglichkeiten und Instrumente der Verankerung – Übersicht
4. Arealspezifisch wirkende Möglichkeiten der Verankerung
5. Generell wirkende kommunale Möglichkeiten der Verankerung
6. Generell wirkende überkommunale Möglichkeiten der Verankerung

Die Rolle der Mobilität in Arealen

Einflussfaktoren der Mobilität in einem Areal



© synergo / PLANAR

Nutzen eines arealbezogenen Mobilitätsmanagements

Für Behörden (Standortgemeinde / Standortkanton)

- Eine Innenentwicklung und Verdichtung lässt sich auch in Gebieten mit bereits hoher Verkehrsbelastung realisieren.
- Das vom Areal erzeugte Verkehrsaufkommen lässt sich im vorhandenen multimodalen Verkehrsnetz im Umfeld gut abwickeln.
- Es sind unter Umständen keine oder nur geringfügige Investitionen im multimodalen Verkehrsnetz notwendig.
- Es werden keine Flächen für zusätzliche Verkehrsinfrastrukturen beansprucht.
- Die Grenzwerte der Umweltgesetzgebung werden trotz zusätzlichem Verkehrsaufkommen eingehalten.

Für Private (Grundeigentümer- / Bauherrschaft)

- Es können Kosten für die Bereitstellung und den Betrieb von Parkfeldern für Personenwagen eingespart werden.
- Die dadurch freiwerdenden Flächen können wirtschaftlicher genutzt werden.
- Die Zufriedenheit der Nutzenden des Areals wird erhöht; mit entsprechenden Massnahmen wird diesen der Zugang zum Areal mit verschiedenen Verkehrsmitteln erleichtert, insbesondere mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Velo oder zu Fuss.
- Die Akteure können das Mobilitätsmanagement als “Verkaufselement“ bei einer zukünftigen Mieter- oder Eigentümerschaft einsetzen, was sich als Konkurrenzvorteil gegenüber anderen Arealen auswirken kann.
- Mit dem Mobilitätsmanagement werden Vorgaben seitens Behörden bei der Baueingabe erfüllt, Rekursrisiken werden minimiert und die Inbetriebnahme kann zügig vorangetrieben werden.

Für Nutzende (vornehmlich Bewohnerschaft / Beschäftigte)

- Die Nutzenden erhalten mit den bereitgestellten Massnahmen vor Ort eine erhöhte Aufenthaltsqualität sowie ein Angebot, das ihnen den Zugang zu Areal mit verschiedenen Verkehrsmitteln erleichtert und Wahlmöglichkeiten zu Gunsten einer effizienten und umweltschonenden Mobilität schafft. Sie können zudem ihre Mobilitätsbedürfnisse vornehmlich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Velo oder zu Fuss erfüllen.
- Sie können dadurch ihre Mobilitätskosten reduzieren.
- Sie können sich mit dem Areal identifizieren, weil es mit ihren persönlichen Werthaltungen in Bezug auf Umwelt- und Klimaschutz übereinstimmt.

Einflussmöglichkeiten und Instrumente der Verankerung – Übersicht

Verankerung

- Mit der Verankerung des Mobilitätsmanagements in den Prozess der Entwicklung von Arealen können die Behörden einen wichtigen Beitrag zur Erreichung verkehrsplanerischer, energetischer und anderer Ziele leisten.
- Die planungsrechtliche Verankerung des Mobilitätsmanagements erfolgt dabei einerseits über behördenverbindliche Rahmenbedingungen (z. B. kommunale und kantonale Richtplanung) und andererseits über die eigentümerverbindlichen Planungsinstrumente der Rahmennutzungsplanung (generell wirkend) bzw. der Sondernutzungsplanung (gebiets- oder arealspezifisch wirkend).
- Weitere Einflussmöglichkeiten stehen der Gemeinde über Beratungs- oder über Förder-Massnahmen zur Verfügung.
- Erfolgreiche Arealentwicklungsprozesse bedingen eine kooperative Zusammenarbeit zwischen Behörden und Privaten.

