



**Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Verkehr**

Impuls Mobilität

Mobilitätsberatung im Kanton Zürich

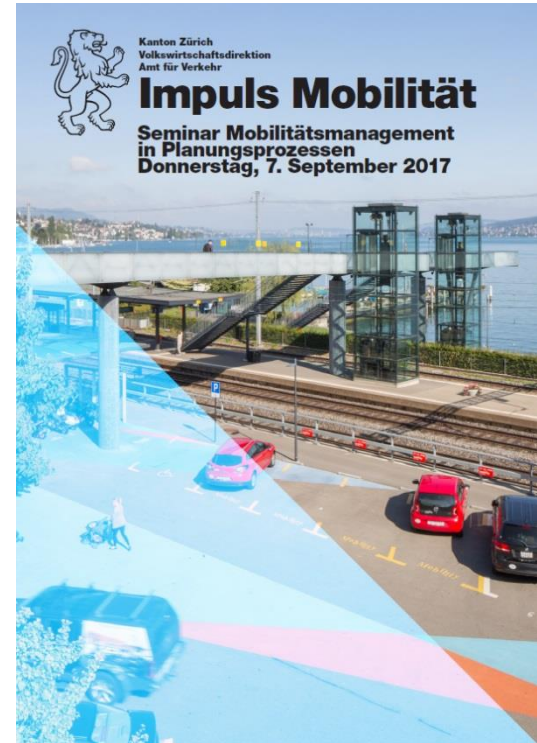
Seminar

«Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen»

Donnerstag, 7. September 2017

Ausgangslage

- «Jede Fahrt hat ihren Ursprung und ihr Ende an einem Standort»
- Am Standort werden die Voraussetzungen für den dort entstehenden Verkehr geschaffen
- ... und zwar für wesentliche Bereiche bereits in der Planungsphase





Zusammenspiel von Akteuren

- **Gemeinden** schaffen die Voraussetzungen für das Verkehrsaufkommen in ihren Planungsinstrumenten – auch für das Mobilitätsmanagement
- **Bauherren bzw. Grundeigentümer** definieren bereits bei der Planung ihrer Projekte mögliche Mobilitätsmassnahmen. Dazu entwickeln sie ein Mobilitätskonzept, das dann z.B. Bestandteil der Baueingabe ist.

