

# Wirkung von Mobilitätskonzepten

**Mobilitätskonzepte sind ein Planungsinstrument, welche die Abstimmung von Siedlung und Verkehr konkret fördern. Das Ziel besteht darin, die Mobilität der Arealnutzenden mit weniger motorisiertem Privatverkehr sicherzustellen und das Verkehrsverhalten in nachhaltiger Weise zu beeinflussen. Derzeit fehlt in der Praxis ein einheitliches Verständnis zur Erstellung von Mobilitätskonzepten und die angestrebten Wirkungen werden infolge fehlenden Monitorings nur teilweise erreicht. Zudem sind die unterschiedlichen Interessen von Behörden, Immobilieneigentümern und -entwicklern sowie Bewohnenden eine Herausforderung für die Gestaltung des Mobilitätsangebotes.**



Abb. 1: Die Siedlung Matteo in Kriens wird als Vorzeigeprojekt für diverse Themen genannt und verfügt über ein Mobilitätskonzept.  
Quelle: Trafiko

## Für die eilige Leserschaft

Das Forschungsprojekt «Einfluss von Mobilitätskonzepten auf das Mobilitätsverhalten und das Verkehrsaufkommen» (Forschungsprojekt VPT\_20\_03B\_02) hat geprüft, wie Mobilitätskonzepte Wirkung erzeugen und welche Resultate erwartet werden können. Anhand einer Auswahl von Wohnarealen – mit und ohne Mobilitätskonzept – wurde die Wirkung auf das Verkehrsverhalten untersucht. Die Ergebnisse lassen Schlüsse für die zukünftige Erstellung von

Mobilitätskonzepten zu. Auch Gewerbeareale verfügen teilweise über Mobilitätskonzepte. Solche Areale konnten aus Aufwandgründen in der Untersuchung nicht berücksichtigt werden. Im Kontext der Innenentwicklung spielen Mobilitätskonzepte eine wichtige Rolle (siehe dazu SVI-Merkblatt 2020/1 „Folgen der Innenentwicklung für den Verkehr und die Planungsprozesse“).

---

## Impressum

### Herausgeber:

SVI Schweizerische Vereinigung der Mobilitäts- und Verkehrsfachleute  
www.svi.ch

### Verfassende des Merkblattes:

Samuel Bernhard, uvb bernhard  
Tina Keller und Christoph Zurflüh, Trafiko AG

### Genehmigung:

Dieses Merkblatt wurde am 07.03.2025 durch den Vorstand der Schweizerischen Vereinigung der Mobilitäts- und Verkehrsfachleute genehmigt und zur Veröffentlichung frei gegeben.

Das Merkblatt darf unter Angabe der Quelle vollständig oder auszugsweise kopiert und in Unterlagen sowie Berichte eingefügt werden.

Basierend auf einer Situationsanalyse werden in Mobilitätskonzepten ein reduziertes Parkplatzangebot oder ein Fahrtenkontingent festgesetzt und beschrieben, welche ergänzenden Massnahmen (z.B. Carsharing, öV-Angebot, Veloabstellplätze) notwendig sind, damit die Mobilität auch mit weniger Automobilität problemlos funktioniert. Untersucht wurden in der Forschungsarbeit je zehn Areale mit und ohne Mobilitätskonzept, welches verbindlicher Teil der Baubewilligung war.

Weil auch Areale ohne «offizielles» Mobilitätskonzept wirksame Massnahmen umsetzen (z.B. tiefer Parkplatzschlüssel) und es umgekehrt Areale mit «offiziell» Mobilitätskonzept ohne griffige Massnahmen gibt, wurde ein Scoring System eingeführt: Je höher der Scoringwert eines Areals, desto mehr Massnahmen wurden umgesetzt.