Übersicht

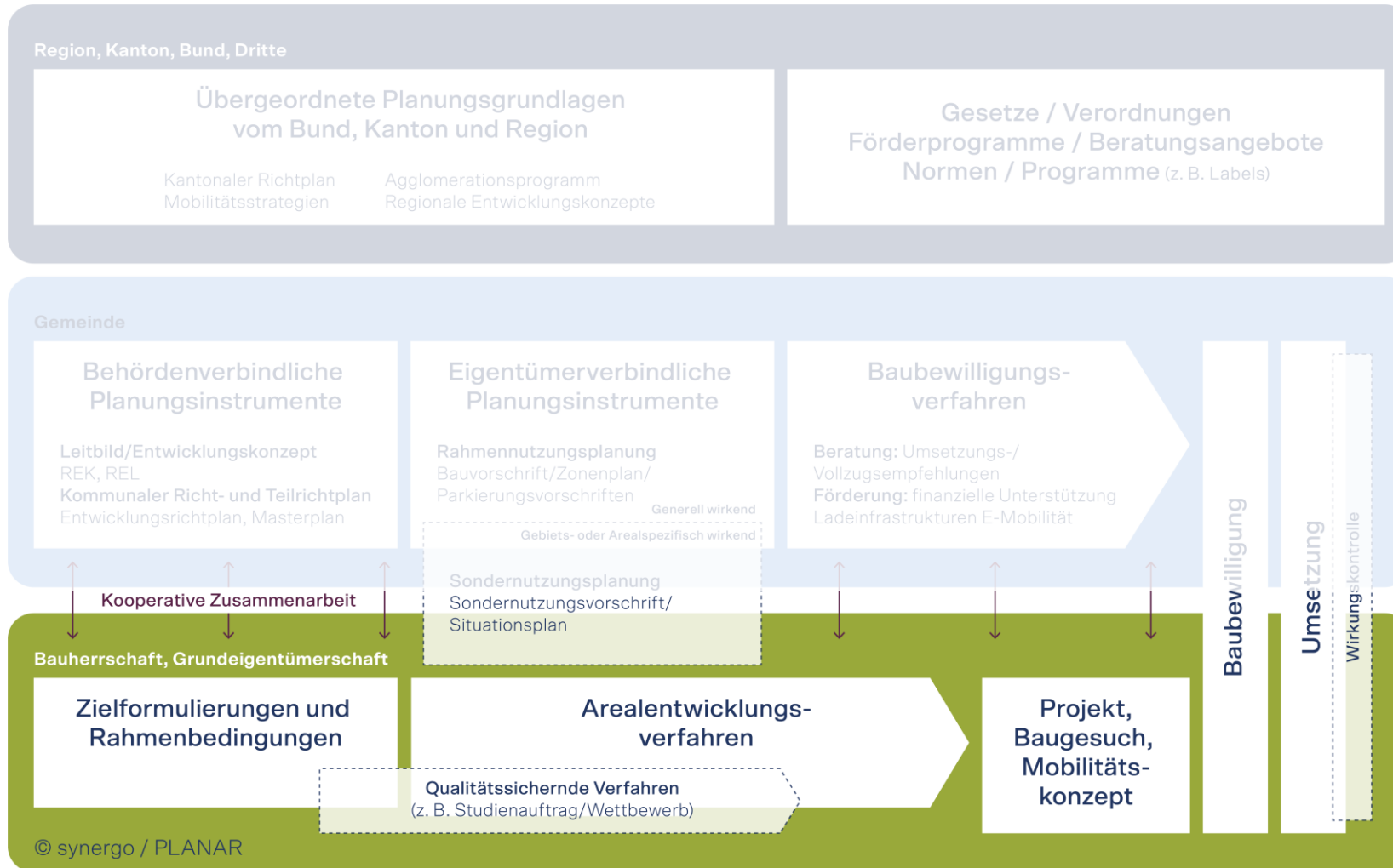


Arealspezifisch wirkende Möglichkeiten der Verankerung

Arealspezifische Verankerung

- Die Entwicklung effizienter Areale ist ein kontinuierlicher Prozess, welcher von ersten planerischen Projektideen letztlich zu konkreten Bauprojekten fortschreitet. Er wird in der Regel durch Private initiiert und geführt.
- Mit direkt auf den Entwicklungsprozess eines spezifischen Areals abgestimmten Planungsinstrumenten kann ein stufengerechter Einbezug des Mobilitätsmanagements sichergestellt werden:
 - Qualitätssicherndes Verfahren wie z. B. Studienauftrag/Wettbewerb: → Thematisieren des Mobilitätsmanagements, Ausloten von Spielräumen.
 - Sondernutzungsplanung wie z. B. Gestaltungs-, Quartier- oder Überbauungsplan: → Notwendigkeit des Mobilitätsmanagements und zu bearbeitende Inhalte definieren.
 - Projekt, Baugesuch: → Mobilitätskonzept erarbeiten und festsetzen.
- Auch die Gemeinde kann als Initiantin von Planungs- und Entwicklungsprozessen auftreten.

Übersicht



Qualitätssichernde Verfahren

Einführung

Standard

Beispiele

Qualitätssichernde Verfahren (Studienaufträge und Wettbewerbe)

– Ziele

- Die Rolle des Mobilitätsmanagements in den qualitätssichernden Verfahren ist als Grundlage definiert.
- Bestehende Spielräume des Mobilitätsmanagements sind ausgelotet.

– Empfohlene Behandlung

- Durch klare Aufgabenformulierung und konkrete, leicht verständliche Anforderungen an die Teilnehmenden sind insbesondere für Erschliessungsinfrastrukturen und Parkieranlagen Rahmenbedingungen geschaffen, die Mobilitätsmanagement ermöglichen und fördern.
- Dank frühzeitiger Thematisierung auch von betrieblichen Fragen sind die Einflussmöglichkeiten des Mobilitätsmanagements auf die Projektziele und die Infrastruktur rechtzeitig erkannt und berücksichtigt.

Standard zur Ausformulierung der Verankerung: Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge

Die Bauherrschaft strebt eine autoarme Siedlung an. Eine Reduktion des minimal erforderlichen Bedarfs an Parkfeldern für Personenwagen wird mittels Mobilitätskonzept möglich (Reduktion bis $-XY\%$). Im vorliegenden Verfahren sind somit die folgenden Parkfelder für Personenwagen (PF) nachzuweisen:

- Bewohnende / Beschäftigte: XY PF, Lage unterirdisch
- Besuchende / Kundschaft: XY PF, Lage oberirdisch

Für Roller/Motorräder ist eine ausreichende Anzahl von Abstellplätzen in der Einstellhalle vorzusehen. Die Anzahl darf 10 Prozent der minimal erforderlichen PF nicht unterschreiten.

Die PF sind gemäss den Vorgaben des Merkblatts SIA 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden» für das Laden von Elektrofahrzeugen auszurüsten.

Standard zur Ausformulierung der Verankerung: Autoarmes Wohnen

Um den zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohnern eine Mobilität ohne eigenes Auto zu vereinfachen, sind die folgenden Massnahmen frühzeitig und stufengerecht in die Planung miteinzubeziehen:

- Parkfeld für Carsharing-Angebot (oberirdisch)
- Räumlichkeiten für die Installation von Veloservice-Angeboten (Pumpe, Reparaturständer, Werkzeug etc.)
- Standort für Verleih von E-Bikes und Lastenvelos
- Bereitstellung von Paketboxen im Eingangsbereich der Wohnbauten

Standard zur Ausformulierung der Verankerung: Fuss- und Veloverkehr

Der Projektperimeter ist zweckmässig in das örtliche Fuss- und Velowegnetz einzubinden. Innerhalb des Projektperimeters ist eine rollstuhlgerechte, übersichtliche und attraktive Durchwegung sicherzustellen. Die Verkehrsflächen sind sicherfähig auszugestalten. Die arealinterne Erschliessung soll einen direkten und umwegfreien Zugang zu bestehenden ÖV-Haltestellen ermöglichen.

Standard zur Ausformulierung der Verankerung: Veloabstellplätze – 1/2

Die Veloabstellplätze (VAP) sollen, gestützt auf die VSS Norm 40 065 «Parkieren; Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen» und die VSS Norm 40 066 «Parkieren; Projektierung von Veloparkierungsanlagen» vorgesehen werden. Entsprechend der vorgesehenen Nutzweise sind mindestens XY Veloabstellplätze nachzuweisen.

Veloabstellplätze im Untergeschoss (UG) müssen fahrend erreichbar sein und sind in der Nähe der Gebäudeaufgänge zu platzieren. Ist eine gemeinsame Zufahrt mit Personenwagen nicht zu vermeiden, müssen gute Sicht- und Platzverhältnisse gewährleistet sein.

Ein angemessener Anteil der Veloabstellplätze (ca. 20% der erforderlichen Veloabstellplätze) ist auf das Abstellen von Spezialfahrzeugen mit erhöhtem Platzbedarf (Velos mit Anhängern, Tandems, Cargobikes etc.) auszulegen. An geeigneten Lagen sind ausreichend Lademöglichkeiten für Elektrovelos vorzusehen.

Standard zur Ausformulierung der Verankerung: Veloabstellplätze – 2/2

Für Besucherinnen und Besucher aller Nutzungen sowie für Beschäftigte, Kundinnen und Kunden von Betrieben sind die notwendigen Abstellplätze für Velos und Mofas im Umfang von mind. 30% des Gesamtbedarfs als oberirdische, gedeckte Kurzzeit-VAP leicht zugänglich, in der Nähe der Hauseingänge bereitzustellen (vgl. hierzu VSS Norm 40 065).

