

Mobilitätsstrategien in Gemeinden Ergebnisse des Workshops am Mobilitätssalon 2012 in Zürich

Mobilitätsstrategien dienen dazu, die langfristigen Mobilitätsziele einer Gemeinde, Stadt, Region oder eines Kantons mit einem effektiven und effizienten Ressourceneinsatz zu erreichen. Ein Workshop am 3. Mobilitätssalon 2012 in Zürich thematisierte die Einbettung von Mobilitätsstrategien in Gemeinden. Zu dessen Vorbereitung hatte die Ernst Basler + Partner AG mit ausgewählten Gemeinden ein Kolloquium durchgeführt und entsprechende Thesen aufgestellt. Im Workshop herrschte Einigkeit darüber, dass die Behörden eine Vorstellung haben müssten, wie sich die Mobilität in ihrer Gemeinde, Stadt oder Region entwickeln soll und mit welchen Strategien diese Ziele erreicht werden können. Ebenso wichtig ist die Definition einer zuständigen Stelle für diese Mobilitätsthemen. Eine grosse Herausforderung ist jedoch die Verbindlichkeit: So können kommunale Mobilitätsstrategien im Alltag oft nicht umgesetzt werden, weil sie insbesondere gegenüber dem übergeordneten Planungsträger nicht verbindlich sind oder weil die Verantwortlichen vom Tagesgeschäft eingeholt werden. Deshalb ist es sinnvoll, die Mobilitätsstrategie in bestehende Planungsinstrumente wie z.B. in ein Gesamtverkehrskonzept zu integrieren (siehe Projektbeispiele). (Sprache: de)

Weitere Informationen:

Mobilitätsstrategien: www.ebp.ch/geschaeftsbereiche/verkehr/mobilitaetsstrategien-und-kommunikation
3. Mobilitätssalon vom 17. April 2012 in Zürich www.mobilsalon.ch

Mobilservice NEWS Dossier „3. Mobilitätssalon in Zürich“ (Mai 2012):
www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/news-datenbank.html?&fa_view_generalfolder_module_2026

Stratégie de mobilité dans les communes Résultats de l'atelier au Salon de la mobilité 2012 à Zurich

Les stratégies de mobilité permettent aux communes, villes, régions ou cantons d'atteindre des objectifs de mobilité à long terme avec un investissement en ressources efficace. L'un des ateliers du Salon de la mobilité 2012 à Zurich thématiseait l'intégration de stratégies de mobilité au sein des communes. Le bureau Ernst Basler + Partner AG a ainsi organisé un colloque avec des communes choisies et a élaboré une série d'hypothèses sur ce thème. Durant l'atelier, il est ressorti unanimement que les autorités doivent avoir une vision claire, d'une part du développement futur souhaité pour la mobilité dans leur commune, ville ou région, et d'autre part des stratégies à mettre en place pour atteindre leurs objectifs. La définition d'un poste responsable pour les questions de mobilité a également été jugée importante. L'un des grands défis réside néanmoins dans l'aspect souvent non contraignant des stratégies de mobilité: celles-ci ne peuvent souvent pas être mises en œuvre parce qu'elles ne sont pas contraignantes pour les responsables de la planification, ou parce que les personnes responsables sont prises par leurs activités quotidiennes. Il est ainsi judicieux d'intégrer les stratégies de mobilité dans des instruments de planification existants, comme par exemple dans un concept global des transports (voir les exemples de projets). (langue: allemand)

Pour plus d'informations (en allemand):

Stratégies de mobilité: www.ebp.ch/geschaeftsbereiche/verkehr/mobilitaetsstrategien-und-kommunikation
3^{ème} salon de la mobilité, le 17 avril 2012 à Zurich www.mobilsalon.ch

Dossier ACTUALITE Mobilservice «3^{ème} salon de la mobilité à Zurich» (mai 2012):
www.mobilservice.ch/mobilservice/dossiers/mobilite/tous-dossiers-mobilites.html?&fa_view_generalfolder_module_2026

06.08.2012

Mobilitätssalon 2012: Workshop «Einbettung von Mobilitätsstrategien in Gemeinden»

Mobilitätsstrategien dienen dazu, die langfristigen Mobilitätsziele einer Gemeinde, einer Stadt, einer Region, eines Kantons mit einem effektiven und effizienten Ressourceneinsatz zu erreichen. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Formulierung von Zielen sowie Vorgehens- und Handlungsweisen. Auch konkrete Massnahmen sind in einer Mobilitätsstrategie denkbar. Solche können entweder fachlicher Art sein oder die Organisation und die Verantwortlichkeiten betreffen.

Die Mobilitätsstrategie ist nicht zwingend ein eigenständiges Dokument. Sie kann alternativ in einem Planungsinstrument wie z.B. einem kommunalen Richtplan, einem Gemeindeleitbild oder auch in einem Gesamtverkehrskonzept integriert werden. Wichtig ist, dass sich die Verantwortlichen aus Exekutive, Legislative und Verwaltung regelmässig Rechenschaft über den Stand der Umsetzung und der Zielerfüllung ablegen.

Die Einbettung von Mobilitätsstrategien in Gemeinden sowie deren Notwendigkeit waren ein Workshopthema am **Mobilitätssalon 2012 >>**. Zur Vorbereitung dieses Workshops haben wir mit ausgewählten Gemeinden ein Kolloquium durchgeführt. Daraus resultierten sechs Thesen, welche wir im Workshop näher erläuterten:

1. «Wenige Gemeinden haben eine explizite Mobilitätsstrategie, aber in vielen Gemeinden bestehen Zielvorstellungen, Vorgehens-/Handlungsweisen und Massnahmen zur Gestaltung der zukünftigen Mobilität»
2. «Je grösser die Gemeinde, resp. je mehr Verwaltungseinheiten für die Umsetzung von Massnahmen zuständig sind, umso wichtiger sind explizit formulierte Strategien zur Erreichung der Ziele»
3. «Das Nachdenken über die künftige Mobilität, resp. die Ausarbeitung einer Mobilitätsstrategie wird sehr oft von Aussen initiiert»
4. «Je professioneller Politik und Verwaltung zusammenarbeiten, resp. je besser strategische und operative Tätigkeiten getrennt sind, umso notwendiger sind verbindliche Ziele und Vorgaben»
«Die Langfristigkeit von (Mobilitäts-)Strategien verträgt sich nicht mit dem Erfolgsdenken in Legislatur-Perioden»

Mobilitätssalon 2012: Workshop «Einbettung von Mobilitätsstrategien in Gemeinden»

5. «Da sehr viele Aufgabenbereiche für die zukünftige Gestaltung der Mobilität relevant sind, sind klare Zuständigkeiten für die Umsetzung einer Mobilitätsstrategie sowohl in der Exekutive als auch in der Verwaltung zwingend»
6. «Mobilitätsstrategien werden vom Alltag eingeholt und können häufig nicht konsequent durchgesetzt werden»

In der Diskussion herrschte Einigkeit darüber, dass es wichtig ist, eine Vorstellung zu haben, wie sich die Mobilität in einer Gemeinde, einer Stadt oder einer Region entwickeln soll und mit welchen Strategien diese Ziele erreicht werden können. Die eingangs gestellte Frage nach der Notwendigkeit von Mobilitätsstrategien wurde damit klar bejaht. Wichtig ist eine klare Zuständigkeit der Mobilitätsthemen sowohl in der politischen Führung wie auch in der Verwaltung. Kontrovers diskutiert wurde die Verbindlichkeit von Mobilitätsstrategien: So können kommunale Mobilitätsstrategien im Alltag oftmals nicht umgesetzt werden, weil sie nicht verbindlich sind (insbesondere auch gegenüber dem übergeordneten Planungsträger) oder weil sie vom Tagesgeschäft eingeholt werden.