In der Forschungsarbeit wurden mittels Interviews mit Immobilieneigentümer:innen und Bewirtschafter:innen sowie mit einer Wohnendenbefragung (n=911) mittels Fragebogen Daten erhoben. Auf dieser Grundlage wurde die Wirkung der Mobilitätskonzepte anhand des Modalsplits (MIV, öV, Fuss- und Veloverkehr) bezüglich Anzahl Wege und Distanz untersucht. Ausgewählte Hypothesen wurden mit den erhobenen Daten getestet. Dabei zeigte sich, dass von den untersuchten Arealen mit hohem Scoringwert weniger MIV-Wege, tiefere MIV-Modalanteile und geringere durchschnittliche MIV-Tagesdistanzen aufwiesen. Insofern wird die zentrale Absicht von Mobilitätskonzepten erreicht: die Sicherstellung der Mobilitätsbedürfnisse der Arealnutzenden bei geringerer MIV-Nutzung. Zugleich erhöhen sich der öV-Anteil, die Nutzung von Sharing-Angeboten sowie der Anteil von Fuss- und Veloverkehr bei Arealen mit Mobilitätskonzepten. Die Gesamtdistanzen der Wohnenden von Arealen mit Mobilitätskonzept sind über alle Verkehrsmittel betrachtet hingegen nicht tiefer als diejenigen der Wohnenden von Arealen ohne Mobilitätskonzept.

Push-Massnahmen, die Druck erzeugen (z.B. Begrenzung Parkplatzangebot) wirken stärker als Pull-Massnahmen, die als Anreize fungieren (z.B. Sharing-Angebote). Dies hat sich beispielsweise am nachgewiesenen starken Zusammenhang zwischen der Anzahl an Parkplätzen und der MIV-Nutzung ge-

zeigt. Pull-Massnahmen stärken dafür nachweislich die Nutzung von öV, Velo und Sharing-Angeboten. Dabei kann dies Verkehr induzieren, der ohne diese Pull-Massnahmen nicht entstehen würde. Insgesamt hat sich gezeigt, dass das Vorhandensein eines «offiziellen» Mobilitätskonzepts kein Garant für eine nachhaltige Mobilität ist.

Die Untersuchung hat weiter bestätigt, dass das Verhalten der Personen, die mit einem Auto in eine Siedlung einziehen, durch das Mobilitätskonzept nur wenig beeinflusst wird. Eine gewisse Selbstselektion der Zuziehenden im Kontext des MIV-Verzichts ist beobachtet worden. Damit ist gemeint, dass beispielsweise Menschen ohne eigenes Auto bewusst in eine entsprechende Siedlung umziehen. Dies hat bereits eine Wirkung, die auch ohne Mobilitätskonzept auftreten könnte. Weiter haben die verschiedenen Massnahmen je nach Bewohnenden-Segment eine unterschiedliche Bedeutung. So sind Sharing-Angebote für autofreie Haushalte zentral, wohingegen die Parkplatzgebühren für sie keine Rolle spielen. Das Gegenteilige gilt für Autobesitzende.

Zudem können Mobilitätskonzepte nur wirken, wenn sie effektiv umgesetzt, die Umsetzung der Massnahmen kontrolliert und diese nach Bedarf optimiert werden. Somit sind die beteiligten Parteien und deren Wille, wirksame Mobilitätsmassnahmen zu realisieren, entscheidend. Rechtlich gesehen ist ein Mobilitätskonzept Bestandteil der Baubewilligung und dessen Umsetzung somit verpflichtend. Neben den Bewilligungsbehörden sind auch Investor:innen, Immobilienentwickelnde, Bauherrschaft und Architekt:innen an der Begleitung, Bewilligung, Umsetzung und Kontrolle von Mobilitätskonzepten zu beteiligen.

Klare inhaltliche Vorgaben seitens Behörden zum Mobilitätskonzept, klare Prozesse und Zuständigkeiten sowie das Wissen zu Mobilitätskonzepten sind der Schlüssel dazu. Das notwendige Wissen kann im Rahmen von Schulungen vermittelt werden. Zudem sollte ein Mobilitätskonzept möglichst früh in der Planungsphase mitgedacht bzw. erstellt werden. So besteht noch mehr Handlungsspielraum für die Umsetzung von Massnahmen, insbesondere jene baulicher Art. Gleichzeitig ermöglicht dies der Bauherrschaft mehr Planungssicherheit.