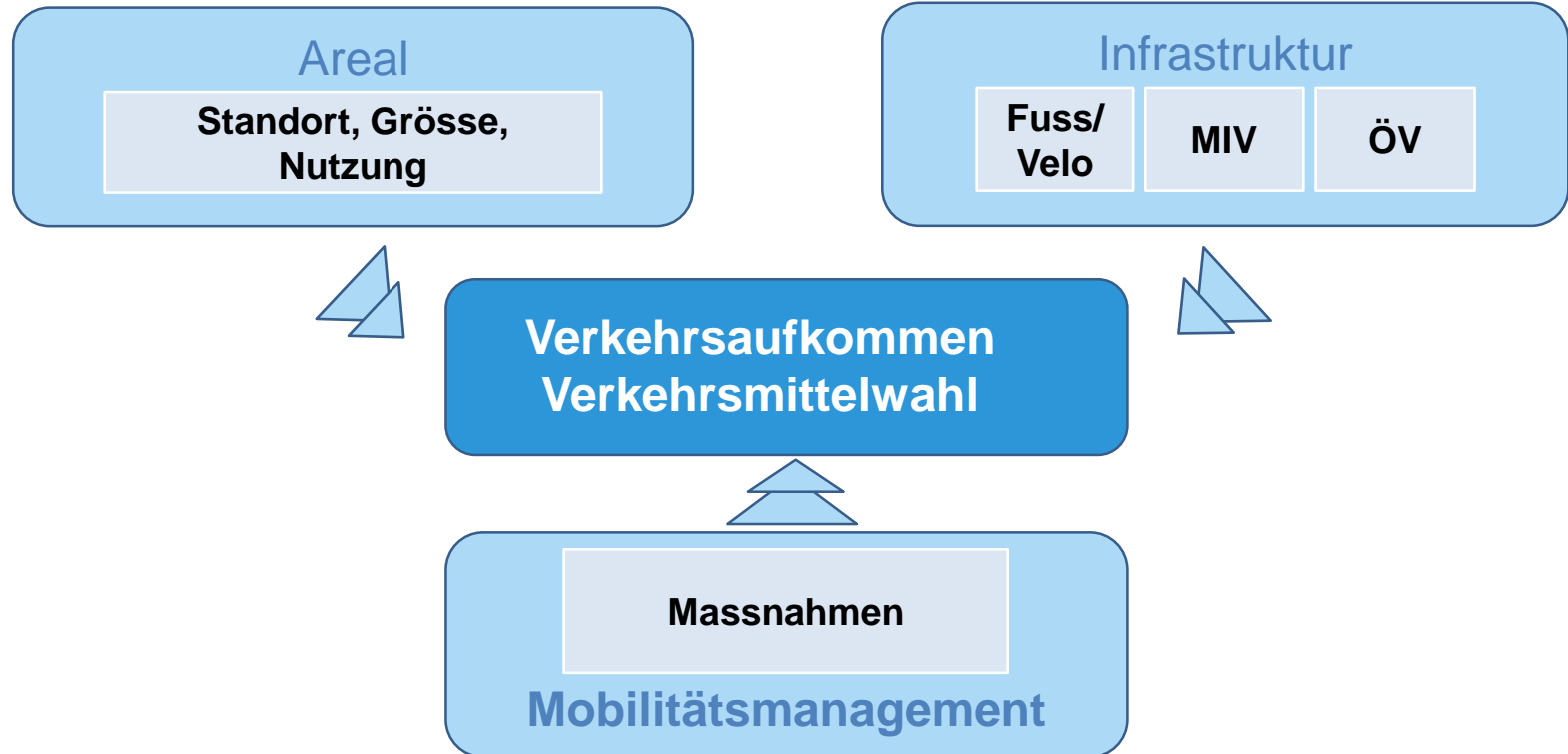


Inhalt

1. Beeinflussungsmöglichkeiten - Grundzüge
2. Was können Gemeinden tun?
3. Was können Bauherrschaften/Grundeigentümer tun?
4. Ausblick

→ vgl. auch www.mobilitätsmanagement.ch → MIPA

Einflussfaktoren auf Verkehrsaufkommen





Nutzen für Akteure

- 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)

- Optimale gegenseitige Abstimmung zwischen den beiden Akteurgruppen Gemeinde und Bauherrschaft/Grundeigentümer



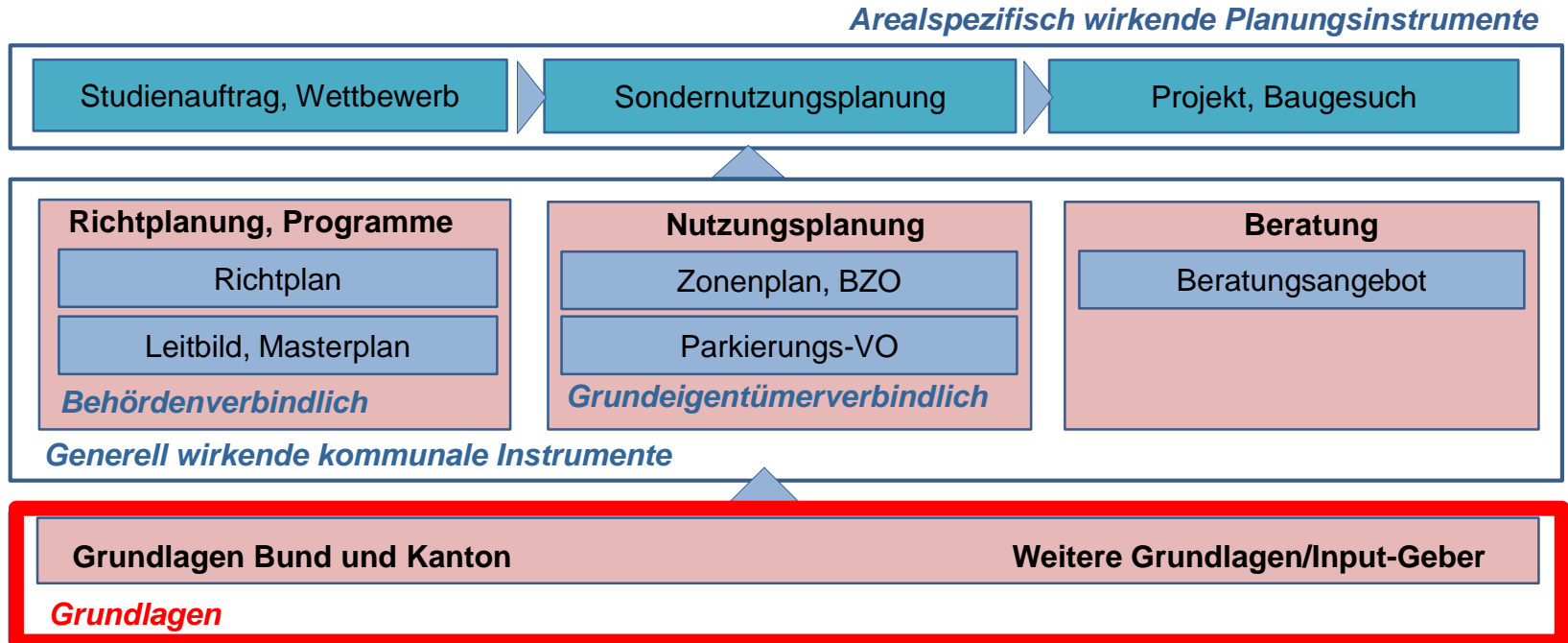
Relevante kantonale/regionale Grundlagen