Mit einer Mobilitätsstrategie können die langfristigen Mobilitätsziele einer Gemeinde, einer Stadt oder einer Region mit einem effektiven und effizienten Ressourceneinsatz erreicht werden. Ernst Basler + Partner kann Sie dabei unterstützen, eine für Ihre Bedürfnisse massgeschneiderte Mobilitätsstrategie zu entwickeln. Je nach Anliegen und ausgehend von den bereits vorhandenen Planungsinstrumenten können wir Beiträge an die Festlegung von Mobilitätszielen und zu Umsetzungsstrategien leisten, oder die Entwicklung konkreter fachlicher Massnahmen unterstützen. Wir beraten Sie auch bei der organisatorischen Einbettung der Mobilitätsstrategie in ihrer Verwaltung und Behörde. Grossen Wert legen wir bei allen Elementen einer Mobilitätsstrategie auf den Einbezug aller Betroffenen aus der Politik, der Verwaltung oder der Bevölkerung.

Kontakt:



Fabienne Perret

Leiterin Tätigkeitsfeld Mobilitätsstrategien
und Kommunikation
Dipl. Ing. ETH / Verkehrsplanerin SVI
MAS Public Management
Telefon +41 44 395 17 27
fabienne.perret@ebp.ch



Ernst Basler + Partner AG

Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich
Schweiz
Telefon +41 44 395 16 16
Fax +41 44 395 16 17
info@ebp.ch
www.ebp.ch

Mobilitätssalon 2012

Workshop 1.2: Einbettung von Mobilitätsstrategien in Gemeinden

Mobilitätsstrategien – notwendig oder überflüssig?

- Michael Bützer
- Fabienne Perret
- Jürg Bösch
- Nils Tonascia

17. April 2012
Technopark Zürich



Ablauf Workshop

- **Begrüssung und Einführung**
(Michael Bützer, Schweizerischer Gemeindeverband)
- **Inputreferat: Begriff und Thesen**
(Fabienne Perret, Ernst Basler + Partner AG)
- **Vertiefung These 2: Beispiel Stadt Dietikon**
(Jürg Bösch, Stadtplaner Dietikon)
- **Vertiefung These 5: Beispiel Gemeinde Freienbach SZ**
(Nils Tonascia, Abteilungsleiter Bau Freienbach)
- **Diskussion im Plenum**
(Moderation durch Michael Bützer)
- **Fazit**
(Michael Bützer)

Begrüssung und Einführung

Michael Bützer, Schweizerischer Gemeindeverband

Inputreferat: Begriff und Thesen

Fabienne Perret, Ernst Basler + Partner AG

Begriff «Mobilitätsstrategien»

- Zweck: effektiver und effizienter Ressourceneinsatz
- Elemente: Ziele + Umsetzungsstrategien + Massnahmen
- Schwerpunkt: Ziele / Umsetzungsstrategien (Massnahmen aber nicht ausgeschlossen)
- Mobilitätsstrategie ist nicht ein Ergebnis, sondern betrifft den Prozess
- Nicht zwingend ein eigenständiges Dokument, auch in andere Planungsinstrumente integrierbar
- Beispiele
 - Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern
 - Planungsleitbild Baden
 - Städtisches Gesamtverkehrskonzept Winterthur (sGVK)
 - Mobilitätskonzept Freienbach

Mobilitätssalon 2012, Workshop 1.2 "Einbettung von Mobilitätsstrategien in Gemeinden"

These 1: (Un)Bekanntheit

«Wenige Gemeinden haben eine explizite Mobilitätsstrategie, aber in vielen Gemeinden bestehen Zielvorstellungen, Vorgehens- / Handlungsweisen und Massnahmen zur Gestaltung der zukünftigen Mobilität»



Mobilitätssalon 2012, Workshop 1.2 "Einbettung von Mobilitätsstrategien in Gemeinden"

These 2: Notwendigkeit

«Je grösser die Gemeinde, resp. je mehr Verwaltungseinheiten für die Umsetzung von Massnahmen zuständig sind, umso wichtiger sind explizit formulierte Strategien zur Erreichung der Ziele»



Mobilitätssalon 2012, Workshop 1.2 "Einbettung von Mobilitätsstrategien in Gemeinden"

These 3: Anstoss von Aussen

«Das Nachdenken über die künftige Mobilität, resp. die Ausarbeitung einer Mobilitätsstrategie wird sehr oft von Aussen initiiert»



Mobilitätssalon 2012, Workshop 1.2 "Einbettung von Mobilitätsstrategien in Gemeinden"

These 4: Abhängigkeit von Politik

«Je professioneller Politik und Verwaltung zusammenarbeiten, resp. je besser strategische und operative Tätigkeiten getrennt sind, umso notwendiger sind verbindliche Ziele und Vorgaben»

«Die Langfristigkeit von (Mobilitäts-)Strategien verträgt sich nicht mit dem Erfolgsdenken in Legislatur-Perioden»



Mobilitätssalon 2012, Workshop 1.2 "Einbettung von Mobilitätsstrategien in Gemeinden"

These 5: Umsetzungsverantwortung

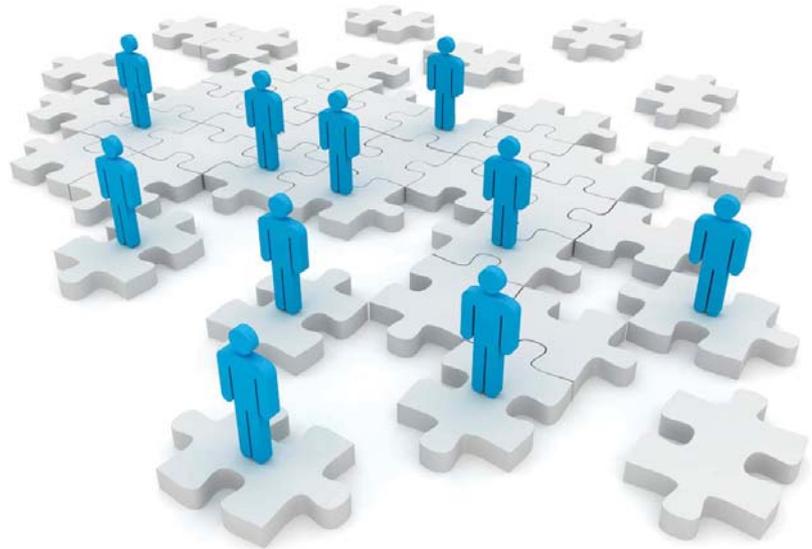
«Da sehr viele Aufgabenbereiche für die zukünftige Gestaltung der Mobilität relevant sind, ist eine klare Zuständigkeit für die Umsetzung der Mobilitätsstrategie sowohl in der Exekutive als auch in der Verwaltung zwingend.»



