

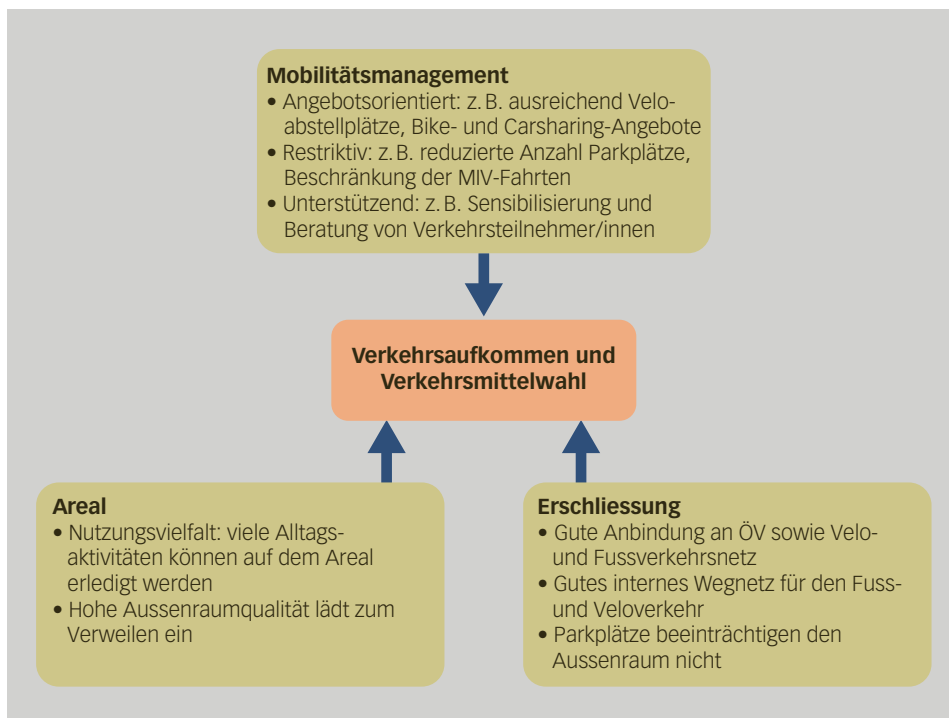
# Mobilitätslenkung in Arealen

Areale spielen bei der Siedlungsentwicklung nach innen eine wichtige Rolle. Areale sind grosse Gebiete, auf denen eine Arealträgerschaft mehrere Gebäude neu baut oder bestehende Häuser saniert und umnutzt. Durch die zusätzlichen Wohnungen, Arbeitsplätze oder Einkaufsmöglichkeiten wird Verkehr erzeugt und dies meist in Gebieten mit bereits hohem Verkehrsaufkommen. Die Arealträgerschaften und die Standortgemeinden können aber bereits bei der Planung eines Areals festlegen, wie sie die Mobilität lenken wollen. Mit einem gezielten Mix an Massnahmen können sie erreichen, dass sich die Nutzerinnen und Nutzer des Areals möglichst ohne Auto fortbewegen. Das Verlagern von motorisiertem Individualverkehr (MIV) auf flächeneffiziente Verkehrsmittel wie ÖV oder Velo ist in sämtlichen Arealen möglich. Ob es sich um eine Umnutzung oder um einen Neubau handelt, spielt keine Rolle, und auch nicht, ob das Areal in einer grossen oder kleinen Agglomeration liegt. Gelingt die Mobilitätslenkung in allen oder zumindest in den grösseren Arealen einer Gemeinde oder Agglomeration, trägt dies zur Siedlungsentwicklung nach innen und zu einem siedlungs- und umweltverträglichen Verkehr bei.

