

# Mobilitätskonzepte für Areale

MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von Arealen  
März 2025

# MIPA – Unterlagen

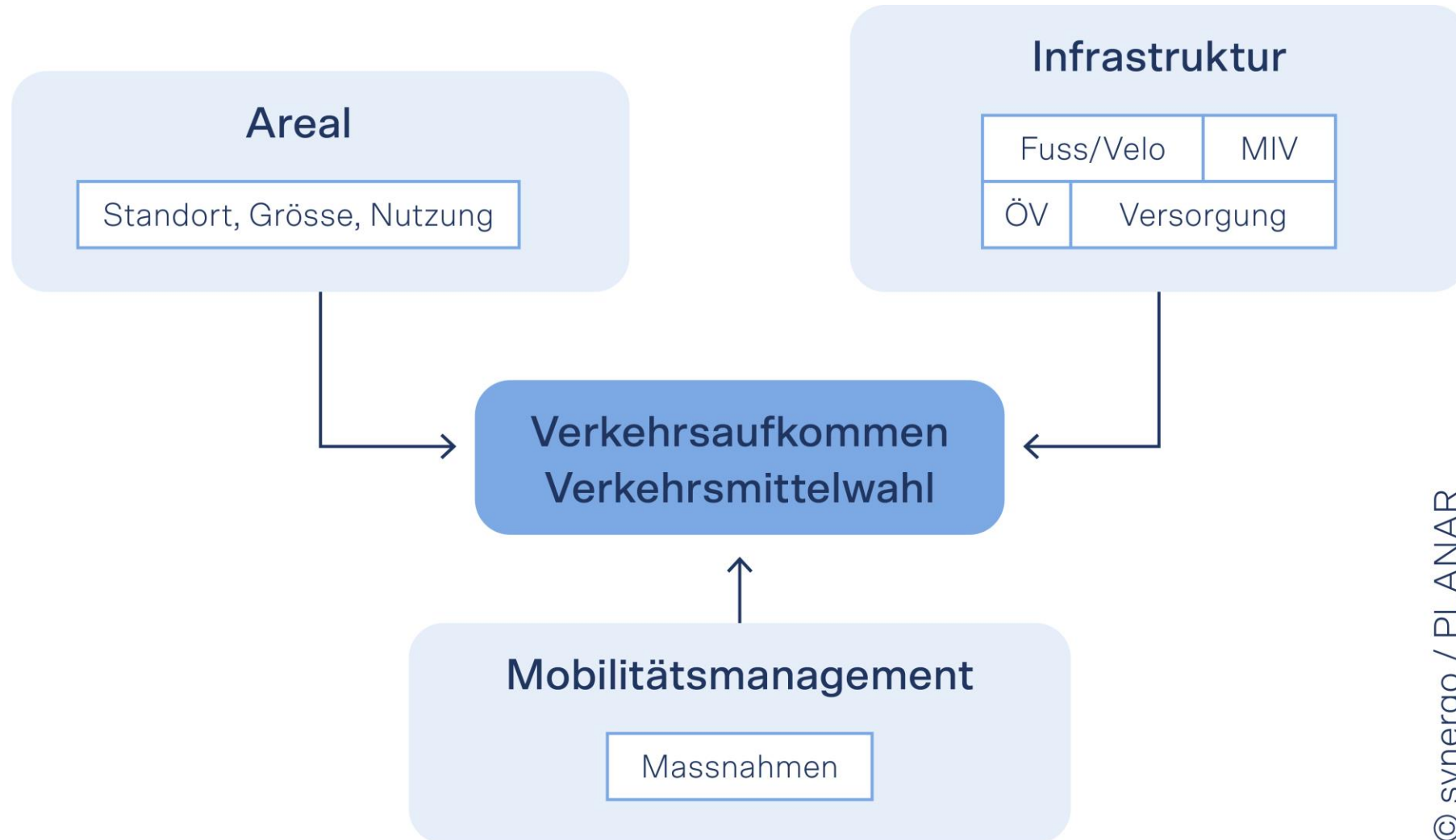
- Handbuch aus drei Teilen
  - Verankerung des Mobilitätsmanagements
  - Mobilitätskonzepte für Areale
  - Beispiele von Arealen mit Mobilitätsmanagement
- Zwei Präsentationen
  - zu Verankerung des Mobilitätsmanagements
  - zu Mobilitätskonzepten für Areale
- Zwei Checklisten
  - für Behörden (Standortgemeinde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