Mobilitätssalon 2012, Workshop 1.2 "Einbettung von Mobilitätsstrategien in Gemeinden"

These 6: Verbindlichkeit

«Mobilitätsstrategien werden vom Alltag eingeholt und können häufig nicht durchgesetzt werden»



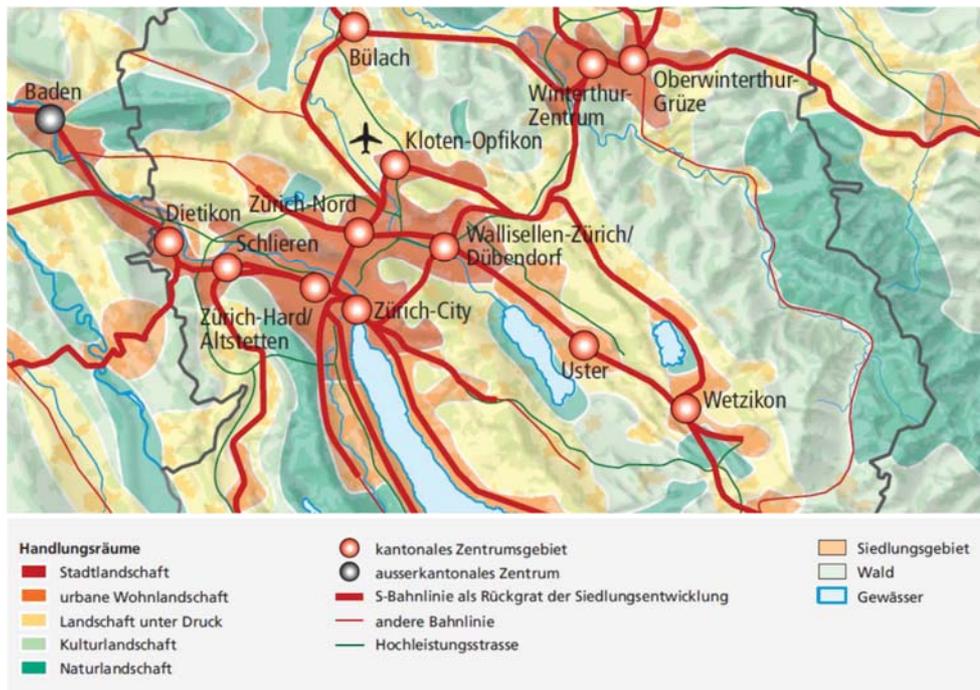
Mobilitätssalon 2012, Workshop 1.2 "Einbettung von Mobilitätsstrategien in Gemeinden"

Vertiefung These 2: Beispiel Stadt Dietikon

Jürg Bösch, Stadtplaner Dietikon

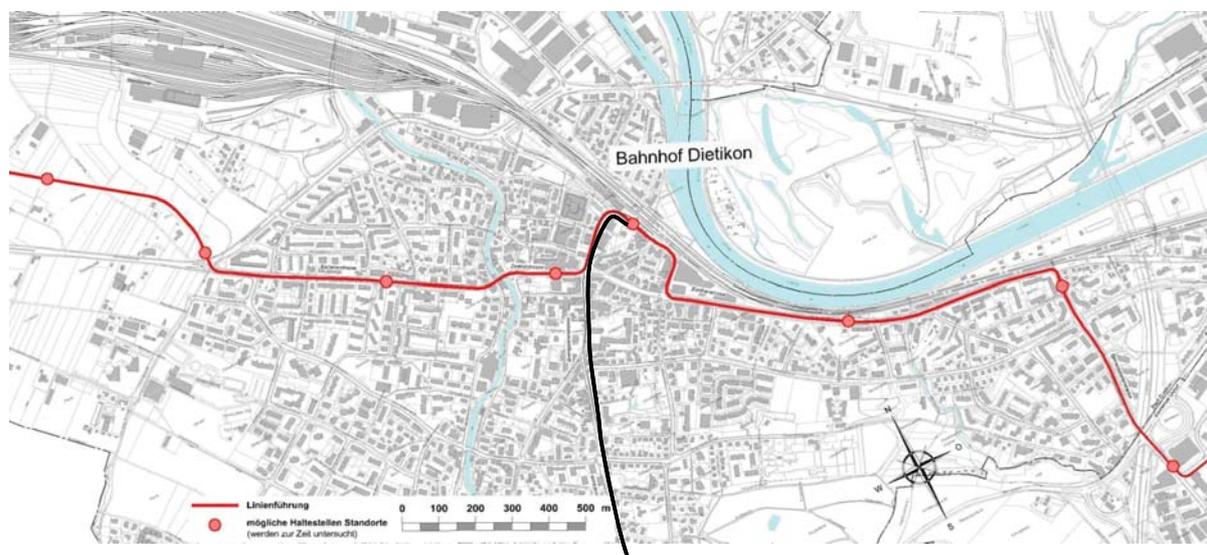


Dietikon, ein Wachstumsraum



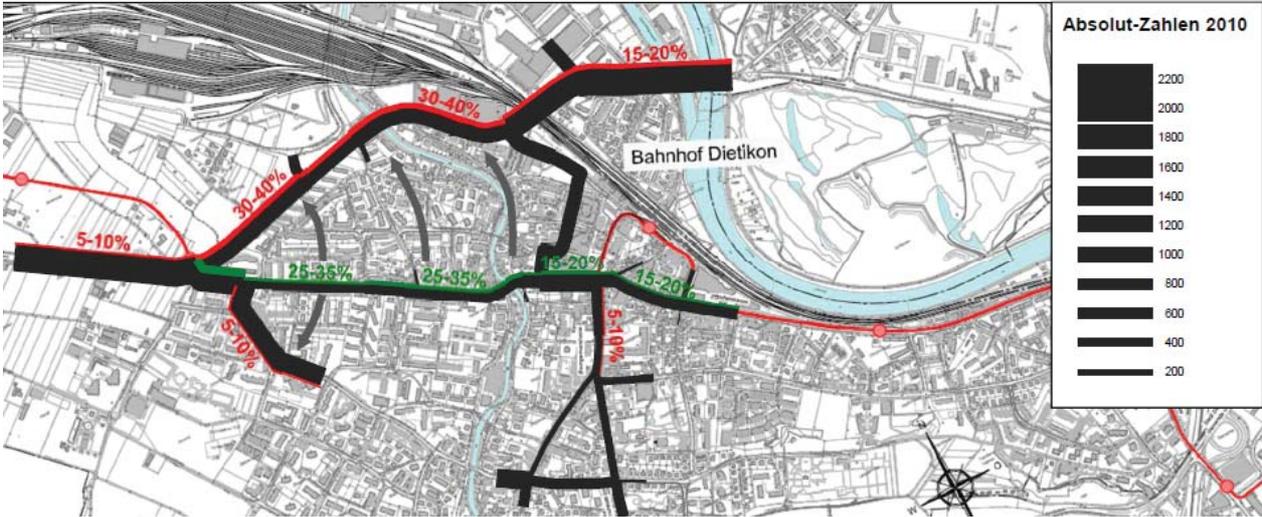
Wirtschaftsstandort mit Lebensqualität **Stadt Dietikon**

Limmattalbahn



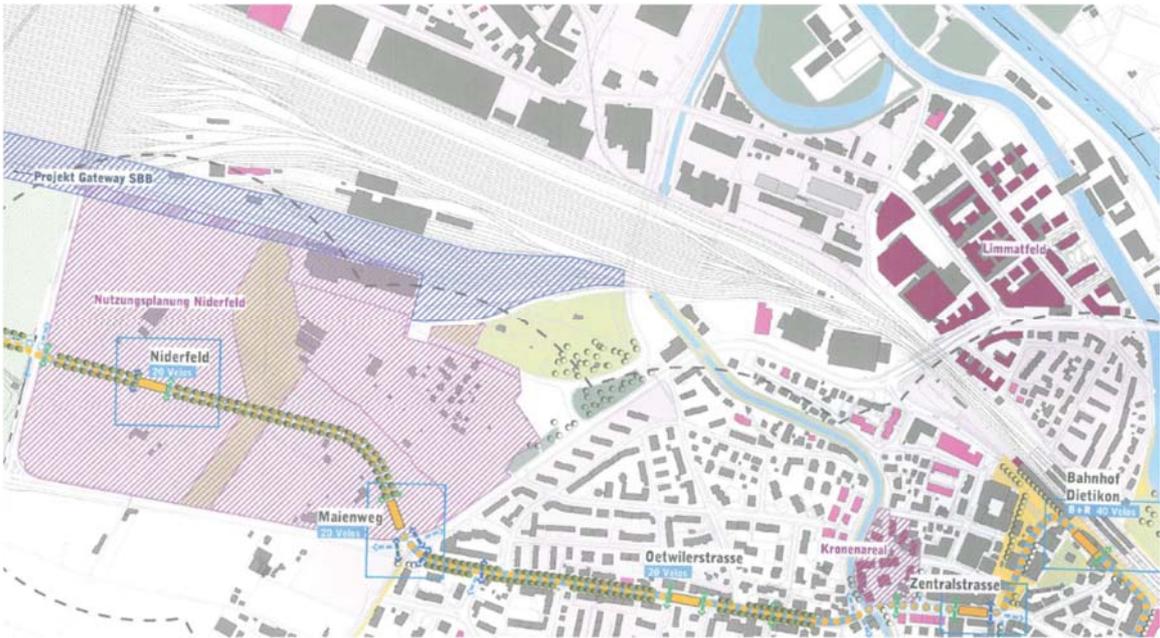
Wirtschaftsstandort mit Lebensqualität **Stadt Dietikon**