- Bewohnende / Beschäftigte: XY VAP, Lage ober- oder unterirdisch
- Besuchende / Kundschaft: XY VAP, Lage oberirdisch

Beispiel

Auszug Wettbewerbsprogramm Zweistufiger anonymer
Projektwettbewerb im offenen Verfahren:

Erneuerung Siedlung Hirschwiese, Zürich Nord,
Baugenossenschaft Hagenbränneli und Privateigentümerschaft
(Wettbewerbsprogramm 1. Stufe)

Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge

Hinsichtlich Erschliessung und Parkierung sind im Rahmen des Verfahrens die folgenden Rahmenbedingungen und Anforderungen zu berücksichtigen:

Die Genossenschaft strebt eine autoarme Siedlung an. Eine Reduktion des Normalbedarfs an Abstellplätzen wird mittels Mobilitätskonzept möglich (Reduktion bis –30%). Im vorliegenden Verfahren sind somit die folgenden Personenwagenabstellplätze nachzuweisen:

Nutzung	Anzahl PP	Lage
Bewohnende / Beschäftigte	88	Unterirdisch
Besuchende / Kunden	22	oberirdisch

Für Roller-/Motorräder ist eine ausreichende Anzahl von Abstellplätzen in der Einstellhalle vorzusehen. Die Anzahl darf 10 Prozent der minimal erforderlichen Autoabstellplätze nicht unterschreiten (Art. 8ter PPV).

Autoarmes Wohnen

Hinsichtlich Erschliessung und Parkierung sind im Rahmen des Verfahrens die folgenden Rahmenbedingungen und Anforderungen zu berücksichtigen:

Um den zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohnern eine Mobilität ohne eigenes Auto zu vereinfachen, sind die folgenden Massnahmen frühzeitig und stufengerecht in die Planung miteinzubeziehen:

- Abstellplatz für Carsharing-Angebot (oberirdisch)
- Räumlichkeiten für die Installation von Veloservice-Angeboten (Pumpe, Reparaturständer, Werkzeug etc.)
- Standort für Verleih von Lastenvelo
- Bereitstellung von Paketboxen im Eingangsbereich der Wohnbauten

Veloabstellplätze – 1/2

Hinsichtlich Erschliessung und Parkierung sind im Rahmen des Verfahrens die folgenden Rahmenbedingungen und Anforderungen zu berücksichtigen:

Sämtliche erforderlichen Veloabstellplätze müssen innerhalb des Projektperimeters untergebracht werden.

Die Berechnung der erforderlichen Anzahl Veloabstellplätze richtet sich nach der Parkplatzverordnung der Stadt Zürich (PPV). Entsprechend der vorgesehenen Nutzweise sind mindestens 940 Abstellplätze nachzuweisen.

Bei Neubauten müssen mindestens 30 Prozent des Gesamtbedarfs als oberirdische, gedeckte Kurzzeit-Parkplätze an leicht zugänglicher Lage in der Nähe der Hauseingänge zur Verfügung gestellt werden (vgl. Leitfaden Veloparkierung in Wohnsiedlungen, Stadt Zürich).

Veloabstellplätze im Untergeschoss (UG) müssen fahrend erreichbar sein und sind in der Nähe der Gebäudeaufgänge zu platzieren. Ist eine gemeinsame Zufahrt mit Personenwagen nicht zu vermeiden, müssen gute Sicht- und Platzverhältnisse gewährleistet sein.

Veloabstellplätze – 2/2

Ein angemessener Anteil der Veloabstellplätze (ca. 20% der erforderlichen Veloabstellplätze) ist auf das Abstellen von Spezialfahrzeugen mit erhöhtem Platzbedarf (Velos mit Anhängern, Tandems, Cargobikes etc.) auszulegen (vgl. Merkblatt Veloparkierung für Wohnbauten, Kanton Zürich). An geeigneten Lagen sind ausreichend Lademöglichkeiten für Elektrovelos vorzusehen.

Für Besucherinnen und Besucher aller Nutzungen sowie für Beschäftigte, Kundinnen und Kunden von Betrieben sind die notwendigen Abstellplätze für Velos und Mofas leicht zugänglich, in der Nähe der Hauseingänge bereitzustellen (vgl. hierzu VSS Norm 40 065).

Nutzung	Anzahl VP	Lage
Bewohnende / Kunden / Beschäftigte / Besuchende	940	unterirdisch und oberirdisch

Beispiel

Auszug Programm Zweistufiger Studienauftrag:

Entwicklung Areale Artoz und Zeughaus, Lenzburg AG, Lentia
Liegenschaften AG vertreten durch Berninvest AG und die Gross
Generalunternehmung AG

(Programm 1. Stufe)

Anzahl Veloabstellplätze

In Absprache mit der Stadt Lenzburg wurden für den Studienauftrag die folgenden Rahmenbedingungen hinsichtlich Erschliessung und Parkierung festgelegt:

Sämtliche erforderlichen Veloabstellplätze müssen innerhalb der jeweiligen Areale untergebracht werden. Die Anzahl erforderliche Abstellplätze richtet sich nach der Norm VSS 40 065 (§ 67 Abs. 3 BNO^{NEU} und § 43 Abs. 4 BauV): Es ist mindestens 1 Veloabstellplatz pro Zimmer einer Wohnung nachzuweisen. Davon ist ein angemessener Anteil (min. 15%) an zentraler Lage auf das Abstellen von Spezialfahrzeugen mit erhöhtem Platzbedarf (Velos mit Anhängern, Tandems, Cargobikes etc.) auszulegen (unterirdisch möglich). Darüber hinaus ist ein ausreichendes Angebot an Veloabstellplätzen für Besuchende und Beschäftigte vorzusehen (vgl. hierzu Norm VSS 40 065).

Anordnung Veloabstellplätze

In Absprache mit der Stadt Lenzburg wurden für den Studienauftrag die folgenden Rahmenbedingungen hinsichtlich Erschliessung und Parkierung festgelegt:

Für Velos, Mofas, Kinderwagen u.dgl. sind genügend grosse, gut zugängliche und abschliessbare Abstellflächen bereitzustellen (§ 67 Abs. 1 BNONEU). Ein Teil der geforderten Veloabstellplätze (ca. 30%) ist für Kurzzeitparkieren an oberirdischer, leicht zugänglicher Lage in der Nähe der Hauseingänge (gedeckt) vorzusehen.

Für Besuchende aller Nutzungen sowie für Beschäftigte sind die notwendigen Abstellplätze für Velos, Mofas usw. leicht zugänglich, in der Nähe der Hauseingänge und nach Möglichkeit witterungsgeschützt bereitzustellen (§ 67 Abs. 2 BNO^{NEU}).

Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge

In Absprache mit der Stadt Lenzburg wurden für den Studienauftrag die folgenden Rahmenbedingungen hinsichtlich Erschliessung und Parkierung festgelegt:

Die zu erstellende Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge (Pflichtangebot) richtet sich in der Stadt Lenzburg grundsätzlich nach der Norm VSS 40 281. Die Auftraggeberin ist jedoch bestrebt, die Anzahl Personenwagenabstellplätze für die Bewohnerinnen und Bewohner unter das Pflichtangebot nach VSS-Norm zu reduzieren. Im Verfahren ist daher folgende Anzahl an Personenwagenabstellplätzen (PAP) nachzuweisen (vgl. hierzu Unterlage 4.3 Berechnungshilfe Parkierung):

Nutzungsart	Anzahl PAP
Bewohner/innen	0.8 PAP / Wohnung
Bewohner/innen	0.1 PAP / Wohnung
Beschäftigte	Nutzungsspezifisches Angebot nach Norm VSS 40 281
Kundschaft	Nutzungsspezifisches Angebot nach Norm VSS 40 281
Roller / Motorräder	10% der PAP

Massnahmen zur Optimierung der Mobilität

In Absprache mit der Stadt Lenzburg wurden für den Studienauftrag die folgenden Rahmenbedingungen hinsichtlich Erschliessung und Parkierung festgelegt:

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts sind Massnahmen zur Optimierung der Mobilität aller Nutzergruppen erforderlich (§ 66 BNO^{NEU}). Um entsprechende Anforderungen in der Planung frühzeitig zu berücksichtigen sind folgende Massnahmen in den Entwürfen stufengerecht umzusetzen:

- Carsharing-Angebot (an geeigneter Lage unterirdisch)
- Paketboxen an zentraler Lage

Sondernutzungsplanung

Einführung

Standard

Beispiele

Sondernutzungsplanung – 1/2

– Ziele

- Die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes mit Massnahmen des Mobilitätsmanagements ist grundeigentümergebunden abgesichert.
- Die im Mobilitätskonzept zu bearbeitenden Inhalte sind in den Sondernutzungsvorschriften definiert.

– Empfohlene Behandlung

- Mobilitätskonzept soll bei folgenden erfüllten Bedingungen *vorgeschrieben* werden:
 - Neuansiedlung von publikumsintensiven Einrichtungen (ab 30 Kundenparkfeldern oder ab 50 Mitarbeitenden).
 - Areal liegt in verkehrlich sensiblen Gebieten mit bereits stark ausgelastetem Strassennetz.
 - Areal induziert ein höheres Verkehrsaufkommen (> 1'500 MIV-Fahrten/Tag)

Sondernutzungsplanung – 2/2

- Empfohlene Behandlung
 - Mobilitätskonzept soll bei folgenden erfüllten Bedingungen zumindest *geprüft* werden:
 - Bei als Entwicklungsschwerpunkte (ESP) bezeichneten Arealen.
 - Bei allen Projekten, in denen Parkieranlagen von mindestens 50 Parkfeldern oder mindestens 50 Wohneinheiten geplant sind.

Standard zur Ausformulierung der Verankerung:

§ XY: Mobilitätskonzept – 1/2

¹ Mit einem im Rahmen des 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. Im vorzulegenden Mobilitätskonzept müssen zwingend folgende Punkte enthalten sein:

- Ziele und Organisation des Mobilitätsmanagements
- Projektbeschreibung mit wichtigsten Eckdaten (Nutzungen, nachvollziehbare Herleitung der Anzahl Parkfelder für Personenwagen sowie Motorrad- und Veloabstellplätze, ÖV- und Velo/Fussverkehr-Anbindung; wichtigste Ziele und Quellen des erwarteten Verkehrsaufkommens)
- monetäre Parkraumbewirtschaftung mit verkehrswirksamer Gebührenhöhe (Besuchende/Kunden) bzw. kostendeckende Vermietung der Parkfelder (Bewohnende/Beschäftigte)

Standard zur Ausformulierung der Verankerung: § XY: Mobilitätskonzept – 2/2

- Informationen und Anreize zum Benützen des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs (z. B. Mobilitätsbonus)
- bedarfsgerechtes Carsharing-Angebot
- Wirkungskontrolle

Das Mobilitätskonzept wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens geprüft und bewilligt.

Zeigt die Wirkungskontrolle wiederholt auf, dass die anvisierten Ziele nicht erreicht wurden, kann die Bewilligungsbehörde verlangen, dass bestehende Massnahmen verschärft und weitere Massnahmen auf ihre Zweckmässigkeit hin geprüft und bei Eignung umgesetzt werden.

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

Beispiel

Sondernutzungsvorschriften «Gestaltungsplan Campus Reichhold, Hausen AG»

(Gemeinderatsbeschluss vom 12. August 2022 /genehmigt vom Regierungsrat am 26. Oktober 2022)

Art. 29 Mobilitätskonzept – 1/3

¹ Die Grundeigentümerschaft erarbeitet unter Beizug der zukünftigen Nutzenden des Areals und der kantonalen Anlaufstelle Mobilitätsmanagement aargaumobil ein Mobilitätskonzept inkl. Mobilitätsmanagement-Massnahmen. Mit diesem ist sicherzustellen, dass die im Areal erzeugten Fahrten das übergeordnete Verkehrsnetz nicht überlasten. Im Besonderen ist auf eine möglichst gedämpfte Verkehrsspitze im motorisierten Individualverkehr hinzuwirken. Das Mobilitätskonzept stellt im Besonderen sicher, dass die im Areal angesiedelten Nutzungen bis zum Umbau des A3-Anschlusses Brugg nicht mehr als 450 Fahrten in der Abendspitzenstunde im Wochendurchschnitt (Mo-Fr) erzeugen.

² Die Bauherrschaft des ersten Baugesuchs im Gestaltungsplan hat das Mobilitätskonzept über das gesamte Areal mit dem ersten Baugesuch einzureichen. Mit jedem neuen Baugesuch hat die betroffene Bauherrschaft das Mobilitätskonzept zu aktualisieren und einzureichen.

³ Im Mobilitätskonzept zeigt die Bauherrschaft auf, wie die Mobilität aller Nutzergruppen zu ihrem räumlichen Umfeld organisiert und bewältigt wird. Die Grundeigentümerschaften stellen dauerhaft die Umsetzung und den Betrieb der Mobilitätskonzepte sicher.

Art. 29 Mobilitätskonzept – 2/3

⁴ Im Mobilitätskonzept müssen zwingend folgende Punkte enthalten sein:

- a) Ziele
- b) Projektbeschreibung mit den wichtigsten Eckdaten (Nutzungen und zu erwartende Nutzergruppen, Parkfeldanzahl, Anlieferung und Logistik, Anzahl Veloabstellplätze, Anbindung Fuss-/ Veloverkehr und öffentlicher Verkehr, wichtigste Ziele und Quellen des erwarteten Verkehrsaufkommens)
- c) Information und Anreize, betriebliche und infrastrukturelle Massnahmen zur Förderung des Benützens des öffentlichen Verkehrs, Fuss- und Veloverkehrs, Carsharings, der Bildung von Fahrgemeinschaften
- d) Zweckmässige Zuteilung von Parkplatz-Teilkontingenten auf die Baubereiche,
- e) Zweckmässige Parkplatz-Bewirtschaftung im Hinblick auf die Einhaltung der Anzahl Fahrten gemäss Abs. 1.
- f) Rechtsverbindliche lenkungswirksame Massnahmen
- g) Monitoring und jährliches Reporting an Gemeinde und Kanton.

Art. 29 Mobilitätskonzept – 3/3

⁵ Ist absehbar, dass die Schwelle nach Abs. 1 nicht eingehalten werden kann, so sind mit den Behörden des Kantons und den Gemeinden Massnahmen zur Dämpfung der Verkehrsspitze auf ihre Zweckmässigkeit hin zu prüfen und bei Eignung umzusetzen.