# Inhalte

1. Die Rolle der Mobilität in Arealen
2. Nutzen eines arealbezogenen Mobilitätsmanagements
3. Funktion, Ablauf und Elemente eines Mobilitätskonzepts
4. Massnahmen des arealbezogenen Mobilitätsmanagements

# 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)

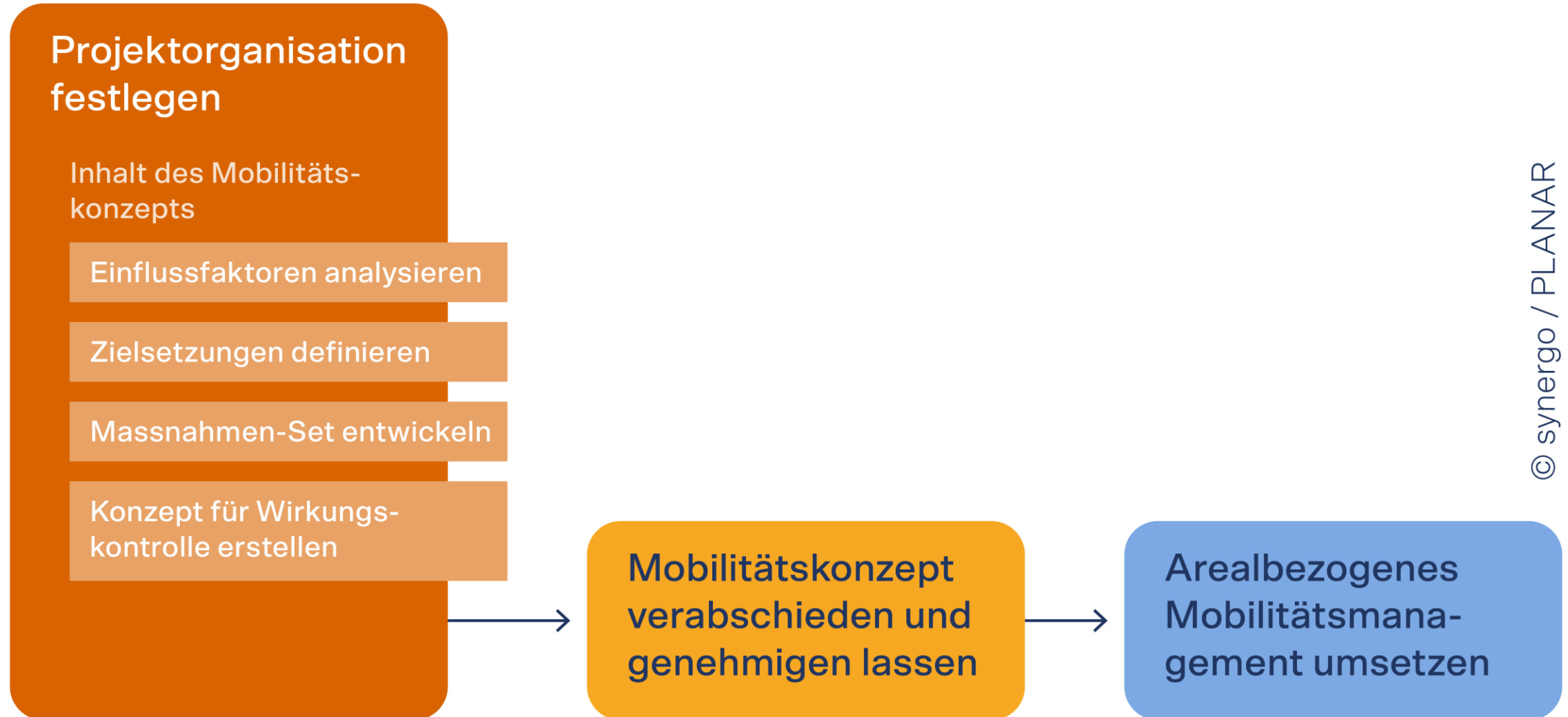
- Die Nutzenden erhalten mit den bereitgestellten Massnahmen vor Ort eine erhöhte Aufenthaltsqualität sowie ein Angebot, das ihnen den Zugang zu Areal mit verschiedenen Verkehrsmitteln erleichtert und Wahlmöglichkeiten zu Gunsten einer effizienten und umweltschonenden Mobilität schafft. Sie können zudem 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.