Entlastung Zentrum Dietikon



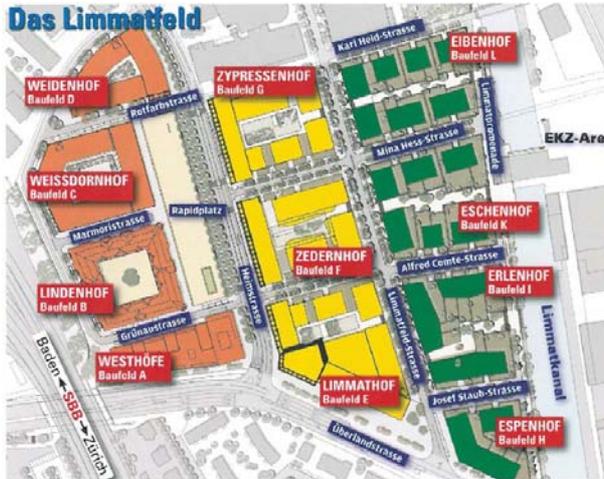
Wirtschaftsstandort mit Lebensqualität **Stadt Dietikon**

Entwicklungsgebiete



Wirtschaftsstandort mit Lebensqualität **Stadt Dietikon**

Limmatfeld

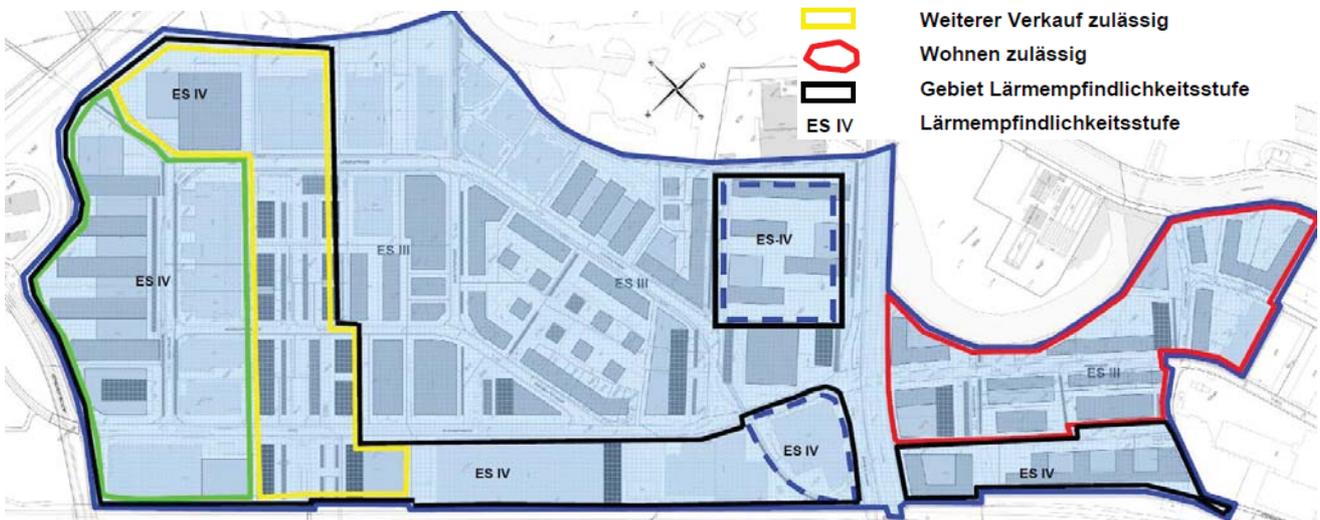


Wirtschaftsstandort mit Lebensqualität **Stadt Dietikon**

Gestaltungsplan Silbern-Lerzen-Stierenmatt

Legende

-  Industrie und Gewerbe (ruhig / mässig störend) / Dienstleistung (Büro)
-  Ausschluss Dienstleistungen
-  Verkauf verkehrintensiv zulässig
-  Weiterer Verkauf zulässig
-  Wohnen zulässig
-  Gebiet Lärmempfindlichkeitsstufe
-  Lärmempfindlichkeitsstufe



Wirtschaftsstandort mit Lebensqualität **Stadt Dietikon**

EnergieStadt Goldlabel

- Beschluss durch Parlament
- Einstellung eines Energiebeauftragten
- Massnahmenpaket Mobilität
 - MM in Verwaltung und in priv. Unternehmen
 - Zukunftsfähige Mobilität in Entwicklungsgebieten
 - autoarmes Wohnen
 - flächendeckende PP-Bewirtschaftung
 - siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung
 - LV-Netz
 - Mobilitätsplan

Wirtschaftsstandort mit Lebensqualität **Stadt Dietikon** 

Gesamtverkehrskonzept

- Handlungsbedarf beim Langsamverkehr
- Umsetzung Zentrumsentlastung (Durchgangsverkehr Steinmürlistrasse)
- Öffentlicher Verkehr (in Kombi. mit LTB)
- Parkplatzreglement, Bewirtschaftung
- Verkehrsberuhigung (Tempo 30)
- Parlamentarische Vorstösse
- ➔ Übergeordnete Strategie notwendig