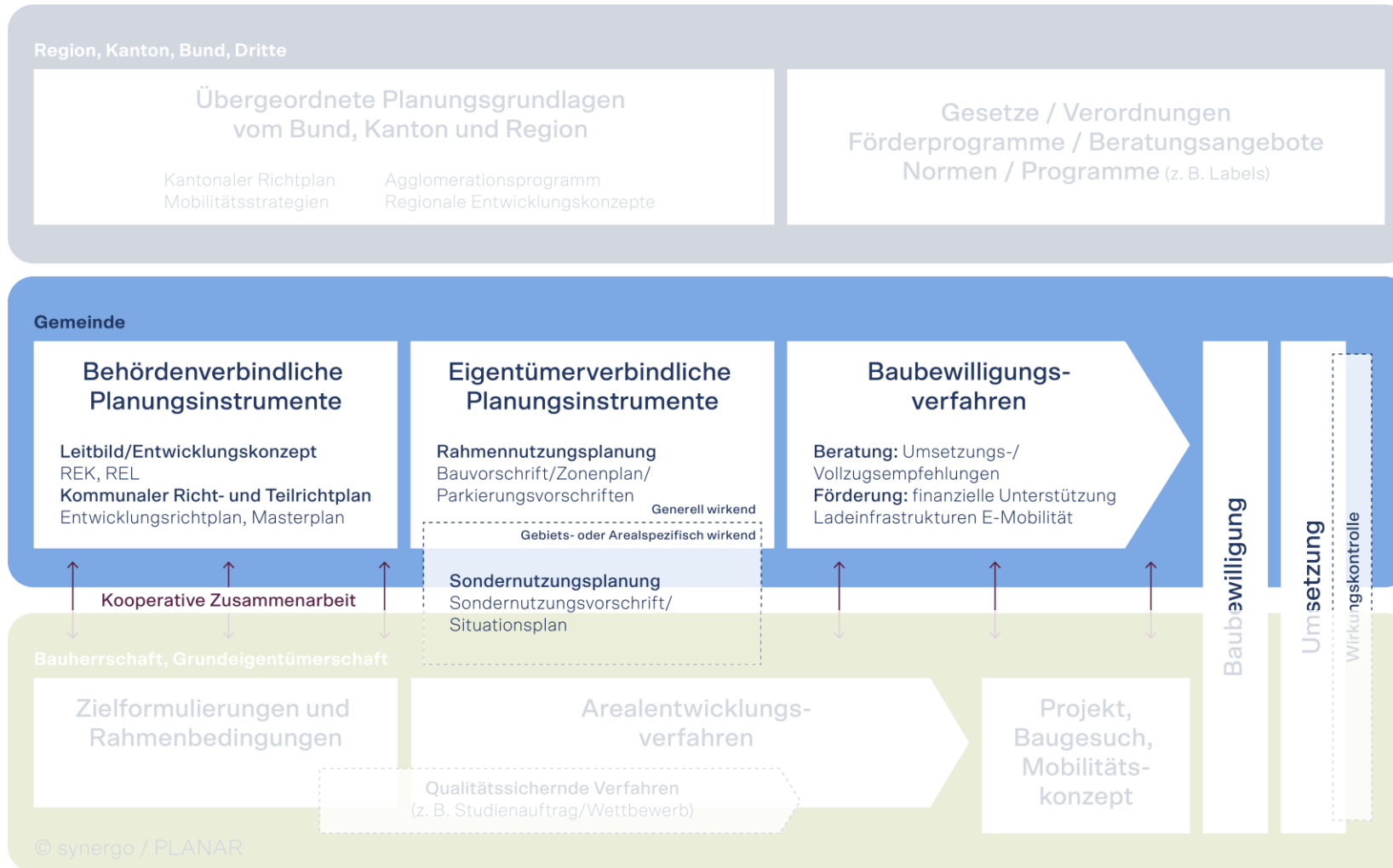
Projekt, Baugesuch

Projekt, Baugesuch

- Ziele
 - Das Mobilitätskonzept mit den umzusetzenden Massnahmen und den Vorgaben zur Wirkungskontrolle (Indikatoren, Inhalte und Periodizität der Berichterstattung an die Bewilligungsinstanzen) ist als Bestandteil der Baubewilligung grundeigentümerverbindlich festgesetzt.
 - Die Sanktionen bei Nichterfüllung von Zielvorgaben sind als Auflage (falls nicht im Mobilitätskonzept enthalten bzw. in allfällig vorgelagerten Sondernutzungsvorschriften definiert) in der Baubewilligung definiert.
- Empfohlene Behandlung
 - Immer

Generell wirkende kommunale Möglichkeiten der Verankerung

Übersicht



Behördenverbindliche Planungsinstrumente

- Leitbilder und Entwicklungskonzepte
 - Massnahmen des Mobilitätsmanagements werden thematisiert.
 - Die Möglichkeiten von Mobilitätskonzepten werden aufgezeigt.
- Kommunale Richt- und Teilrichtplanungen
 - In einem Entwicklungsrichtplan oder Masterplan wird aufgezeigt, wie die Abstimmung von Siedlung und Verkehr erfolgt. Dabei wird auch die Bedeutung des Mobilitätsmanagements aufgezeigt.

Kommunale Richtplanungen

Standard

Beispiel

Standard zur Ausformulierung der Verankerung: Für die Entwicklungsgebiete

- Beispielgebiet 1
- Beispielgebiet 2 und
- Beispielgebiet 3

wird die Erstellung eines Mobilitätskonzepts vorgeschrieben. Es wird im Rahmen einer Gestaltungsplanung und der Baugesuchserarbeitung stufengerecht konkretisiert und mit der ersten Baubewilligung im Gebiet durch die Bewilligungsbehörde geprüft und abschliessend festgesetzt.

Beispiel

Bestimmungen «Entwicklungsrichtplan Galgenbuck Baden, AG»

(Stadtratsbeschluss vom 20. Juni 2011, Stand 23. September 2019)

IV Verkehr und Mobilität (Plan ERP IV)

Art. 17 Nachhaltige Mobilität und Quartierserschliessung

¹ Im Galgenbuck wird die Zielsetzung des autoreduzierten und -freien Wohnens nach § 62 BNO verfolgt. Autoreduzierte bis autofreie Bauvorhaben sind zulässig.

² Die Gassen, die Allee und die Quartierplätze sind als Tempo-30-Zonen auszugestalten. Die Promenade, der Allmend-Ring sowie der Abschnitt des Stationswegs innerhalb des Perimeter des ERP sind als Begegnungszonen auszugestalten. Weitere Begegnungszonen können festgelegt werden. Die Anlagen sind so zu dimensionieren, dass Not-, Versorgungs- und Entsorgungsfahrten stets gewährleistet sind.

³ Im Gestaltungsplan sind Massnahmen zur dauerhaften Reduktion des motorisierten Individualverkehrs anzuzeigen.

⁴ Für die einzelnen Bauvorhaben bzw. Baufelder sind Mobilitätskonzepte auszuarbeiten.