# Funktion, Ablauf und Elemente eines Mobilitätskonzeptes

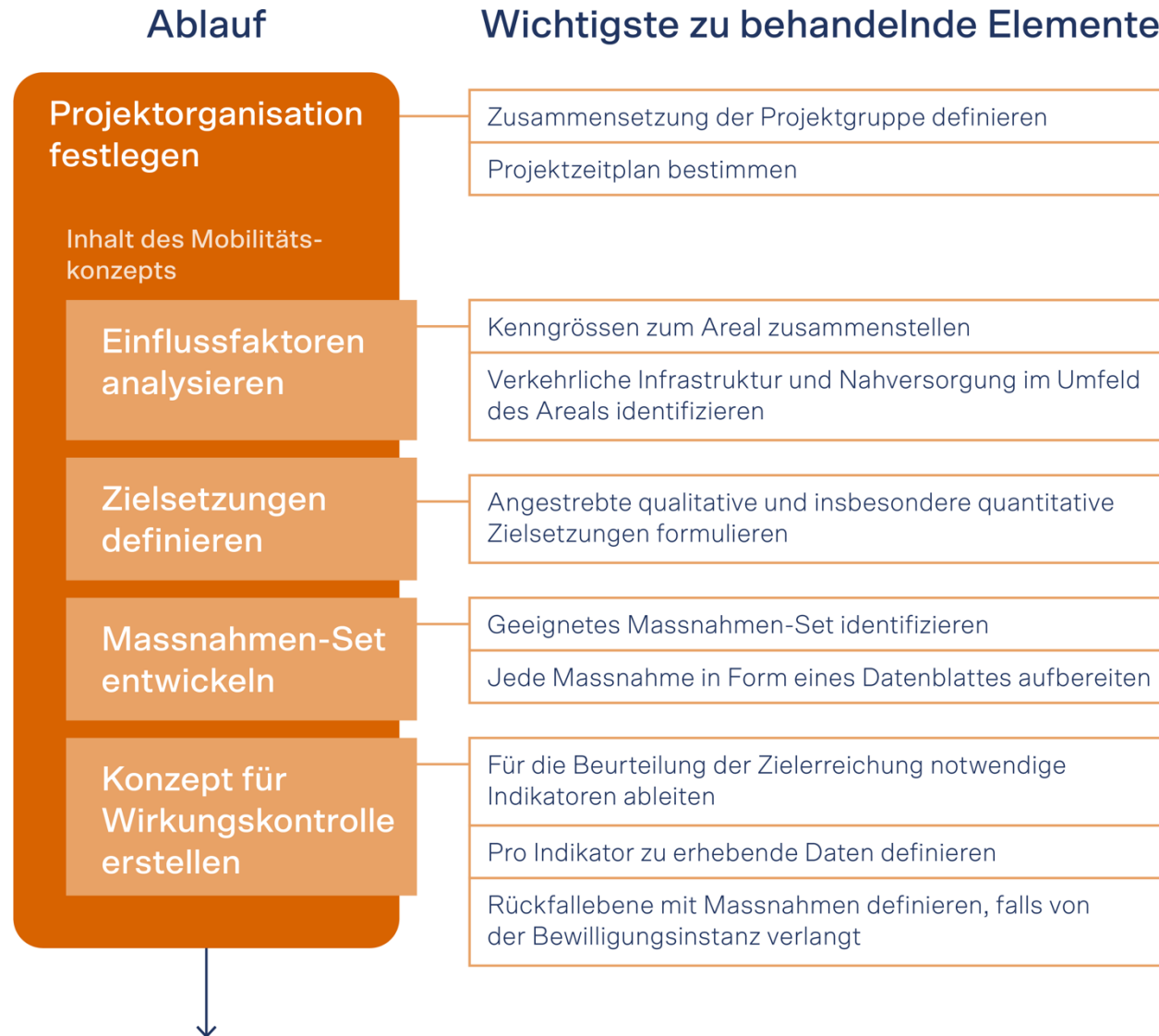
# Funktion des Mobilitätskonzepts

- Planungsinstrument für Akteure des Mobilitätsmanagements in einem Areal
- Definiert den Aufbau, den Betrieb und die Wirkungskontrolle des Mobilitätsmanagements
- Dient den Behörden zur Beurteilung des Zielbeitrags des Mobilitätsmanagements
- Ist in der Regel Bestandteil eines Baugesuches