Wirtschaftsstandort mit Lebensqualität **Stadt Dietikon** 

Vertiefung These 5: Beispiel Gemeinde Freienbach

Nils Tonascia, Abteilungsleiter Bau Freienbach



These 5: Umsetzungsverantwortung



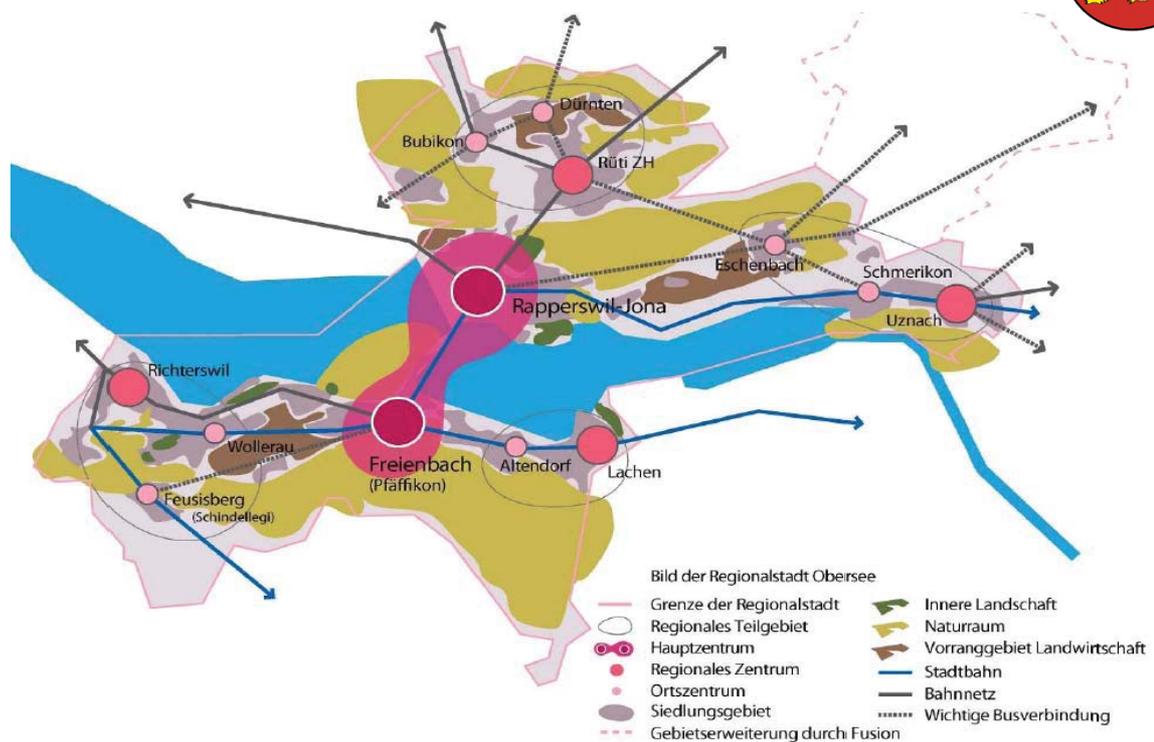
«Da sehr viele Aufgabenbereiche für die zukünftige Gestaltung der Mobilität relevant sind, ist eine klare Zuständigkeit für die Umsetzung der Mobilitätsstrategie sowohl in der Exekutive als auch in der Verwaltung zwingend.»



Verkehrsknoten Pfäffikon

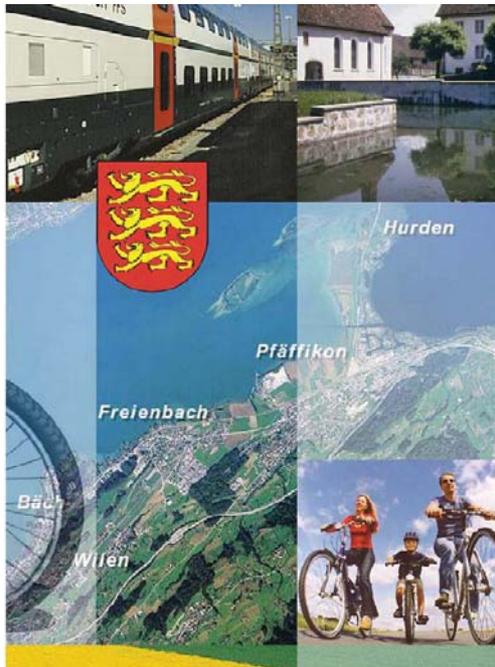


Pfäffikon als Agglo Hauptzentrum





Mobilitätskonzept 2006 – 2020



Mobilitätskonzept Freienbach

Bericht 2006 zuhanden Gemeinderat



Mobilitätskonzept - Stand

- Mobilitätsmanagement
- ÖV Strategie
- Ausbau ÖV
- E-Bike Station
- Gesamtverkehrskonzept
- Raumentwicklung
- Ressortübergreifende Jahressitzung
(operative Umsetzung in Ressort)



Mobilitätskonzept - Knackpunkte

- Sistierte Grossprojekte Verkehr
- Verbindlichkeit und Rechtsstreit
- Richtplanung

Diskussion im Plenum

Moderation durch Michael Bützer



Übersicht Thesen

1. *«Wenige Gemeinden haben eine explizite Mobilitätsstrategie, aber in vielen Gemeinden bestehen Zielvorstellungen, Vorgehens-/Handlungsweisen und Massnahmen zur Gestaltung der zukünftigen Mobilität»*
2. *«Je grösser die Gemeinde, resp. je mehr Verwaltungseinheiten für die Umsetzung von Massnahmen zuständig sind, umso wichtiger sind explizit formulierte Strategien zur Erreichung der Ziele»*
3. *«Das Nachdenken über die künftige Mobilität, resp. die Ausarbeitung einer Mobilitätsstrategie wird sehr oft von Aussen initiiert»*

Mobilitätssalon 2012, Workshop 1.2 "Einbettung von Mobilitätsstrategien in Gemeinden"

Übersicht Thesen

- 4a. *«Je professioneller Politik und Verwaltung zusammenarbeiten, resp. je besser strategische und operative Tätigkeiten getrennt sind, umso notwendiger sind verbindliche Ziele und Vorgaben»*
- 4b. *«Die Langfristigkeit von (Mobilitäts-)Strategien verträgt sich nicht mit dem Erfolgsdenken in Legislatur-Perioden»*
5. *«Da sehr viele Aufgabenbereiche für die zukünftige Gestaltung der Mobilität relevant sind, ist eine klare Zuständigkeit für die Umsetzung der Mobilitätsstrategie sowohl in der Exekutive als auch in der Verwaltung zwingend.»*
6. *«Mobilitätsstrategien werden vom Alltag eingeholt und können häufig nicht durchgesetzt werden»*

Mobilitätssalon 2012, Workshop 1.2 "Einbettung von Mobilitätsstrategien in Gemeinden"

Fazit

Michael Bützer, Schweizerischer Gemeindeverband



Mobilitätssalon Zürich, Workshop 1.2 Einbettung von Mobilitätsstrategien in Gemeinden

Bericht des Moderators (Michael Bützer) zum Ablauf und den Diskussionen

Fabienne Perret und Lorenz Raymann haben im Rahmen eines Treffens zur Vorbereitung dieses Workshops das Thema mit ausgewählten Gemeinden vorbesprochen und sechs Thesen formuliert, die den roten Faden für die Diskussionen zur Einbettung von Mobilitätsstrategien in Gemeinden unter den rund 20-25 Teilnehmern bildeten (Präsentationen und Teilnehmerliste im Anhang). Nach einer kurzen Einführung durch den Moderator wurden die Begrifflichkeiten und die Thesen durch ein Inputreferat von Fabienne Perret eingeführt. Zur Illustration der Bedeutung der Thesen folgten die Herren Bösch aus der Stadt Dietikon und Tonascia aus der Gemeinde Freienbach mit zwei kurzen Praxisbeispielen aus ihren Gemeinden. Provokativ wurde die Frage in den Raum gestellt, ob Mobilitätsstrategien notwendig oder überflüssig sind.

Die Diskussionen verliefen zunächst recht zögerlich, waren aber insgesamt doch interessant. Zu den vorgestellten Thesen gab es keine grundlegenden Einwände oder gegenteilige Bemerkungen. Eine Schwierigkeit beim Festlegen von Mobilitätsstrategien bezieht sich sicherlich auf die nötige Überzeugungsarbeit bei den Politikern, sich auf konkrete Ziele festzulegen. Allerdings ist es für Gemeinden mangels eindeutiger Datengrundlagen und Definitionen auch schwierig, beispielsweise einen gewünschten Ziel-Modalsplit festzulegen und diesen regelmässig zu überprüfen.

Die Grösse und Organisationsform einer Gemeinde beeinflussen die Ausarbeitung und Form von Mobilitätsstrategien. In Parlamentsgemeinden können und sollen Politiker eine wichtige strategische Rolle für koordinierte Mobilitätsstrategien ausüben (z.B. Dietikon). Kleinere Gemeinden haben oftmals einen Beratungsbedarf für die Erarbeitung von Strategien. Ebenso wichtig scheint in dieser Beziehung jedoch die (geografische) Lage einer Gemeinde zu sein: liegt eine Gemeinde in der Nähe eines Zentrums oder in einer Agglomeration, werden Mobilitätsfragen viel eher aufs politische Tapet gebracht als in ländlichen Gemeinden.