Rahmennutzungsplanung

Einführung

Standard

Beispiele

Rahmennutzungsplanung

– Bauvorschriften / Zonenplan

- Nutzungspläne sind Rechtsakte des Gemeinwesens, welche die Bodennutzung in Übereinstimmung mit den Vorgaben der Richtplanung parzellenscharf und grundeigentümergebunden festsetzen.
- Mit der Zonenzuweisung in der Rahmennutzungsplanung kann vorgeschrieben werden, dass für bestimmte Teilbereiche eine Sondernutzungsplanung durchgeführt werden muss.

– Parkierungsvorschriften

- Durch restriktive Vorgaben in den Parkierungsvorschriften wird die Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements indirekt gefördert.
- Für Akteure, die ein reduziertes Parkierungsangebot realisieren wollen, werden die entsprechenden Möglichkeiten geschaffen und die Rahmenbedingungen dazu definiert.

Standard zur Ausformulierung der Verankerung: Art.-Nr. Autoarme/autofreie Nutzungen

¹ Das Angebot von Parkfeldern für Bauvorhaben mit der ausdrücklichen Zielsetzung autoarmer oder -freier Nutzung kann – mit Ausnahme eines angemessenen Angebots für Besucherinnen und Besucher und an rollstuhlgerechten Parkfeldern – bis zum vollständigen Verzicht reduziert werden.

² Bewilligungsvoraussetzungen für autoarme oder -freie Nutzungen sind:

- a) ein Mobilitätskonzept zur dauerhaften Reduktion des motorisierten Individualverkehrs
- b) eine periodische Wirkungskontrolle der Umsetzung des Mobilitätskonzepts mit Berichterstattung zuhanden der Bewilligungsbehörde
- c) die rechtliche Sicherstellung des Mobilitätskonzepts durch entsprechende Verträge und Eintragungen im Grundbuch.

³ Stellt der Gemeinderat wiederholte Abweichungen von den Vorgaben und Zielen des Mobilitätskonzepts fest, ist die Differenz zwischen den bereits erstellten Parkfeldern und dem minimalen Pflichtparkfelderangebot zu realisieren oder eine entsprechende Ersatzabgabe zu leisten.

Standard zur Ausformulierung der Verankerung: Art.-Nr. Betriebliches Mobilitätsmanagement

¹ Bei der Neuansiedlung von publikumsintensiven Einrichtungen im Umfang ab 30 öffentlich zugänglichen Parkfeldern für Personenwagen (Kundenparkfelder) oder von Arbeitsplätzen im Umfang ab 50 Mitarbeitenden ist mit dem Baugesuch ein Mobilitätskonzept einzureichen.

² Das Mobilitätskonzept zeigt auf, wie der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (Mitarbeitende/Besuchende/Kundschaft) tief gehalten und das Angebot an Parkfeldern für Personenwagen so weit wie möglich in Richtung der festgelegten Minimalwerte reduziert werden kann. Es enthält die zur Einhaltung der Ziele notwendigen Massnahmen, wie z. B. eine monetäre Parkplatzbewirtschaftung und macht Angaben zur Wirkungskontrolle.

Standard zur Ausformulierung der Verankerung: Art.-Nr. Verpflichtung zur Umsetzung eines Mobilitätskonzepts

¹ Der Gemeinderat kann für Areale in Entwicklungsgebieten oder für einzelne Projekte die Erstellung eines Mobilitätskonzepts verlangen, wenn mindestens 50 Parkfelder oder 50 Wohneinheiten geplant sind oder wenn sie in verkehrlich sensiblen Gebieten liegen.

Beispiel

Entwurf revidierte Bau- und Nutzungsordnung Stadt Laufenburg
(öffentliche Auflage, Stand vom 7. Feb. 2024)

§ 51 Mobilitätskonzept – 1/3

¹ Für Bauprojekte mit über 30 Abstellplätzen für Personenwagen, Arealüberbauungen und Gestaltungspläne kann die Baubehörde die Erarbeitung und Festlegung eines Mobilitätskonzeptes verlangen. Dieses behandelt die Anordnung, Zuteilung und Bewirtschaftung der Parkieranlagen, die Ausstattung der Abstellplätze sowie flankierende organisatorische und monetäre Massnahmen.

² Der Stadtrat kann auch für ein zusammenhängendes Gebiet ein Mobilitätskonzept verlangen, sobald in diesem Gebiet mehr als 50 Arbeitsplätze erstellt werden oder eine Wohnsiedlung mit mehr als 9 Wohneinheiten entsteht.

§ 51 Mobilitätskonzept – 2/3

³ Das Mobilitätskonzept zeigt auf, wie die Mobilität der Bewohnenden, Mitarbeitenden, Besucherinnen und Besucher sowie der Kundschaft mit dem öffentlichen Verkehr, dem Velo- und Fussverkehr und dem effizienten Einsatz des Autos gefördert wird und umfasst insbesondere:

- a) Definition von Zielen (z. B. höchstmögliche Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Langsamverkehrs);
- b) Regelung der maximal zulässigen Parkfelderzahl für den MIV und der Minimalanforderungen an die Abstellplätze für den Veloverkehr;
- c) Nutzung und Angebote im CarSharing;
- d) Anreizsysteme zur Förderung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs sowie des CarSharings (wie verkehrswirksame Parkraumbewirtschaftung, Mobilitätsbonus, Entschädigungen, Beiträge, Mobility Flex);
- e) zu treffende Informationsmassnahmen (z. B. Fahrplanangaben, Erreichbarkeit, Fahrgemeinschaften);
- f) Monitoring zur Wirkungskontrolle.

§ 51 Mobilitätskonzept – 2/3

⁴ Das Mobilitätskonzept ist Gegenstand zur Überprüfung im Baubewilligungsverfahren.

§ 52 Autoarme Nutzungen

¹ Bauvorhaben mit der ausdrücklichen Zielsetzung "autoarme Nutzungen" sind zulässig.

² Bewilligungsvoraussetzungen für autoarme Nutzungen sind:

- a) ein Mobilitätskonzept zur dauerhaften Reduktion des motorisierten Individualverkehrs;
- b) ein periodisches Controlling zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts zuhanden der Bewilligungsbehörde;
- c) die rechtliche Sicherstellung des Mobilitätskonzepts durch entsprechende Verträge und Eintragungen im Grundbuch.

³ Stellt der Stadtrat wiederholte Abweichungen von den Vorgaben und Zielen des Mobilitätskonzepts fest, ist die Differenz zwischen den bereits erstellten Parkfeldern und dem minimalen Pflichtparkfeldangebot zu realisieren oder die entsprechende Ersatzabgabe zu leisten.

Beratung und Förderung

Einführung

Standard

Beispiele

Beratung und Förderung

– Beratung

- Mit direkten Beratungsangeboten für Bauherrschaften werden Bauherrschaften zur freiwilligen Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements motiviert (projektspezifisch).
- Umsetzungs- oder Vollzugsempfehlungen zeigen die Möglichkeiten des Mobilitätsmanagement auf und deklarieren die Erwartungen der Bewilligungsbehörden (generell-abstrakt).