## Fallbeispiele, Massnahmen und Bewertung von Mobilitätskonzepten

Score	Push/Pull	Massnahme	Regel/Anmerkung
3	Push	Parkplatzschlüssel in PP/WE (Bewohnendenparkplätze pro Wohneinheit)	< 0.2 = 3 0.21-0.5 = 2 0.51-1.0 = 1 > 1.0 = 0
2	Push	MIV-Verbot im Areal (exkl. Rettungs- und Lieferdienste)	
2	Push	Aktives Mobilitätscontrolling (z. B. bei Regelverstössen) durch Arealverantwortliche	
2	Push	Parkplatzbewirtschaftung pro Monat	> 150 CHF = 2 100-150 CHF = 1 < 100 CHF = 0 <sup>1</sup>
1	Pull	Mobilitätsgutscheine (für ÖV/ Carsharing / Bikesharing)	
1	Pull	Angebot Bike-Sharing/E-Scooter-Sharing im Areal	
1	Pull	Angebot Cargobike-Sharing im Areal	
1	Pull	Angebot Car-Sharing im Areal	
1	Pull	Vorhandensein eines nachhaltigen Quartier-Mobilitätsleitbildes	
1	Pull	Vorhandensein eines Mobilitätsmanagers/einer Mobilitätszentrale	
1	Pull	Regelmässige Mobilitätsinformation / Workshops (mind. 1x jährlich) für Arealbewohnende	

Tab. 1: Massnahmen in Mobilitätskonzepten mit Scoring-Modell (hoher Score = hohe Wirkung)

Der Einfluss von Mobilitätskonzepten auf das Mobilitätsverhalten wurde bei je 10 Siedlungen mit und ohne einem Mobilitätskonzept untersucht (1 Areal mit Mobilitätskonzept wies keine verfügbare Detaildaten auf). Bei der Auswahl wurden verschiedene Regionen und Raumtypen der Schweiz berücksichtigt, wobei die Mehrheit der Siedlungen im städtischen Raum und der Agglomeration sowie in der Nähe der grösseren deutschschweizerischen Städte liegen. Pro Areal wurde geprüft, welche Massnahmen umgesetzt wurden und in welcher Intensität. Dazu wurde die Scoring-Tabelle (Tabelle 1) angewandt. Es resultiert ein erreichter Scoring-Wert pro Areal.

Bei den ersten 4 Massnahmen in der Tabelle 1 handelt es sich um Push-Massnahmen, welche einschränkend auf den MIV wirken. Mit Pull-Massnahmen sind Anreize gemeint, die das Verhalten der Bewohnenden in die gewünschte Richtung lenken.

Abbildung 2 illustriert die erreichten Scoring-Werte pro Areal. Die Farben zeigen, dass Areale ohne Mobilitätskonzepte (blau) teilweise bessere Resultate erzielen als Areale mit Mobilitätskonzepten (grün). Das Mobilitätskonzept per se ist somit nicht allein entscheidend für eine nachhaltige Mobilität.

<sup>1</sup> Das Forschungsteam sieht einen Betrag von unter CHF 100 pro Monat als zu gering an für eine Verhaltensänderung.