Das Thema Mobilität in Gemeinden wird von den Kantonen sehr unterschiedlich angegangen. In Bern werden Mobilitätsfragen in Gemeinden im Rahmen der kantonalen Energiestrategie diskutiert und gefördert, während beispielsweise im Kanton Schwyz der Druck insbesondere von den Ausserschwyzer Gemeinden ausgeht. Im Kanton Aargau werden Gemeinden (und Unternehmen) bei der Umsetzung der kantonalen Verkehrspolitik bei Mobilitätsfragen gezielt unterstützt, während in der Region St. Gallen der Impuls für eine aktive Mobilitätspolitik durch das Agglomerationsprogramm des Bundes kam.

Generell sind die Auslöser für kommunale Aktivitäten im Mobilitätsbereich oft extern und sehr vielfältig (z.B. EnergieSchweiz, Grossprojekte, Aggloprogramme, Wachstumsprobleme) und hängen nicht zuletzt auch in entscheidender Weise von Personen ab: ein motivierter Gemeinderat oder -präsident liefert oftmals die entscheidenden Impulse. Eine dauerhafte politische Unterstützung ist für die Beständigkeit kommunaler Mobilitätspolitiken entscheidend, allerdings dürfte einzig die rechtliche Verankerung von Mobilitätsvorgaben in der Ortsplanung eine nachhaltige Verbindlichkeit garantieren.

Die politisch angestrebte Energie- und Klimawende verlangt schliesslich nach einem Bewusstseinswandel bei allen Beteiligten. Gerade die Öffentlichkeitsarbeit kann erheblich erleichtert werden, indem aufgezeigt wird, welche Mobilitätsziele mit welchen Massnahmen erreicht werden sollen. Denn am Schluss muss die Bevölkerung diese Strategien mittragen und die Massnahmen konkret umsetzen. Einig waren sich grundsätzlich alle Anwesenden, dass ein früher und umfassender Einbezug der Einwohnerinnen und Einwohner schon zu Beginn einer Mobilitätsstrategie unabdingbar ist.

Mobilitätsmanagement ist Wirtschaftsförderung

Der Verkehr wird zur grossen Bewährungsprobe für Gemeinden jeder Grösse. Wer Siedlungsraum, Ressourcen und vor allem die Zeit der Verkehrsteilnehmer nicht verschleudern will, investiert in das Mobilitätsmanagement. Wie Gemeinden das anpacken, zeigte der 3. Internationale Mobilitätssalon in Zürich.

Das Thema Mobilität brennt unter den Nägeln. Die Bevölkerung und die Wirtschaft wachsen und treiben die Spirale weiter an. Auswege aus diesem Dilemma zeigte Mitte April der 3. Internationale Mobilitätssalon in Zürich. 200 Fachleute, Planer und Politiker haben in Vorträgen, Plenumsdiskussionen und Workshops Lösungsansätze erläutert.

Die Stadt München ruft jeden Neuzuzüger an

«Intelligentes Mobilitätsmanagement ist reinrassige Wirtschaftspolitik.» Mit dieser markigen Aussage stellte Martin Schreiner aus München das Mobilitätsmanagement in einen übergeordneten Zusammenhang. Um als Standort zu florieren, sei gute Erreichbarkeit unabdingbar. Dass die Voraussetzungen in jeder Stadt und Gemeinde anders sind, machte die Gegenüberstellung mit Zürich und Graz deutlich. München setzt auf den direkten Kontakt zur Bevölkerung. «Das beste Angebot nützt nichts, wenn die Leute nicht Bescheid wissen», so Schreiner. In der bayrischen Hauptstadt wurde deshalb ein Direktmarketing gestartet. Alle Neuzuzüger erhalten einen Mobilitätskoffer mit umfassenden Infos zum öffentlichen Verkehr (öV), zum Fernverkehr und zu Beratungsangeboten. Der Clou: Jeder Neuzuzüger wird persönlich angerufen und kann von einer kostenlosen Mobilitätsberatung profitieren. «Leute in einer Umbruchphase, wie zum Beispiel einem Umzug, sind eher bereit, ihr Verhalten zu ändern», stellt Schreiner fest. Wenn die Mobilitätsberatung zum richtigen Zeitpunkt komme, nähmen 20 Prozent das Angebot an, 5 Prozent würden ihr Verhalten ändern.

Mobilitätsstrategien – notwendig oder überflüssig?

Immer mehr Gemeinden, Städte oder Regionen halten in einer Mobilitätsstrategie ihre Vorstellungen zur Entwicklung der Mobilität und ihre Vorgehensweisen zur Erreichung dieser Ziele fest. Wie solche Mobilitätsstrategien ausgestaltet

werden können und welche Stolpersteine bei der Erarbeitung zu beachten sind, wurde in einem Workshop vertieft. Im Vorfeld wurde dazu mit ausgewählten Gemeinden ein Kolloquium durchgeführt. Daraus resultierten sechs Thesen (siehe Kasten). Die Städte Zürich, München und Graz präsentierten ihre Mobilitätsstrategien, und es zeigte sich, dass das Mobilitätsmanagement in allen drei Städten ein zukunftsweisender Ansatz zur Erreichung einer nachhaltigen Mobilität ist.

So lässt sich der Erfolg messen

Die Wirkung eines Mobilitätsmanagements muss mit belastbaren Erfolgskontrollen ausgewiesen werden. Politiker und Entscheidungsträger wollen wissen, was die Massnahmen unter dem Strich bringen. Wer den Erfolg messen will, steht vor einigen Herausforderungen, wie der Workshop «Wirksamkeit von Massnahmen» aufzeigte. Ab sofort verfügen die Energiestädte der Schweiz über das neue Instrument der Mobilitätsbuchhaltung. Mit diesem Instrument lassen sich in Gemeinden Veränderungen beim motorisierten Individualverkehr, beim Langsamverkehr

und beim öV erfassen und Indikatoren erstellen, die sowohl interkommunal als auch in einer Zeitreihe verglichen werden können.

«Das Thema Mobilitätsmanagement birgt bei vergleichsweise bescheidenem Mitteleinsatz ein hohes Wirkungspotenzial», sagt Monika Tschannen, Organisatorin des Mobilitätssalons 2012. Die Verkehrsinfrastruktur werde entlastet, der Energieverbrauch reduziert und die Standortqualität erhöht. «Dieses Potenzial wird heute noch wenig beachtet und genutzt.» Deshalb wird nebst Umsetzungsarbeiten in diesem Bereich auch wieder ein nächster Mobilitätssalon geplant, der voraussichtlich im Herbst 2013 stattfinden wird.

Träger des Mobilitätssalons 2012 waren EnergieSchweiz und EnergieSchweiz für Gemeinden (Programm Energiestadt) sowie die Gold-Energiestadt Zürich; der Schweizerische Gemeindeverband war Partner. *pd/sts*

Informationen: Referate unter www.mobilsalon.ch; Informationen zur Mobilitätsbuchhaltung unter www.energiestadt.ch; Artikel zum Thema Mobilitätsmanagement in der «Schweizer Gemeinde» Nr. 4/2012 und unter www.chgemeinden.ch (Fachartikel)