– Förderung

- Mit finanziellen Anreizen (z. B. Unterstützung Ladeinfrastrukturen) wird die Umsetzung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements gefördert.

Standard zur Ausformulierung der Verankerung:

Die Gemeinde ermöglicht Grundeigentümer- und Bauherrschaften den Bezug von kompetenter Beratung bei der Entwicklung von Mobilitätskonzepten oder der Umsetzung von Mobilitätsmanagementmassnahmen.

Beispiel

clevermobil in der Region – für eine clevere und nachhaltige Mobilität

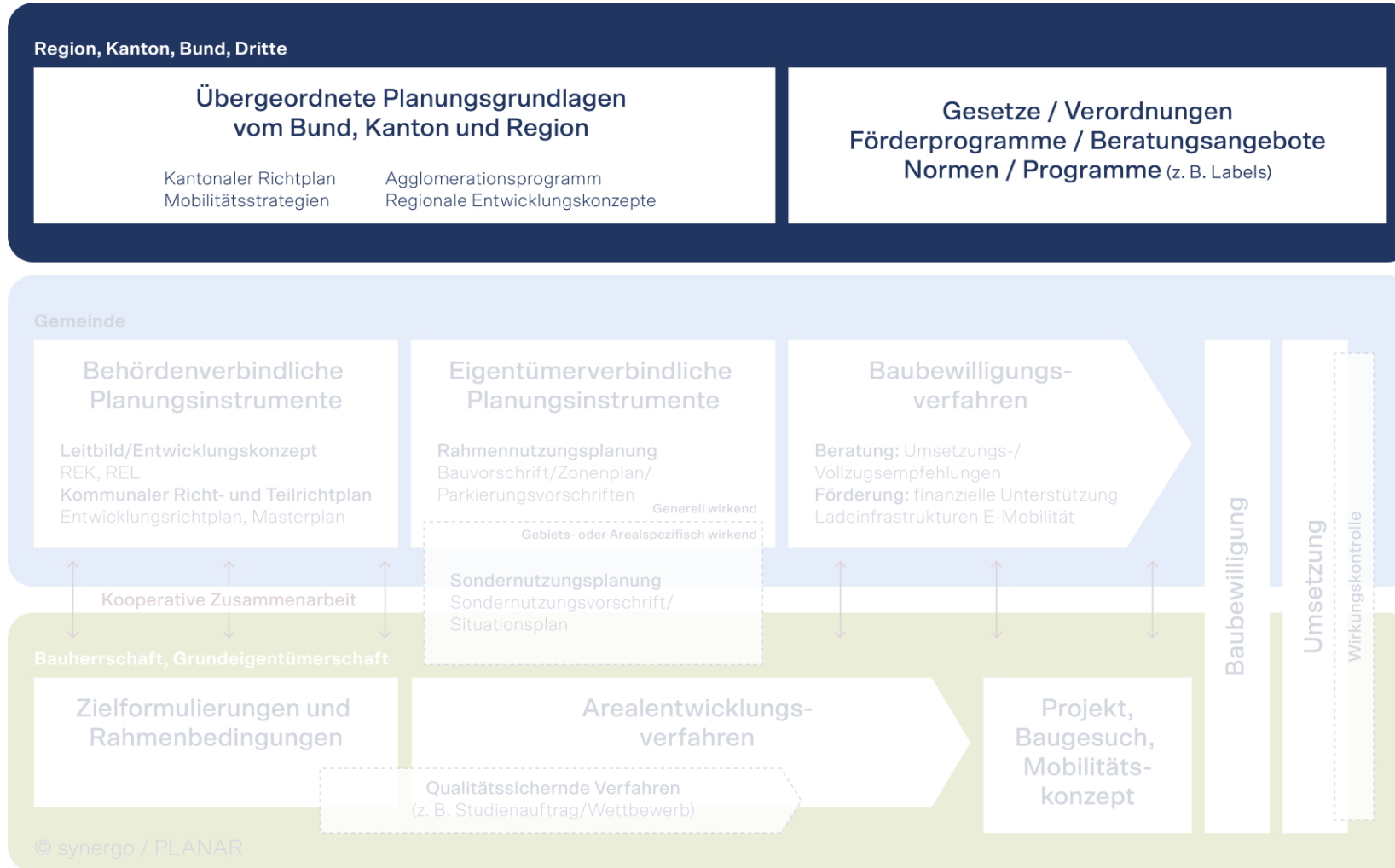
clevermobil ist eine gemeinsame Mobilitätsplattform der Regionen Appenzell AR-St.Gallen-Bodensee, Wil, St.Galler Rheintal, ZürichseeLinth, Werdenberg-Liechtenstein und Toggenburg.

Die Angebote von clevermobil sind ausgelegt für Unternehmen, für Gemeinden sowie für Areale. Über clevermobil können kostenlose Erstberatungen (Impulsberatung) und Informationen zum Thema Mobilitätsmanagement bezogen werden.

www.clemo.ch

Generell wirkende überkommunale Möglichkeiten der Verankerung

Übersicht



Überkommunale Planungen und Programme der öffentlichen Hand

Einführung

Beispiel

Überkommunale Planungen und Programme der öffentlichen Hand

- Kantonale Richtplanung
 - Die Richtplanung kann Massnahmen des Mobilitätsmanagements direkt vorsehen – z. B. für Entwicklungsschwerpunkte von kantonaler Bedeutung – oder indirekt initiieren.
- Gesamtverkehrskonzeption
 - Massnahmen des Mobilitätsmanagements sollen auch in einer kantonalen oder regionalen Gesamtverkehrskonzeption als Handlungsfeld vorgesehen werden.
- Agglomerationsprogramm
 - Die Aufnahme von Massnahmen des Mobilitätsmanagements erhöht die Chancen auf Finanzierungsbeiträge der eingereichten Projekte.

Beispiel

Auszug aus dem Agglomerationsprogramm Luzern,

4 Generation vom 14.06.2021

3.3.4 Mobilitätsmanagement – 1/2

Die Ansätze des Mobilitätsmanagements basieren hauptsächlich auf den Handlungsfeldern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination. Mobilitätsmanagement zielt darauf, die bereitgestellten Mobilitätsangebote besser zu organisieren und aufeinander abzustimmen. Die Verkehrsteilnehmenden werden motiviert und unterstützt, ihr Mobilitätsverhalten zu verändern. Im Kanton Luzern sind bis heute bereits verschiedene Ansätze/Massnahmen umgesetzt und weiterentwickelt worden:

- Mobilitätsmanagement in Unternehmen: Der Kanton Luzern bietet ein umfassendes Beratungsangebot für interessierte Unternehmen an. Das Angebot umfasst Mobilitätsanalysen und die Entwicklung von nachhaltigen Verbesserungsvorschlägen. Dadurch soll eine systematische Verbesserung der Mobilität (Erhöhung ÖV-Nutzung und Velo-Einsatz, Kurierdienste usw.) erreicht werden. (...)