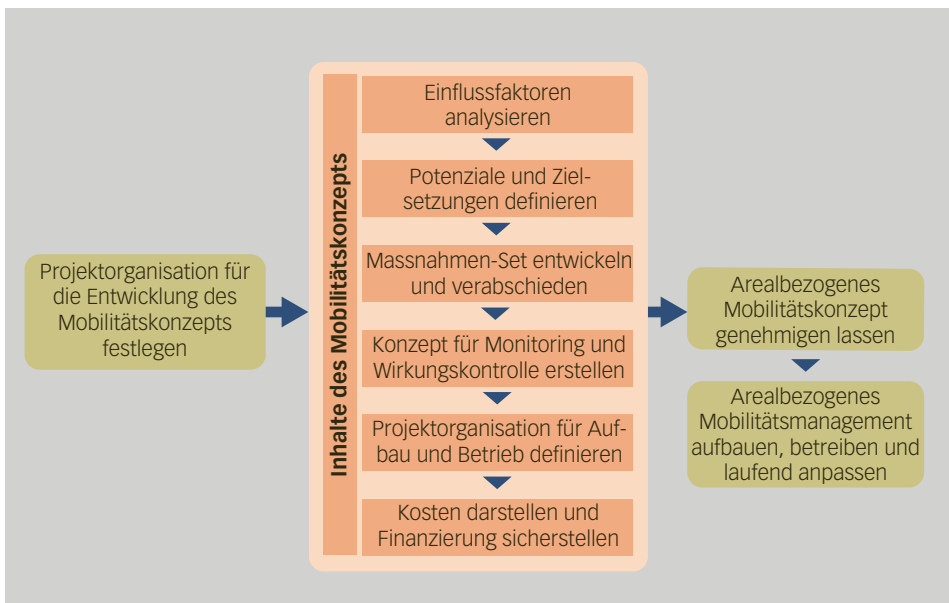
## Breite Palette an Massnahmen

Um das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsmittelwahl in einem Areal zu lenken, stehen zahlreiche bewährte Massnahmen zur Verfügung. Diese lassen sich in die Bereiche Areal, Erschliessung sowie Mobilitätsmanagement unterteilen.

- **Areal:** Bietet das Areal vielfältige Nutzungen, reduziert das den Verkehr. Denn liegen Verkaufsläden, Schulen, Kindergärten, Kinderkrippen und Restaurants im Areal, können die Bewohnerinnen und Bewohner viele Alltagsaktivitäten vor Ort und zu Fuss erledigen. Auch hochwertig gestaltete, begrünte Aussenräume laden zum Verweilen ein.
- **Erschliessung:** Nah gelegene ÖV-Haltestellen und ein dichter Takt fördern die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Wichtig ist auch eine gute Einbindung in das umgebende Fuss- und Veloverkehrsnetz. Autofrei gestaltete Aussenräume schaffen Platz für eine interne Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr. Parkplätze und ihre Zufahrten sollten den Aussenraum möglichst wenig beeinträchtigen.
- **Mobilitätsmanagement:** Ein geringes Angebot an Parkplätzen senkt die Zahl der Autofahrten. Liegt ein Mobilitätskonzept vor, kann in vielen Kantonen und Gemeinden das gesetzlich geforderte Minimum an Parkplätzen unterschritten werden. Vorgaben zur Anzahl Autofahrten oder zum MIV-Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen reduzieren den Autoverkehr zusätzlich. Zudem sollten gut ausgerüstete, überdachte Veloabstellplätze sowie Bike- und Carsharing-Angebote vorhanden sein. Ebenso wichtig sind Massnahmen wie die Sensibilisierung von Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern, Mobilitätsberatungen für Unternehmen oder die Vergünstigung von ÖV-Abos.



Grafik 1: Massnahmen zur Mobilitätslenkung in Arealen, gegliedert in drei Wirkungsbereiche



Grafik 2: Vorgehen beim Erarbeiten eines arealbezogenen Mobilitätskonzepts. Quelle: Broschüre «MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen», EnergieSchweiz für Gemeinden, 2014.