Sechs Thesen zu Mobilitätsstrategien

- **(Un-)Bekanntheit:** Wenige Gemeinden haben eine explizite Mobilitätsstrategie, aber in vielen Gemeinden bestehen Zielvorstellungen, Vorgehens-/Handlungsweisen und Massnahmen zur Gestaltung der zukünftigen Mobilität
- **Notwendigkeit:** Je grösser die Gemeinde respektive je mehr Verwaltungseinheiten für die Umsetzung von Massnahmen zuständig sind, umso wichtiger sind explizit formulierte Strategien zur Erreichung der Ziele
- **Anstoss von aussen:** Das Nachdenken über die künftige Mobilität respektive die Ausarbeitung einer Mobilitätsstrategie wird sehr oft von aussen initiiert
- **Abhängigkeit von Politik:** Je professioneller Politik und Verwaltung zusammenarbeiten, je besser strategische und operative Tätigkeiten getrennt sind, umso notwendiger sind verbindliche Ziele und Vorgaben
- **Umsetzungsverantwortung:** Da sehr viele Aufgabenbereiche für die zukünftige Gestaltung der Mobilität relevant sind, ist eine klare Zuständigkeit für die Umsetzung der Mobilitätsstrategie sowohl in der Exekutive als auch in der Verwaltung zwingend
- **Verbindlichkeit:** Mobilitätsstrategien werden vom Alltag eingeholt und können häufig nicht durchgesetzt werden



3. MOBILITÄTSSALON ZÜRICH 2012

Internationaler Fachkongress Mobilitätsmanagement

MOBILITÄTS
SALON
DE LA MOBILITÉ



17. APRIL 2012
TECHNOPARK ZÜRICH
www.mobilsalon.ch



Inspirationen und praktische Tipps für eine Mobilitätswende

Mit dem Grundsatzentscheid des Bundesrates vom 25. Mai 2011 und der politischen Bestätigung durch National- und Ständerat über den schrittweisen Ausstieg aus der Kernenergie wurde die Energiewende eingeleitet und der Pfad in Richtung 2000-Watt-Gesellschaft gestärkt. Der Verkehr ist mit 34% der grösste Verbraucher am Kuchen der Gesamtenergie und damit mindestens genauso gefordert wie die Haushalte, Industrie und Dienstleistungen. Eindrücklich ist auch das Ausmass der Auslandsabhängigkeit: 94.8% der Energie im Verkehr stammen aus fossilen Quellen. Nebst der energetischen Perspektive schlägt der Verkehr mit einem Anteil von 32% an der Siedlungsfläche zu Buche und auch die zunehmende Stauproblematik zeigt, dass Handlungsbedarf besteht.

Wie sehen eine effektive Mobilitätsstrategie und eine effiziente Mobilitätspraxis aus? Wie gelingt eine längst fällige Mobilitätswende in der Praxis?

Am 3. Mobilitätssalon zeigen drei Städte ihre Mobilitätsstrategie auf und ziehen internationale Vergleiche. Aus den drei gleichen Städten stellen Unternehmen ihr Mobilitätsmanagement vor. In insgesamt sechzehn Workshops werden einzelne Themen und Aspekte vertieft und für die Praxis in Gemeinden und Unternehmen heruntergebrochen. Dabei sind die Kongressteilnehmenden aktiv in die Gespräche und in den Erfahrungsaustausch involviert.

Lassen Sie sich inspirieren und nehmen Sie für Ihre Arbeit nützliche Tipps und interessante Vernetzungen mit. In diesem Sinne heissen wir Sie herzlich willkommen am **3. Mobilitätssalon am 17. April 2012** im Technopark in Zürich.



Monika Tschannen
EnergieSchweiz für
Gemeinden



«Mobilitätsmanagement ist im Rahmen der Effizienzstrategie von EnergieSchweiz eine wichtige Massnahme mit einem beachtlichen direkten und indirekten Wirkungspotenzial. EnergieSchweiz ermuntert Gemeinden und Unternehmen ein aktives Mobilitätsmanagement zu betreiben.»

Daniel Büchel

Vizedirektor, Leiter der Abteilung Energieeffizienz und erneuerbare Energien, Leiter des Aktionsprogramms «EnergieSchweiz», BFE



Willkommen in Zürich

Das Bevölkerungswachstum in und um Zürich führt zu einer Zunahme des Verkehrs und einer gleichzeitigen Verknappung des Verkehrsraums. Allein um die heutigen Mobilitätsbedürfnisse sicherzustellen, müssen wir die effizienten und nachhaltigen Verkehrsträger fördern: den Fuss-, Velo- und den öffentlichen Verkehr.

Zürich braucht aber mehr. Bereits 2008 hat sich die Stadt Zürich zur 2000-W-Gesellschaft bekannt und 2011 wurde der Stadtrat per Volksabstimmung verpflichtet, den motorisierten Individualverkehr auf einen Anteil von 26 % zu senken. Das erreichen wir nur mit Unterstützung durch ein intelligentes Mobilitätsmanagement. Ohne die Menschen, deren Mobilitätsverhalten entscheidend ist, können die Ziele der Städteinitiative nicht erreicht werden – und hier setzt das Mobilitätsmanagement an. Zum Beispiel bieten wir im Programm «MIU - Mobilität im Unternehmen» seit 2006 erfolgreich Beratungen für Unternehmen an.



Ruth Genner

Stadträtin, Vorsteherin Tiefbau- und Entsorgungsdepartement Stadt Zürich



Online Fuss- und Veloroutenplaner Zürich

Schnelle und attraktive Routen mit dem neuen Fuss- und Veloroutenplaner:



www.stadt-zuerich.ch/routenplaner
oder als «ZüriPlan» im App Store.



Mobilitätsstadtplan MAP Zürich

Die ganze Stadt im Überblick mit dem neuen MAP Zürich: Velorouten, Fusswege, Mobilitätsinformationen.

www.stadt-zuerich.ch/mobil-in-zuerich

Programm Vormittag: «Mobilitätsstrategien in Städten und Gemeinden» 09.00 Uhr bis 12.15 Uhr

BEGRÜSSUNG



Verkehr 2022

Ruth Genner
Stadträtin der Stadt Zürich



**Mobilitätsmanagement:
Herausforderungen und
Chancen aus Sicht des
Bundes**

Martin Sager
Leiter Sektion Energie-
effizienz, BFE, dipl. Ing. ETH

Tages-Moderation
Ellinor von Kauffungen



PLENUM 1: Mobilitätsstrategien im internationalen Städtevergleich



**München - Gscheid Mobil:
Nachhaltige Mobilität
erfolgreich vermarkten!**

Dr. Martin Schreiner
Landeshauptstadt München



**Mobilitätsmanagement
– Praktische Interpretation
durch die Stadt Graz**

Martin Kroissenbrunner
Stadt Graz, dipl. Ing.



**Mobilitätsmanagement
als Teil der Zürcher
Verkehrspolitik**

Yvonne Meier-Bukowiecki
Tiefbauamt der Stadt Zürich

WORKSHOPS

- 1.1 Internationaler Städtevergleich: Vertiefung der Referate und Diskussionen aus Plenum 1
- 1.2 Einbettung von Mobilitätsstrategien in Gemeinden
- 1.3 Umgang mit der e-Mobilität in Mobilitätsstrategien
- 1.4 ERFA für Programm «Mobilitätsmanagement in Unternehmen»
- 1.5 Mobilitätsbildung: Sensibilisierung zum Thema Mobilität und Schulen
- 1.6 Mobilitätsmarketing in Kleinstädten: Eine Marke schaffen zum Thema Mobilität
- 1.7 Wirksamkeit von Massnahmen: Nachweis erbringen zuhanden Politik und Wirtschaft
- 1.8 Mobilitätsmanagement bei Wohnbauten: Wie kann die Mobilität beeinflusst werden

Programm Nachmittag: «Mobilitätsmanagement in Unternehmen» 14.00 Uhr bis 18.15 Uhr

PLENUM 2: Mobilitätsmanagement in Unternehmen in München, Graz und Zürich



Mobilitätsmanagement in der Praxis bei der Alcatel-Lucent Schweiz AG

Rolf Nardo
Alcatel-Lucent Schweiz AG



Mobilitätskonzept der TU Graz und dessen Umsetzung

Gerhard Kelz, Dipl. Ing.
Technische Universität Graz



Integration des Mobilitätsmanagements in unser Unternehmen

Birgit Schuon
Städtisches Klinikum München

WORKSHOPS

- 2.1 Argumente für Unternehmen zur Einführung eines Mobilitätsmanagements
- 2.2 Einstieg ins Mobilitätsmanagement mit mobitool
- 2.3 Umsetzung eines Mobilitätsmanagements in Unternehmen
- 2.4 Einsatz von neuen Technologien (work@home, Teleoperation und Teleconferencing)
- 2.5 Flottenbeschaffung und Flottenmanagement
- 2.6 Angebote der kombinierten Mobilität
- 2.7 Velo- und Fussverkehr im betrieblichen Kontext
- 2.8 Kommunikation und Marketing im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements

APÉRO UND KULTURELLER EVENT

Apéro, Networking und Smalltalk im Atrium und auf dem Turbinenplatz: ab 17.00 Uhr bis 18.15 Uhr

Heitere Mobilität wird salonfähig

Auch Denise Wintsch und Benjamin Müller von «**albisufeine**» werden am Kongress auftauchen und präsent sein. Mit Beiträgen, Aktionen und etwas Musik, regen sie zum schmunzeln, staunen und nachdenken an.