- Richtplan
- Planungs- und Baugesetz (PBG)
- Agglomerationsprogramme
- Gesamtverkehrskonzept
- Wegleitung Regelung Parkplatz-Bedarf in kommunalen Erlassen

Weitere Grundlagen/Inputgeber

- VSS-Normen (z.B. Parkierung 640 281)
- Merkblätter Koordinationsstelle Veloverkehr Kanton (KOVE)
- Energiestadt
- SIA Effizienzpfad Energie
- 2000-Watt-Areale

Instrumente – das Fundament





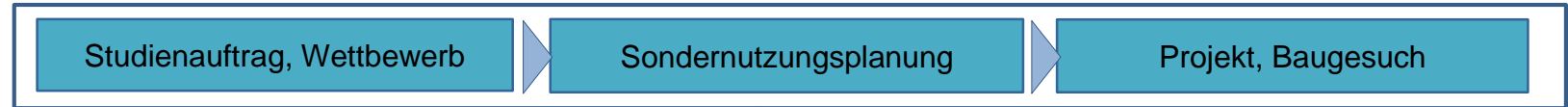
2. Was können Gemeinden tun?

Entwicklung über kommunale Instrumente beeinflussen



Instrumente - generell

Arealspezifisch wirkende Planungsinstrumente





Relevante Regelungsinhalte

- Ansatzpunkt Massnahmen Mobilitätsmanagement (**nicht** «Mobilitätsberatung»)
- Herleitung der PP-Anzahl in Abhängigkeit der öV-Erschliessung
- Maximalwerte bei PP-Erstellungspflicht
- Möglichkeit zur Unterschreitung der Pflicht-PP-Vorgaben (z.B. mit Mobilitätskonzept)
- Generelle Anforderung Mobilitätskonzept



Richtplan/rGVK – Ansatzpunkte schaffen

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.



Bau- und Zonenordnung Thalwil

⁶ In Gebieten, die mit öffentlichem Verkehr gut erschlossen sind, reduziert sich die Anzahl der Pflichtparkplätze für Kunden, Besucher und Beschäftigte auf 75 % des gemäss Abs. 1 bis 5 errechneten Bedarfs. Als gut erschlossen gilt ein Bereich von 500 m Fusswegdistanz bis zu den Bahnhof-Perronzugängen und ein Bereich von 300 m ab Bushaltestellen, die mindestens zeitweise im Halbstundentakt bedient werden.

⁷ In den im Zonenplan bezeichneten Gebieten reduziert sich die Anzahl der Pflichtparkplätze für Bewohner auf 75 %.

⁸ Bei speziellen Verhältnissen wie beispielsweise autofreien Wohnformen, gesichertem Car-Sharing oder bei zwingender Rücksichtnahme auf die bauliche Umgebung und die Freiräume in schutzwürdigen Quartieren oder Ortsbildern kann eine angemessene und ersatzabgabefreie Reduktion des Pflichtbedarfs bewilligt werden.



