



Impuls Mobilität

Massnahmenblatt Planungsprozesse

Beschreibung

Die Einflussmöglichkeiten auf das lokale Verkehrsaufkommen in Gemeinden sind bei der Überbauung von neuen Arealen besonders gross. Mit der Einführung eines Mobilitätsmanagements kann der durch das Areal verursachte Verkehr wirksam gelenkt werden. Auch bei Einzelprojekten in verkehrlich sensiblen Gebieten bietet sich das Instrument des Mobilitätsmanagements an.

Ausgestaltung / Produkte

Bei der Entwicklung eines Mobilitätsmanagements werden in einem ersten Schritt die Zielsetzungen im Bereich der Mobilität definiert. Unter Berücksichtigung der auf dem Areal oder im Baugebiet geplanten Nutzungen sowie der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur werden Mobilitätsmassnahmen entwickelt und in einem Mobilitätskonzept festgehalten. Typische Mobilitätsmassnahmen, die im Areal selbst umgesetzt werden können, sind beispielsweise die Erstellung von qualitativ hochwertigen Veloabstellanlagen, die Einführung eines Parkraummanagements, die Bereitstellung einer eigenen Veloflotte oder von Carsharing-Autos. Durch die optimale Kombination von Massnahmen kann das vom Areal erzeugte Verkehrsaufkommen reduziert bzw. vom Auto den öffentlichen Verkehr und das Velo gelenkt werden, was zu einer geringeren Belastung der Strassenverkehrsinfrastrukturen innerhalb der Gemeinde führt.

Mobilitätsmanagement in der Planung eines neuen Areals

Der Grundstein wird durch die Thematisierung des Mobilitätsmanagements bereits in Studienaufträgen oder Wettbewerben sowie durch die Verankerung in den Instrumenten der Sondernutzungsplanung gelegt. In einer Sonderbauvorschrift oder einem Gestaltungsplan kann das Mobilitätsmanagement grundeigentümergebunden vorgeschrieben und im Rahmen von Baubewilligungsverfahren geprüft und im Nachgang umgesetzt werden.

Die Möglichkeiten zur Verankerung des Mobilitätsmanagements in den arealspezifischen Planungsinstrumenten können durch entsprechende Vorgaben in übergeordneten Planungsinstrumenten wie beispielsweise die Nutzungsplanung (Bau - und Zonenordnung) unterstützt werden.

Im Folgenden werden die wichtigsten Instrumente kurz umschrieben. Weitere Details sowie spezifische Beispiele finden Sie in den weiterführenden Informationen.

Wichtigste arealspezifische Planungsinstrumente:

- In **Studienaufträgen** und **Wettbewerben** stehen in der Regel infrastrukturelle Fragestellungen wie bspw. die Erschliessung im Vordergrund. Im Pflichtenheft kann beispielsweise ein attraktiver Zugang zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs oder eine auf Fuss- und Veloverkehr optimierte innere Erschliessung verlangt werden. Ebenfalls sollten autoarme bzw. autofreie Nutzungen bereits auf dieser Stufe thematisiert und eine entsprechend tiefere Parkplatzzahl gefordert werden. Auch bei Einzelprojekten besteht die Möglichkeit, diese Themen aufzugreifen.
- **Sonderbauvorschriften** (PBG §§ 79 ff.) oder **Gestaltungspläne** (PBG §§ 83 ff.) ergänzen oder überlagern die für das gesamte Gemeindegebiet geltende Nutzungsplanung. Sondernutzungspläne sind grundeigentümergebunden. Darin kann die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts vorgeschrieben werden. Dieses zeigt auf, wie die Mobilität der verschiedenen Nutzergruppen im Sinne der Zielsetzung der Sondernutzungsplanung zu bewältigen ist. Darin müssen zwingend folgende Punkte thematisiert sein: Ziele, Projektbeschreibung mit wichtigsten Eckdaten (Nutzungen etc.), monetäre Parkraumbewirtschaftung, Informationen und Anreize zum Benützen des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs sowie Monitoring/Controlling.

- Dem **Baugesuch** wird ein Mobilitätskonzept als Zusatz beigefügt und durch die Bewilligungsbehörde geprüft und bewilligt. Im Anschluss erfolgt die Umsetzung der im Mobilitätskonzept definierten Massnahmen. Ein Controlling und eine periodische Berichterstattung an die Behörden zeigt die Wirksamkeit der Massnahmen auf.

Instrumente und Regelungen der Gemeinden:

- In vielen Gemeinden ist über die **Bau- und Zonenordnung (BZO)** die Erstellung von Pflichtparkplätzen geregelt. In anderen Gemeinden wird dieser Aspekt in einer eigenen Parkierungsverordnung behandelt. Neben der Parkplatz-Erstellungspflicht können auch Bestimmungen zur Erarbeitung von Mobilitätskonzepten berücksichtigt werden.

Kosten / Aufwand

Die **Investitionskosten** für ein Mobilitätsmanagement sind stark abhängig vom spezifischen Vorhaben und den ausgewählten Mobilitätsmassnahmen. Die **Betriebskosten** der Massnahmen des Mobilitätsmanagements sind eher tief.

Beteiligte

Federführung: Standortgemeinde

Weitere: Grundeigentümer- bzw. Bauherrschaft, Kanton (Prüfung und Genehmigung Nutzungsplanung, Baubewilligung)

Weiterführende Informationen

Wir beraten Sie

- www.afv.zh.ch/impulsmobilitaet

Spezifische Informationen

- MIPA - Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen, www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch
- MIPA-Handbuch Verankerung des Mobilitätsmanagements, www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch

Best Practice

- Beispiele von Arealen mit Mobilitätsmanagement, www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch

Amt für Verkehr

Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, Neumühlequai 10, 8090 Zürich