

Mobilitätskonzepte in Arealen

Forschungserkenntnisse
06.05.2025

 TRAFIKO

Inhalt

Ausgangslage
und Methodik

Untersuchung

Wichtigste
Forschungs-
ergebnisse

Empfehlungen für
die Praxis

Definition Mobilitätskonzept

Ein Mobilitätskonzept zeigt mit konkreten Massnahmen auf, welches Mobilitätsangebot in einer Überbauung oder auf einem Areal angestrebt wird.



Problembeschreibung

Ausgangslage



- Kein einheitliches Verständnis zur Erstellung von Mobilitätskonzepten in der Praxis



- Unterschiedliche Interessen seitens Behörden, Immobilieneigentümer:innen und Bewohnenden herausfordernd



- Wenig empirische Untersuchungen zu den Auswirkungen einzelner Massnahmen oder ganzer Mobilitätskonzepte vorhanden



- Seltene Überprüfung der umgesetzten Mobilitätsmassnahmen (mittels Monitoring)

Forschungsbedarf

- Wie und in welchem Ausmass beeinflussen einzelne Massnahmen und Massnahmenbündel in Mobilitätskonzepten das Verhalten der Bewohnenden?
- Wie sieht ein praktikables standardisiertes Verfahren für das Monitoring und die Wirkungsermittlung von Mobilitätskonzepten aus?

Datenerhebung

Gegen 1000 Befragungen bilden die Basis



Sicht Gemeinden + weitere Stakeholder

- Interview mit Gemeinden, Mobilitätsanbieter:innen
- Ergebnis: Bedarfsanalyse, Einschätzung von aussen



Sicht Bewohnende

- Befragung der Bewohnenden (n=911) per Post mittels Fragebogen
- Ergebnis: Mobilitätsverhalten und Situationsbeurteilung



Sicht Eigentümerschaft, Hausverwaltung

- Interview mit Portfoliomanagement/Bewirtschaftung
- Ergebnis: Prozess, Kennzahlen, Erfahrungen Betrieb

Inhalt

Ausgangslage
und Methodik

Untersuchung

Wichtigste
Forschungs-
ergebnisse

Empfehlungen für
die Praxis

Untersuchte Massnahmen

Mit Gewichtung und Unterscheidung nach «Push» und «Pull»



Push-Massnahmen

- Parkplatzschlüssel (Parkplätze pro Wohneinheit) (Faktor 3)
- MIV-Verbot im Areal (exkl. Rettungs-/Liefersdienst) (Faktor 2)
- Aktives Mobilitätscontrolling (bei Regelverstössen) (Faktor 2)
- Parkplatzbewirtschaftung (Faktor 2)



Pull-Massnahmen

- Mobilitätsgutscheine (öV, Sharing-Angebote)
- Sharing-Angebote im Areal (E-Bike, Velo, etc.)
- Cargobike-Sharing im Areal
- Carsharing im Areal
- Vorhandensein eines nachhaltigen Mobilitätleitbildes für das Quartier
- Vorhandensein Mobilitätsmanagers/ Mobilitätszentrale
- Regelmässige Mobilitätsinformation

Untersuchte Fallbeispiele

20 verschiedene Areale wurden untersucht



«Mit» Mobilitätskonzept

Kalkbreite, Zürich
MinMax, Opfikon
Europaallee (Baufeld H), Zürich
Matteo Mattenhof, Kriens
Guggachpark, Zürich
Burgunder, Bern
Erlenmatt, Basel
Suurstoffi, Rotkreuz
Kunz-Areal, Windisch
mehr als wohnen, Zürich



«Ohne» Mobilitätskonzept

Tribschenstadt, Luzern
Hof Lilienthal, Opfikon
Meret Oppenheim, Basel
Im Vieri, Schwerzenbach
Parkallee/Sandweg, Allschwil
Eisenbahner Baugenossenschaft, Bern
WG 1943 Jakobsberg, Basel
Eichrüti Hünenberg
Gartenhof, Winterthur
Siedlung Klee, Zürich

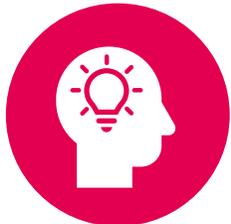
Erste Erkenntnisse Mobilitätskonzepte

Konzept an sich ist nicht entscheidend, sondern umgesetzte Massnahmen



Erkenntnis: Starke vs. schwache Mobilitätskonzepte

Es gibt sowohl «starke» Konzepte mit wirksamen Massnahmen als auch «schwache» Konzepte, die nur wenige Massnahmen umfassen