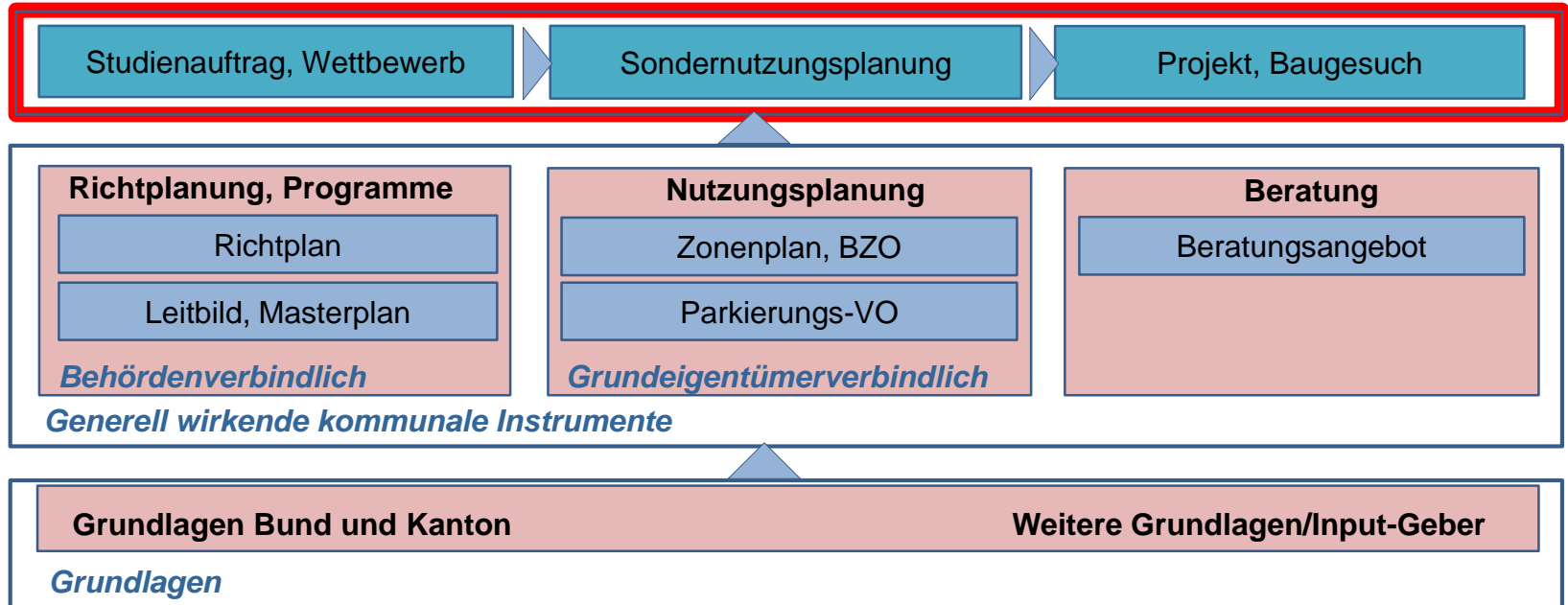
Parkplatzverordnung Rümlang

² Autoarme Nutzungen können von der Verpflichtung, den Normbedarf an Abstellplätzen für Bewohner und Beschäftigte zu erstellen, ganz oder teilweise befreit werden, sofern ein reduzierter Bedarf über ein Mobilitätskonzept nachgewiesen und durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird. Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet, die minimal erforderliche Anzahl Abstellplätze planerisch nachzuweisen und diese bei wiederholten Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts zu realisieren. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.



Instrumente - arealspezifisch

Arealspezifisch wirkende Planungsinstrumente





Sondernutzungsplanung

Ziele

- Mobilitätskonzept grundeigentümergebunden absichern
- Zu bearbeitende Inhalte definieren und abstimmen

Empfohlene Behandlung «PP-beschränkend»

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

Empfohlene Behandlung «PP-freilassend»

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



Gestaltungsplan Winterthur 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» Art. 12, Stadt Winterthur



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.



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

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



GP Bülach Nord (1/2)

... 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.



GP Bülach Nord (2/2)

Der Stadtrat kann eine gegenüber Ziff. 10 Abs. 2 reduzierte Anzahl Parkplätze für autoarme Nutzungen wie autofreies Wohnen, Alterswohnen, Carsharingmodelle 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.