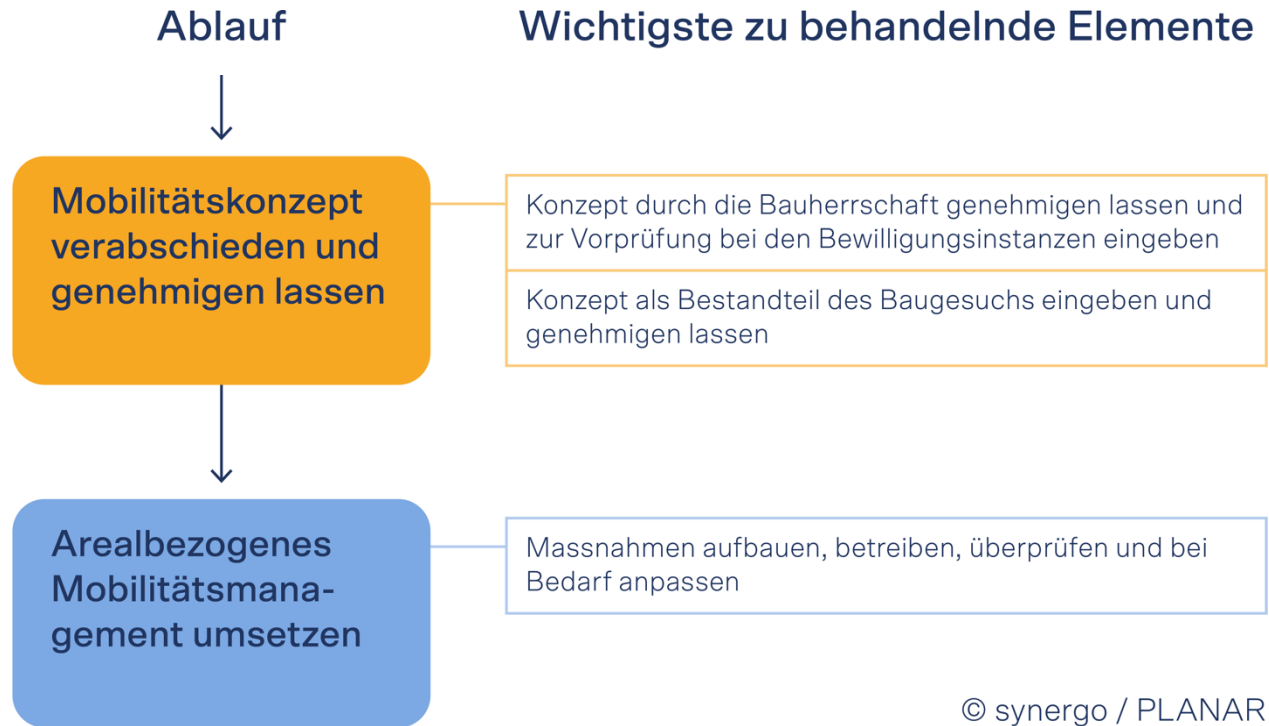
# Ablauf Erarbeitung des Mobilitätskonzepts – Übersicht



# Ablauf Erarbeitung des Mobilitätskonzepts – Detail (1/2)



# Ablauf Erarbeitung des Mobilitätskonzepts – Detail (2/2)



© synergo / PLANAR

# Massnahmen des arealbezogenen Mobilitätsmanagements

# Massnahmen Standard-Set – Übersicht

Nr.	Massnahme	Massnahmenart				
		Baulich	Anreize	Services	Informationen, Aktionen	Bestimmungen
M1	Veloparkierung	x				
M2	Anzahl Parkfelder für Personenwagen	x				
M3	Parkraumbewirtschaftung		x			
M4	Lademöglichkeiten für Elektroautos	x				
M5	Motorradparkierung	x				
M6	Sharing-Angebote			x		
M7	Mobilitätsgutschein		x			
M8	Mobilitätsinformation				x	
M9	Sensibilisierung				x	
M10	Regelungen					x
M11	Versorgungseinrichtungen / Hohe Aussenraumqualität	x				