Erkenntnis: Massnahmen entscheidend, nicht das Konzept

Konzept allein nicht entscheidend, den Unterschied machen umgesetzte Massnahmen



Einführung eines Scoring-Systems

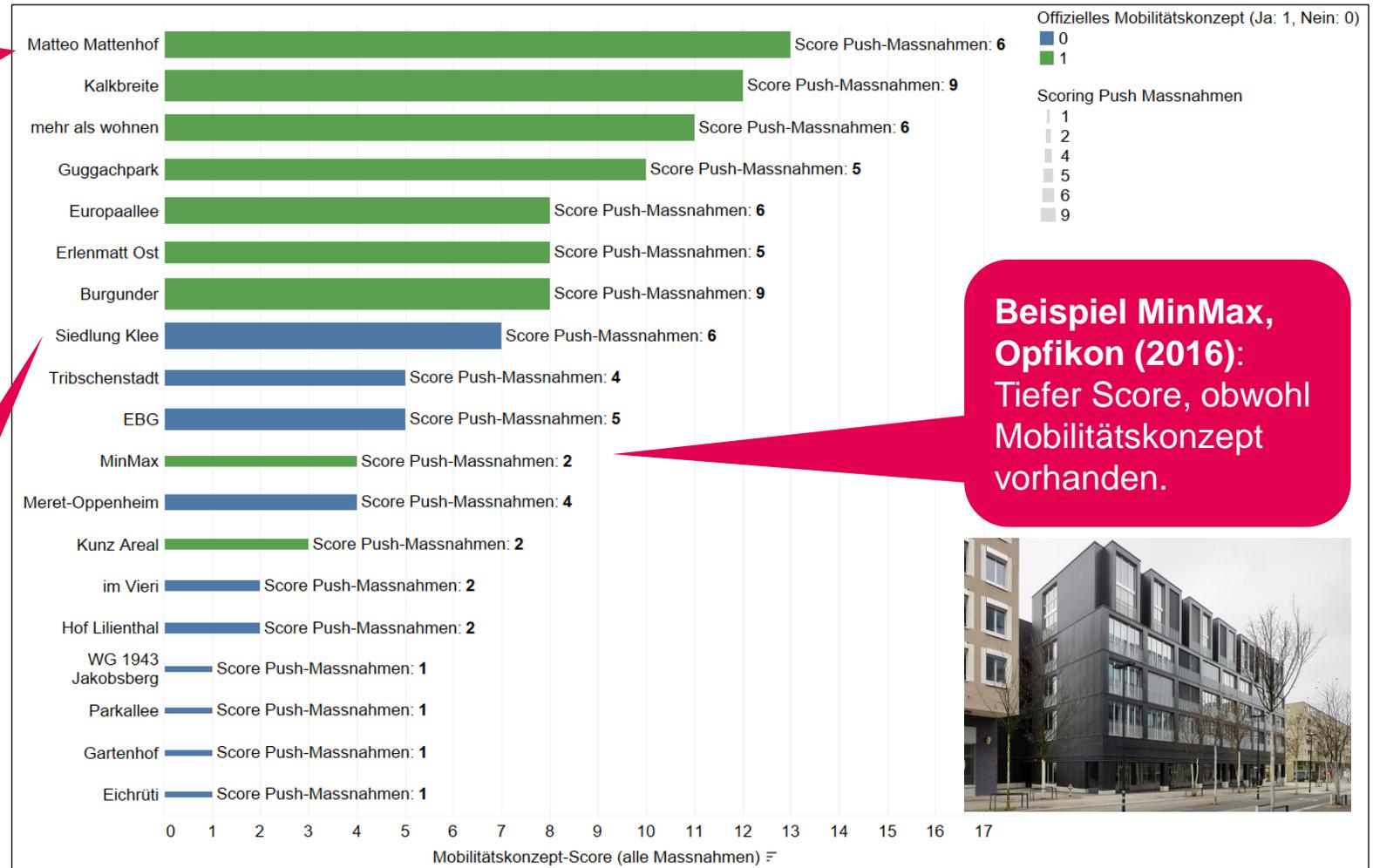
Je höher Scoring-Wert eines Areals, desto mehr Massnahmen wurden umgesetzt

Mobilitätskonzept-Score der Areale

Beispiel Mattenhof, Kriens (2019):
 Mobilitätskonzept konsequent umgesetzt.
 Bau und Betrieb zeigt Wirkung.



Beispiel Siedlung Klee, Zürich (2011):
 Griffige Massnahmen unabhängig von Mobilitätskonzept umgesetzt.



Beispiel MinMax, Opfikon (2016):
 Tiefer Score, obwohl Mobilitätskonzept vorhanden.