GP Töpferei Embrach

¹ Die Zahl der Abstellplätze bestimmt sich nach der Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen der Baudirektion vom Kanton Zürich vom Oktober 1997 (für die Bestimmung des massgeblichen Bedarfes gelten Gemeindetypen 1 (Güteklasse ÖV-Erschliessung: C)) mit folgenden Abweichungen bzw. Ergänzungen: für Wohnen (Bewohner und Besucher) beträgt der Höchstwert der zulässigen Abstellplätze 85 % des Grenzbedarfes.

² Die Abstellplätze für Bewohner und Beschäftigte sind grundsätzlich unterirdisch oder in gedeckten Parkieranlagen anzuordnen.

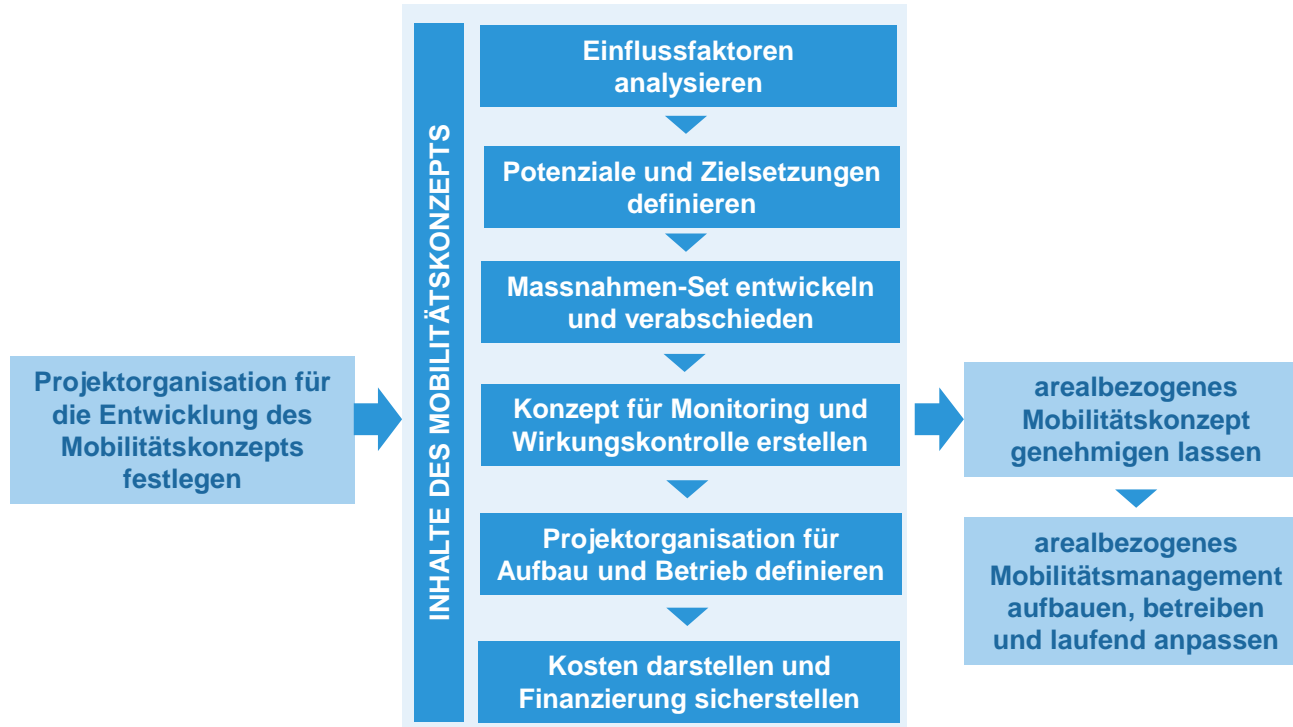
³ Für den Gemeinschaftsraum gemäss Art. 7 Abs. 3 hievor sind keine Abstellplätze zu erstellen.