# M1: Veloparkierung

- Anzahl Veloabstellplätze
  - Richtwert für Mindestumfang durch Behörden vorgegeben (vielfach verwendete Basis: VSS Norm 40 065)
  - Bei Unterschreitung des Minimalbedarfs an Parkfeldern für Personenwagen ist der Richtbedarf an Veloabstellplätzen angemessen zu erhöhen
- Lage, Zugang und Ausstattung
  - Veloabstellplätze für Bewohnerschaft / Beschäftigte:
    - in abschliessbaren Räumen, möglichst ebenerdig in der Nähe der Gebäudeeingänge, bedarfsgerechte Ausstattung mit Ladevorrichtungen für E-Bikes, Velopumpen und Reparaturwerkzeuge in grösseren Veloabstellanlagen
  - Veloabstellplätze für Kundschaft / Besuchende:
    - im Aussenraum in der Nähe von Gebäudeeingängen, Witterungsschutz

## M2: Anzahl Parkfelder für Personenwagen

- Anzahl Parkfelder
  - Richtwert für Mindestumfang durch Behörden vorgegeben (vielfach verwendete Basis: VSS Norm 40 281)
  - Unterschreitung des Minimalbedarfs an Parkfeldern (vornehmlich für Bewohnerschaft und Beschäftigte) möglich
  - Voraussetzung für Unterschreitung:
    - Umsetzung von Massnahmen, die die Abwicklung des vom Areal induzierten Verkehr mit einem reduzierten Parkfeldangebot garantieren und Ausweichparkierung auf öffentlichen Grund verhindert

## M3: Parkraumbewirtschaftung

- Parkgebühren
  - Höhe der Parkgebühren richtet sich einerseits nach Marktpreisen, andererseits soll eine Kostendeckung garantiert bzw. eine Lenkungswirkung erzeugt werden
  - Differenzierte Gebührenhöhe je nach Parkfeldnutzungstypen (Pool-Parkfelder, reservierte Parkfelder) und Nutzergruppen (Bewohnerschaft, Beschäftigte, Kundschaft, Besuchende)
- Vergabekriterien für Parkierungsberechtigungen (nur bei Beschäftigten anwendbar)
  - Zonen-Modell
  - Reisezeit-Modell
  - Betriebliche Notwendigkeit
  - Weitere Kriterien: Bevorzugung von Fahrgemeinschaften und Personen mit eingeschränkter Mobilität

## M4: Lademöglichkeiten für Elektroautos

- Festsetzung und Dimensionierung der Ausbaustufen (Basis: SIA Merkblatt 2060)
  - Ausbaustufe A: Einrichtung von Ausbaureserven (Platzreserven im Verteiler)
    - Für alle Parkfelder einrichten
  - Ausbaustufe B: Einrichtung der Anschlussleitung (Gebäudezuleitung)
    - Dimensionierung auf mindestens 60% der Parkfelder ausrichten
  - Ausbaustufe C: Stromzuleitung zur Ladestation
    - Bei mindestens 60 % der Parkfelder anbringen
  - Ausbaustufe D: Installation von betriebsbereiten Ladestationen
    - Zielwert: 20 % der Parkfelder (für Bewohnerschaft / Beschäftigte) mit Ladestationen ausgerüstet, ggf. auch als Mieterausbau definieren
- Weitere zu berücksichtigende Aspekte
  - Bereitzustellende Ladeleistungen, Bewirtschaftung und Finanzierung

## M5: Motorradparkierung

- Anzahl Motorradabstellplätze
  - Zurzeit keine Normen zur Bestimmung vorhanden
  - Teilweise Richtwerte bei Behörden vorhanden: Z. B. 10% des Minimalbedarfs an Parkfeldern für Personenwagen
  - Abschätzung aufgrund des Motorradbesitzes von Haushalten aus Daten des Mikrozensus Verkehr
- Lage und Zugang
  - Motorradabstellplätze für Bewohnerschaft / Beschäftigte:
    - Anordnung in der Parkieranlage des Areals
  - Motorradabstellplätze für Kundschaft / Besuchende:
    - Anordnung in der Parkieranlage oder im Aussenraum des Areals

## M6: Sharing-Angebote

- Gängigste Angebotstypen und Bewirtschaftung
  - Carsharing, Velosharing, Lastenvelo-Sharing
  - Bei grösseren Arealen Bewirtschaftung durch professionelle Betreiber prüfen
- Anzahl Fahrzeuge
  - In Abhängigkeit zur Zahl der Bewohnenden / Beschäftigten in einem Areal
  - Zusätzlich bei Carsharing: In Abhängigkeit zum verfügbaren Angebot an Parkfeldern für Personenwagen
- Platzierung der Fahrzeuge
  - An leicht auffindbaren und speziell markierten Standorten
  - Bei Öffnung der Nutzung für Dritte (Nutzergruppen von ausserhalb des Areals): im Aussenraum an zentralen Standorten
- Reservation via elektronisches Reservationssystem mit integrierter Gebührenabrechnung