Beispiel Matteo, Kriens (2019)

Fallbeispiel 4.1 Matteo Mattenhof, Kriens

Tab. 19 Fallbeispiel 4.1

Eckwerte Siedlung

Ort, Quartier	Kriens LU, Mattenhof
Raumtyp (gem. ARE)	Nebenzentren der Grosszentren
Raumkategorie	Agglomeration
Nächstes Mittel-/Grosszentrum	Luzern
Eigentümerschaft	Credit Suisse Asset Management Schweiz AG
Baujahr	2019
Anzahl Wohnungen	146
Nutzungsart	Wohnen und Gewerbe (Retail, Büro, Coworking)
Explizites Mobilitätskonzept	Ja

Lage und Angebot Mobilität

Reisezeit Versorgung zu Fuss	1 min
Parkplätze Bewohnende/Besuchende	80 / 4
Anzahl Velo-Abstellplätze	529
ÖV-Gütekategorie	B
Nähe zu ÖV-Haltestellen	Direkt an S-Bahn-Haltestelle gelegen S4 Luzern – Stans S5 Luzern – Giswil Bus Linie 16 Horw Spitz – Kriens Busschleife

Kennziffern zum Fallbeispiel aus Befragung

Anzahl Autos pro Haushalt	0.62
Anzahl Velos pro Haushalt	1.62
Besitzquote ÖV-Abo (GA, Verbundabo) pro Haushalt	33.9 %
Anteil autofreie Haushalte	43.1 %
MIV-Fahrleistung pro Person und Woche	58.6 km
Velo-Verkehrsleistung pro Person und Woche	41.7 km
Fuss-Verkehrsleistung pro Person und Woche	10.5 km
ÖV-Verkehrsleistung pro Person und Woche	285.1 km



	Massnahmen/Aspekte	Ausprägung im Areal
Push	Stellplatzschlüssel in PP/WE (Bewohnendenstellplätze pro Wohneinheit)	0.58
Push	MIV-Verbot im Areal (exkl. Rettungs- u. Lieferdienste)	nicht vorhanden
Push	Aktives Mobilitätscontrolling (z. B. bei Regelverstössen) durch Arealverantwortliche	vorhanden
Push	Parkplatzbewirtschaftung	150 CHF / 190 CHF
Pull	Mobilitätsgutscheine (für ÖV / Carsharing / Bikesharing)	vorhanden
Pull	Bikesharing/E-Scooter-Sharing-Angebote im Areal	vorhanden
Pull	Cargobike Sharing im Areal	vorhanden
Pull	Carsharing-Angebote im Areal	vorhanden
Pull	Vorhandensein eines nachhaltigen Mobilitätsleitbildes (fürs Quartier)	vorhanden
Pull	Vorhandensein eines Mobilitätsmanagers/einer Mobilitätszentrale	vorhanden
Pull	Regelmässige Mobilitätsinformation / Workshops (mind. 1-mal pro Jahr) für Arealbewohner	vorhanden
Score Mobilitätskonzept		12 (Stark)

Inhalt

Ausgangslage
und Methodik

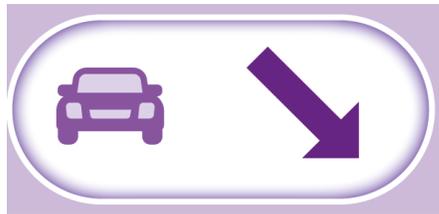
Untersuchung

Wichtigste
Forschungs-
ergebnisse

Empfehlungen für
die Praxis

Zusammenfassung Ergebnisse (1/3)

Wirkung auf das Verkehrsverhalten bei Arealen mit/ohne Mobilitätskonzept



MIV-Modalanteil
geringer (nur in
städtischen Arealen)



Nutzung von
Sharing / öV-
Angeboten und
Fuss-/ Veloverkehr
höher



Keine Verkehrsver-
meidung

Zusammenfassung Ergebnisse (2/3)

Wirkung der Push- und Pull-Massnahmen



Niedriger
Stellplatz-
schlüssel wirkt



Untersuchte
Parkplatzgebühr
wirkt nicht



Kommunikation
durch Verwaltung
wirkt



Finanzielle
Beiträge erhöhen
Nutzung von
Sharing-/öV-
Angeboten



Finanzielle
Beiträge
reduzieren MIV-
Nutzung nicht

Zusammenfassung Ergebnisse (3/3)

Einflussfaktoren auf die Wirkung von Mobilitätskonzepten



Bewusstsein der
Bewohnenden hat
hohen Einfluss



Zentrale Lage hat
hohen Einfluss

Inhalt

Ausgangslage
und Methodik

Untersuchung

Wichtigste
Forschungs-
ergebnisse

Empfehlungen für
die Praxis

Empfehlungen für die Praxis

Klare Vorgaben zu Mobilität und Verkehr.



Frühzeitig in Planungsprozess einbinden.



Mobilitätskonzept muss wirksame Massnahmen enthalten, die effektiv umgesetzt werden.



Eine Betreiberin des Mobilitätskonzepts stellt Betrieb sicher.



Monitoring nötig und Wissensaufbau vorantreiben.



Weitere Informationen

Öffentlich greifbare Dokumente

- [Forschungsbericht](#)
- [Merkblatt zum Forschungsbericht](#)
- [Artikel Luzerner Zeitung](#)
- [Beitrag Mobilservice-Webinar](#)



Kontakt

Tina Keller
tina.keller@trafiko.ch

Trafiko AG
Kastanienbaumstrasse 301
6047 Kastanienbaum
+41 41 252 07 07

www.trafiko.ch