3. Was können Bauherrschaften tun?

Mobilitätskonzepte aktiv erarbeiten und mit Gemeinden abstimmen

Ablauf Erarbeitung Mobilitätskonzept



MM-Massnahmen Standard-Set



- Veloabstellplätze
- Carsharing-Standorte
- Parkraummanagement
- Infomappe Mobilität
- Website Mobilität
- Mobilitätsgutschein Wohnen
- Veloverleih / Bikesharing
- Mobilitätsanreiz Beschäftigte
- Carsharing-Nutzung
- Sensibilisierung
- Depot für Heimlieferservice



Parkierung motorisierte Fahrzeuge



- Anzahl Parkfelder für PW minimieren
- Voraussetzungen für Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge schaffen (Leerrohre, ...)
- Motorrad-Abstellplätze schaffen (10%-15% der Auto-PP)

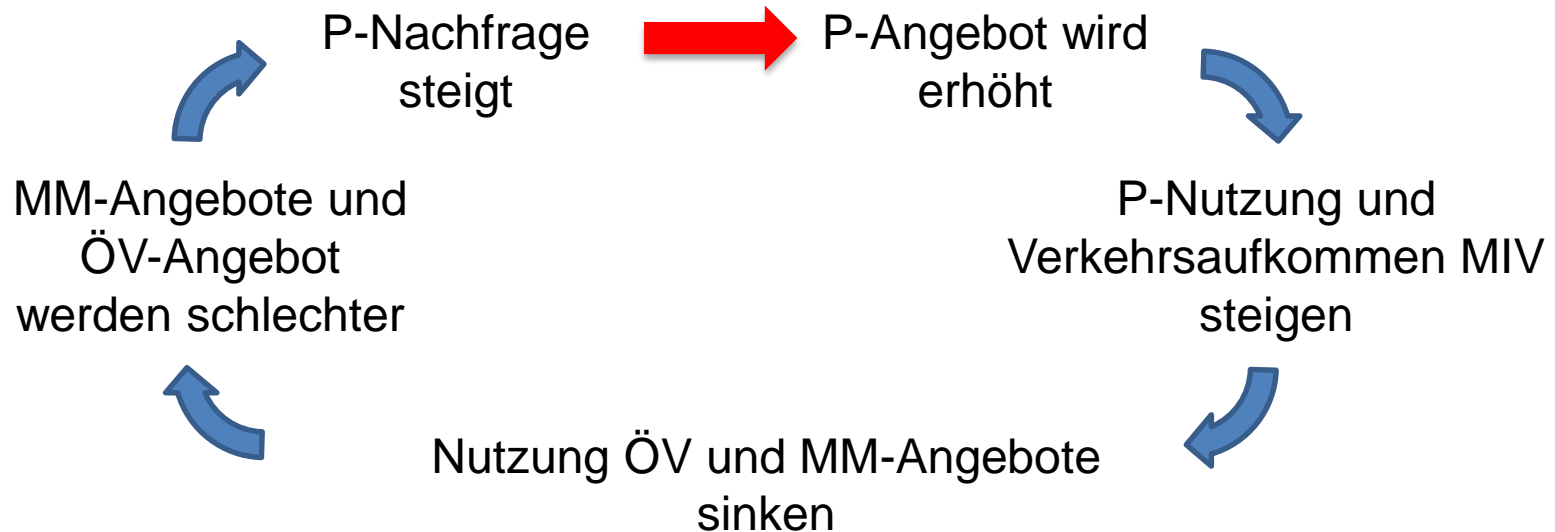


Carsharing



- Bereitstellung nachfragegerechte Anzahl Carsharing-Fahrzeuge und Standorte
- Nutzergerechte Angebote (z.B. mobility@home, Business Carsharing)

«Foifer und Weggli ?»



Veloabstellanlagen



- Anzahl auf hohe Nachfrage ausgerichtet
- ggf. Fläche für Gesamtangebot planerisch ausgewiesen aber nachfragegerecht realisiert
- Anordnung und Qualität erfüllen Mindeststandards (gedeckt, Lage zu Eingängen, Anschliessbarkeit etc.)

Parkraumbewirtschaftung



- Parkraumbewirtschaftung über Zuteilungskriterien, Gebühren und Maximalparkdauer
- Keine Abnahmepflicht PP
- Keine Quersubventionierung über Mieten Nutzflächen



...und: **Mobilitätsmanager**



- Gesamtverantwortung für Massnahmen (Aufbau/Betrieb)
- Gesamtverantwortung Monitoring und Wirkungskontrolle
- Anlaufstelle für Nutzergruppen und Mieter/Eigentümer von Nutzflächen
- Anlaufstelle für Standortgemeinde
- Gesamtverantwortung für Flächensicherung in der Planung des Areals

4. Ausblick

Beratungsangebote nutzen

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