Nicht für jede Massnahme sind dieselben Akteure zuständig: Während die Arealträgerschaft über Nutzungen (Wohnen, Arbeiten etc.), die Gestaltung des Aussenraums und die interne Erschliessung entscheidet, verantwortet die öffentliche Hand die ÖV-Erschliessung und die übergeordnete Veloerschliessung. Kantone, Städte und Gemeinden haben aber auch in den übrigen Bereichen Einfluss: Sie können die Anzahl Parkplätze oder MIV-Fahrten beschränken oder die Arealträgerschaft verpflichten, ein Mobilitätskonzept zu erstellen (siehe Abschnitt «Weitere Möglichkeiten»). Dies gelingt mit Vorgaben in Baugesetzen und Verordnungen oder mit Auflagen in den verschiedenen Planungsinstrumenten (zum Beispiel Nutzungs- oder Sondernutzungsplan).

**Fallbeispiele: Viele Massnahmen bereits umgesetzt**  
 Zahlreiche Massnahmen zur Mobilitätslenkung werden heute bei der Entwicklung von Arealen bereits umgesetzt. Dies zeigt die Analyse der fünf Fallbeispiele Greencity in Zürich, Mattenhof in Kriens, Plaines-du-Loup in Lausanne, Eikenøtt in Gland und Nuovo Quartiere Cornaredo nahe Lugano. Besonders bei der Erschliessung und im Areal selber realisieren die Arealträgerschaften bereits vieles: Alle Areale sind gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und ans umgebende Velonetz angebunden. Die Nutzungen sind durchmischt, die gut gestalteten Aussenräume mehrheitlich autofrei und die Veloabstellplätze reichen auch aus. Das Mobilitätsmanagement hingegen ist in den fünf Fallbeispielen unterschiedlich konsequent umgesetzt. Zwar liegt die Anzahl Parkplätze für die Anwohnerinnen und Anwohner in manchen Arealen unter dem gesetzlichen Minimum. Für Büro, Gewerbe und Dienstleistungen ist jedoch keine tiefere Anzahl Parkplätze vorgesehen. Für diese Nutzungen hängt die Mindestanzahl Parkplätze von der Qualität der ÖV-Erschliessung ab. Da diese bei allen Arealen gut ist, liegt die Anzahl Parkplätze immerhin zwi-

schen 40 und 60 Prozent unter dem Normwert. Vorgaben zu den maximal erlaubten Autofahrten gibt es lediglich im Nuovo Quartiere Cornaredo. Hier schreibt der interkommunale Nutzungsplan für den Abendverkehr werktags eine maximale Anzahl MIV-Fahrten pro Stunde vor.

### Weitere Möglichkeiten

Areale bieten vielfältige Möglichkeiten, um den MIV zu verringern und den Umstieg auf den ÖV oder das Velo zu fördern. Die Praxis zeigt, dass Kantone, Gemeinden und Städte die Mobilität noch stärker lenken könnten. Dazu stehen ihnen folgende Massnahmen zur Verfügung:

- Zielwerte für MIV-Fahrten auf kantonaler Ebene festlegen: Bei kantonalen Entwicklungsschwerpunkten und verkehrintensiven Einrichtungen, wie beispielsweise grossen Fachmärkten, sollten Kantone die maximal erlaubten MIV-Fahrten im Richtplan festlegen.
- Verbindliche Mobilitätskonzepte erarbeiten: Bei Arealentwicklungen in verkehrsüberlasteten Gebieten sollten Gemeinden und Städte im Nutzungs- oder Sondernutzungsplan das Erarbeiten eines Mobilitätskonzepts verlangen. In diesem definiert die Arealträgerschaft bei der Baueingabe exakte Zielwerte zu den MIV-Fahrten und Massnahmen, um dieses Ziel zu erreichen. Bei der Baubewilligung gilt es dann festzuhalten, wie die Trägerschaft kontrollieren will, dass die Massnahmen eingehalten werden, und welche Folgen es hat, wenn die Ziele nicht erreicht werden.