Auf ihren Infostand mit gratis Test und den lange ersehnten Auftritt von Beatrice Osswald darf man gespannt sein. Die beiden Figuren sind bekannt für versierte Unterhaltung der schrägeren Sorte. Viel Vergnügen!



Workshops werden parallel durchgeführt und dauern 75 Minuten. Input-Referate aus der Praxis bilden den Einstieg in Erfahrungsaustausch und Diskussionen. **Detailinfos und Anmeldung auf www.mobilsalon.ch**

«Im Verkehrshaus zeigen wir Glanzstücke aus der Mobilitätsgeschichte der Schweiz. Gleichzeitig sind wir auch Plattform für innovative Entwicklungen. Angesichts der zunehmenden Verkehrsdichte gehört das Mobilitätsmanagement als zukunftsweisender Ansatz zweifellos dazu.»

Martin Bütikofer

Direktor, Verkehrshaus der Schweiz



«Die Einbindung des Mobilitätsmanagements in die Verkehrspolitik ist ein zentraler Erfolgsfaktor.»

Yvonne Meier-Bukowiecki

Tiefbauamt der Stadt Zürich
Leiterin Mobilitätsmanagement



«Ein wirkungsvolles Mobilitätsmanagement bedingt: Motivation, Umsetzung, Betrieb und ständige Verbesserung.»

Rolf Nardo

Qualitätsmanager bei der Alcatel-Lucent Schweiz AG



«Mobilitätsmanagement ist ein gleichermaßen effektiver wie effizienter Baustein der erfolgreichen Mobilitätsstrategie der LH München.»

Dr. Martin Schreiner

Landeshauptstadt München,
Leiter Strategien und Grundsatz bei der Straßenverkehrsbehörde der LH München



«Mobilitätsmanagement ist als Bestandteil einer modernen Verkehrsplanung für nachhaltige Mobilität unverzichtbar.»

Martin Kroissenbrunner

Stadt Graz, Leiter der Abteilung für Verkehrsplanung



«Die Annahme der Städteinitiative im vergangenen Herbst verpflichtet die Stadt, mit der Förderung der nachhaltigen Verkehrsträger vorwärts zu machen. Bis in zehn Jahren muss der motorisierte Individualverkehr auf einen Anteil von 26 % gesenkt sein.»

Ruth Genner

Stadträtin, Stadt Zürich



«Die Teilnahme am betrieblichen Mobilitätsmanagement der LH München war ein Volltreffer, da wir im Rahmen des Umweltmanagementsystems nach EMAS die indirekten Umweltaspekte nun auch bewerten mussten.»

Birgit Schuon

Städtisches Klinikum München GmbH
Leiterin Stabsstelle Ökologie



3. Mobilitätssalon Zürich 2012 / 17. April 2012 Technopark Zürich

Internationaler Fachkongress Mobilitätsmanagement

Wie wird ein Mobilitätsmanagement in Städten, Gemeinden und Unternehmen eingebettet? Welche Massnahmen gehören in ein Mobilitätsmanagement? Was muss in der Kommunikation und Umsetzung berücksichtigt werden?

Am 3. Internationalen Mobilitätssalon tauschen sich Praktiker und Experten aus drei Ländern zu diesem Themenspektrum aus.

Eines vorweg: Wer auf eine effektive und effiziente Mobilität setzt, kommt nicht um das Thema Mobilitätsmanagement herum.

In zwei Plenumsveranstaltungen werden interessante Inputs gegeben und in sechzehn Themenworkshops kommen die Teilnehmenden zu Wort.

Lageplan Technopark Zürich



Kosten für Teilnahme

inkl. Verpflegung und Transfer vom HB-Zürich zum Technopark

- CHF 350.-** Teilnahmegebühr für den ganzen Tag
- CHF 250.-** reduzierter Preis für Teilnehmende aus Energiestädten und Projektträger im Programm «Mobilitätsmanagement in Unternehmen»
- CHF 190.-** für Teilnahme am Nachmittagsprogramm ab 14 Uhr
- CHF 90.-** für Studierende (gegen Ausweis, Teilnehmerzahl beschränkt)

Anmeldung so rasch als möglich, bis spätestens **26. März 2012** auf www.mobilsalon.ch – die Teilnehmeranzahl ist limitiert

Eine vielseitige Ausstellung im Atrium und auf dem Turbinenplatz vor dem Technopark laden ein zum Anschauen und Ausprobieren und während dem Apéro erwartet Sie ein kultureller Leckerbissen.

Programmübersicht

Zeit	Programmpunkt	Zielgruppe
09:00	Eintreffen, Kaffee Moderation ganzer Tag: Ellinor von Kauffungen	Städte/Gemeinden
09:20	Begrüssung durch Stadt Zürich, Frau Ruth Genner und Bundesamt für Energie, Herr Martin Sager	
09:40	Plenum 1: Mobilitätsstrategien im internationalen Städtevergleich: München, Graz und Zürich	
11:00	Workshop Session «Gemeinden»	
12:15	Mittagspause – Stehlunch im Atrium Technopark Ausstellung im Atrium und auf dem Turbinenplatz	
14:00	Plenum 2: Mobilitätsmanagement in Unternehmen in München, Graz und Zürich	Unternehmen Städte/Gemeinden
15:15	Workshop Session «Unternehmen»	
17:00	Apéro und kultureller Event	
18:15	Ende der Veranstaltung	



Medienpartner

MOBILSERVICE 

Plattform für eine zukunftsorientierte Mobilität 

©3. Mobilitätssalon, Zürich 2012

Internationaler Fachkongress Mobilitätsmanagement

Veranstalter:

EnergieSchweiz für Gemeinden
Tiefbauamt der Stadt Zürich

Leitung und Koordination:

Rundum mobil GmbH
Schulhausstrasse 2, 3600 Thun
Monika Tschannen und Ursula Gertsch

Redaktion:

Rundum mobil GmbH, Monika Tschannen
Tiefbauamt der Stadt Zürich, Ruth Furrer

Layout und Produktion:

Herbert Märki, Schinznach Bad

Druck:

Vetter Druck AG, 3600 Thun

Kontakt:

EnergieSchweiz für Gemeinden
Mobilitätssalon, Monika Tschannen
c/o Rundum mobil GmbH
Schulhausstrasse 2
CH-3600 Thun
info@mobilsalon.ch
www.mobilsalon.ch



Mix

Produktgruppe aus vorbildlich bewirtschafteten
Wäldern und anderen kontrollierten Herkünften
www.fsc.org Zert.-Nr. SÜS-COC-100038
© 1996 Forest Stewardship Council

MOBILITÄTS
SALON
DE LA MOBILITÉ



www.mobilsalon.ch