## M7: Mobilitätsgutschein

- Jährlich von der Grundeigentümerschaft ausgerichteter Geldbetrag für den Bezug definierter Mobilitätsangebote
- Berechtigte Nutzergruppen
  - Bewohnerschaft: Haushalte, die kein Auto besitzen
  - Beschäftigte: Mitarbeitende, die ohne Auto zur Arbeit fahren (bei Beschäftigten von eingemieteten Unternehmen wird der Mobilitätsgutschein durch den Arbeitgeber gewährt)
- Nutzbar für folgende Mobilitätsangebote
  - ÖV-Abonnemente, Kauf oder Reparatur von Velos, Sharing-Angebote im und/oder ausserhalb des Areals
- Höhe des jährlichen Geldbetrages
  - In Abhängigkeit von der Zahl der berechtigten Nutzergruppen in einem Areal, Empfehlung: Mindestens 300 CHF/Jahr pro Haushalt / Beschäftigten

## M8: Mobilitätsinformation

- Mögliche Informationen
  - ÖV: Haltestellen- und Fahrplaninformationen im Umfeld des Areals
  - Velo / zu Fuss: Wichtigste Velo-/Fusswegverbindungen sowie Distanzen zu wichtigen Zielorten im Umfeld des Areals
  - Sharing-Angebote im Umfeld/im Areal und deren Nutzungsmodalitäten
  - Parkraummanagement: Angebot an Parkfeldern, Bezugsberechtigung, Nutzungsgebühren
  - Mobilitätsgutscheine: Angebot, Bezugsberechtigung
- Zugang
  - Integration in Website, in Mieter-App des Areals
  - Printdokumentation (Abgabe bei Neueinzug oder bei Vermarktung)
  - Monitore mit dynamischer ÖV-Fahrplaninformation an ausgewählten Standorten



## M9: Sensibilisierung

- Aktionen zur Sensibilisierung zu umweltfreundlichem Verkehrsverhalten bei ausgewählten Nutzergruppen (vornehmlich Bewohnerschaft und Beschäftigte)
- Beispiele
  - Bike to work ([www.biketowork.ch](http://www.biketowork.ch))
  - Bikecoin ([www.bikecoin.ch](http://www.bikecoin.ch))
  - Veloreparaturtage zu Beginn der Velosaison
  - Schnupperangebote zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und/oder Sharing-Angebote

# M10: Regelungen

- Regelungen zur aktiven und gezielten Steuerung der nachhaltigen Abwicklung des von Nutzergruppen induzierten Verkehrs
- Beispiele
  - Verankerung in Leitbildern und Statuten (vornehmlich bei Genossenschaften)
  - Mobilitätsvertrag: Mietparteien verpflichten sich gegenüber Grundeigentümerschaft, Massnahmen im eigenen Wirkungsbereich umzusetzen
  - Bei autoarmen Nutzungen: Regelungen in Mietverträgen oder Zusatzvereinbarungen
    - Mietparteien ohne Parkfelder: Verpflichtung, keine Autos im Umfeld des Areals zu parkieren bzw. keine Anwohnendenparkkarten für Blaue Zonen oder Nachtparkierbewilligungen zu beziehen
    - Mietparteien mit Parkfeldern: Verpflichtung, nur Autos auf den gemieteten Parkfeldern bzw. nicht auf dem Areal oder dessen Umfeld zu parkieren

# M11: Versorgungseinrichtungen und hohe Aussenraumqualität

- Beispiele für Versorgungseinrichtungen im Areal
  - Lebensmittelläden
  - Krippe/Hort, Kindergarten, Schulen
  - Gastronomiebetriebe
  - Coworking-Spaces, Gemeinschaftsräume, Gemeinschaftsgärten
  - Paketboxen für Aufgabe und Abholen von Waren
- Beispiele für hohe Aussenraumqualität
  - Hoher Anteil an autofreiem Aussenraum
  - Hoher Anteil an Grünflächen
  - Sitzgelegenheiten, Spielplätze und Spielgeräte, Grillstellen
  - Konfliktfreie innere Erschliessung für Velo- und Fussverkehr

## 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