3.3.4 Mobilitätsmanagement – 2/2

- «Mobilitätsplattform»: Die Mobilitätsplattform www.luzernmobil.ch wurde im Oktober 2011 online aufgeschaltet. Diese Internetplattform bietet Informationen zu den verschiedenen Verkehrsmitteln und Mobilitätsangeboten (P+R-Standorte, Karten und Routenbeschreibungen, Fahrzeugmiete usw.) und aktuelle verkehrsrelevante Aspekte für die Bevölkerung und Unternehmen an. (...)
- Mobilitätskonzepte: Bei neuen Überbauungen wird ab einer bestimmten Grösse ein Mobilitätskonzept verlangt.

Mit der am 26. November 2019 verabschiedeten Strategie Mobilitätsmanagement soll gemeinsam mit verschiedenen Partnern, wie beispielsweise den regionalen Entwicklungsträgern, Städten und Gemeinden, Unternehmen, Bauherrschaften und dem Verkehrsverbund Luzern, Mobilitätsmanagement ein fester Bestandteil im Kanton Luzern werden. (...) Der Kanton ist bestrebt, durch ein intelligentes und konsequentes Mobilitätsmanagement innerhalb der Verwaltung und in den übrigen öffentlichen Einrichtungen einen wichtigen Beitrag zu leisten.

Gesetze und Verordnungen

Einführung

Beispiele

Gesetze und Verordnungen

- Kantonales Baugesetz, Bauverordnung
 - Die kantonale Gesetzgebung im Bereich Planung und Bau und die damit verbundenen Reglemente und Verordnungen können direkte oder indirekte Rahmenbedingungen zur Umsetzung und Verankerung von Massnahmen des Mobilitätsmanagements definieren.
- Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)
 - Mit im Projekt vorgesehenen Massnahmen des Mobilitätsmanagements kann zum Nachweis der Umweltverträglichkeit in einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäss Umweltschutzgesetz beigetragen werden.
- Kapazitätsnachweis
 - Mit im Projekt vorgesehenen Massnahmen des Mobilitätsmanagements kann zum Nachweis ausreichender Strassenkapazitäten beigetragen werden.

Beispiel

Bauverordnung Kanton Aargau

Empfehlungen Kapazitätsnachweis (§ 46 BauV, Baureife)

Empfehlungen Kapazitätsnachweis (§ 46 BauV, Baureife)

Die Bauherrschaft hat für Bauvorhaben, die ein motorisiertes Verkehrsaufkommen von mehr als 1'500 Fahrten pro Tag (im Durchschnitt über die Betriebstage; Zu- und Wegfahrt zählen als zwei Fahrten) erwarten lassen, den Nachweis zu erbringen, dass die Kapazitäten des Strassennetzes ausreichen.

Als Grundlage für den Nachweis dienen Erfahrungswerte, erhobene Verkehrsdaten oder die Verkehrsdaten des periodisch aktualisierten kantonalen Verkehrsmodells, das auf den Siedlungsdaten, dem Verkehrsangebot und den Gesetzmässigkeiten des Mobilitätsverhaltens beruht.

Massnahmen zur Begrenzung des Verkehrsaufkommens des Bauprojekts sind verbindlich zu regeln.

Angebote Beratung und Förderung

Einführung

Beispiel

Angebote Beratung und Förderung

- Beratung und Förderung
 - Neben den kommunalen Angeboten können auch auf der Ebene der Agglomerationen, Kantone und des Bundes Beratungsangebote oder Sensibilisierungs- und Fördermassnahmen etabliert und umgesetzt werden.

Beispiel

Kanton Tessin; programma cantonale di mobilità aziendale

Leitfaden zur Erarbeitung von Mobilitätskonzepten und
Incentivierung der Massnahmen, September 2022

Kanton Tessin; programma cantonale di mobilità aziendale

Das kantonale Programm für betriebliche Mobilität besteht aus einem Leitfaden für die Ausarbeitung von betrieblichen Mobilitätskonzepten, in dem auch Massnahmen aufgeführt sind, sowie aus einem Anreizsystem für Unternehmen mit Beiträgen sowohl für die Ausarbeitung von betrieblichen Mobilitätskonzepten als auch für die Umsetzung von Massnahmen.

Insgesamt hat der Kanton einen Kredit von 2 Millionen für einen Zeitraum von vier Jahren zur Verfügung gestellt. Gleichzeitig, organisiert er auch Veranstaltungen zur Thematisierung der Unternehmensmobilität.

www.ti.ch/mobilita-aziendale

Normen und Programme Dritter

Normen und Programme Dritter

- Normen der Vereinigung Schweizer Strassenfachleute (VSS)
 - Die VSS gibt Normen heraus, welche massgebenden Einfluss auf Erstellung und Betrieb von Verkehrsinfrastrukturen haben. Besondere Bedeutung kommt hier insbesondere den Parkierungsnormen, allen voran VSS 40 281 «Parkieren – Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» zu.
- SIA Norm 390/1 «Klimapfad – Treibhausgasbilanz über den Lebenszyklus von Gebäuden»
 - Mit der durch den Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein (SIA) herausgegebenen Norm 390/1 «Klimapfad – Treibhausgasbilanz über den Lebenszyklus von Gebäuden» werden für Gebäude und die durch deren Nutzung induzierte Alltagsmobilität heute realisierbare Zielwerte für die Treibhausgasemissionen definiert.
 - Methodische Details zur Mobilität werden im SIA-Merkblatt 2039 «Mobilität – Energiebedarf in Abhängigkeit vom Gebäudestandort» geregelt.

Normen und Programme Dritter

- Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS)
 - Der Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS) ist ein Baustandard, in dem mit einem Notensystem verschiedene Kriterien bewertet werden. Beim Thema Mobilität werden einerseits die Treibhausgasemissionen des Verkehrs bewertet, andererseits werden die ergriffenen Mobilitätsmassnahmen berücksichtigt. Dazu gehören beispielsweise das Parkfeldangebot, die Infrastruktur für Velo- und Fussverkehr sowie die Adressierung der Elektromobilität.
- Minergie
 - Minergie ist der Schweizer Bau- und Arealstandard für Komfort, Effizienz und Klimaschutz. Im Arealstandard «Minergie-Areal» ist die Mobilität als eines der fünf adressierten Themen enthalten.

MIPA – Projektbeteiligte – Unterstützt durch



Stadt Zürich
Tiefbauamt



MIPA – Projektbeteiligte – Begleitgruppe

- Martina Zoller, Bundesamt für Energie, Sektion Mobilität
- Karin Wasem, Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt
- Andreas Keiser, Stadt Zug, Baudepartement
- Denis Heyne, Stadt Zug, Baudepartement
- Nicola Nübold, Stadt Zürich, Tiefbauamt
- Tobias Winiger, Geschäftsstelle AGGLO St.Gallen – Bodensee
- Stefanie Steiner, Geschäftsstelle Minergie
- Pauline Hosotte, Mobility Management Suisse, Romandie
- Alexandre Federau, Mobility Management Suisse, Romandie
- Davide Marconi, Mobility Management Suisse, Ticino

MIPA – Projektbeteiligte – Bearbeitungsteam



In Zusammenarbeit mit

PLANAR

RAUMENTWICKLUNG