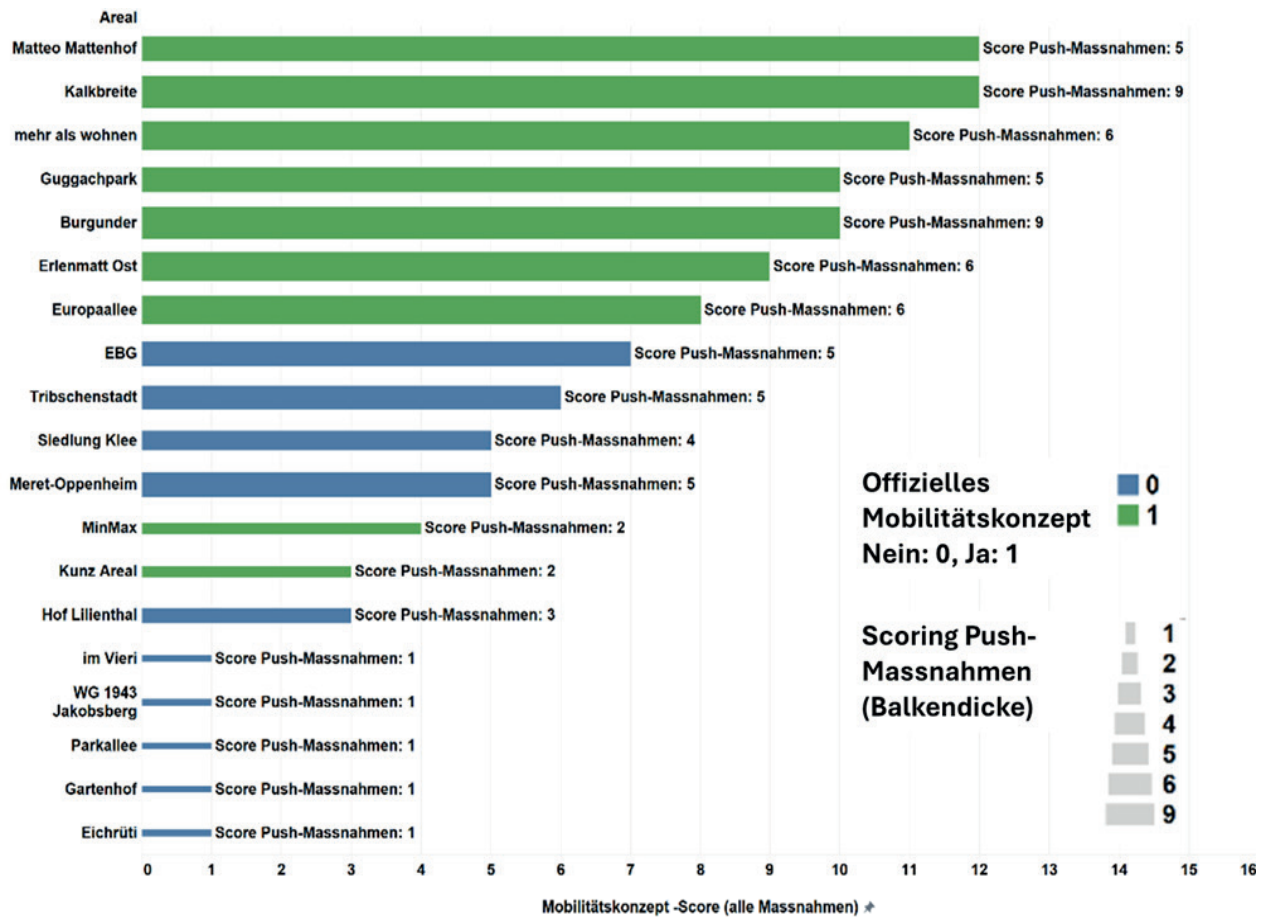


Abb. 2: Die 19 Areale mit den errechneten Scoring-Werten. Die Balkendicke zeigt den Score der Push-Massnahmen an. Die Balkenlänge den gesamten Score (0-16) über alle Massnahmen.

### Auswirkungen auf Verkehrsverhalten der Bewohnenden

Zur Untersuchung der Wirkung von Mobilitätskonzepten wurden Hypothesen aufgestellt. Diese wurden getestet mittels Daten der Interviews mit den Immobilieneigentümer:innen und Bewirtschafter:innen sowie der Befragung der Bewohnenden. Die zentralen Erkenntnisse sind in Abbildung 3 ersichtlich.

**Verkehrsverhalten:** Es lässt sich festhalten, dass bei Arealen mit hohem Scoringwert beim (expliziten oder impliziten) Mobilitätskonzept weniger Wege und Distanzen mit dem Auto zurückgelegt werden. Areale mit wirksamem Mobilitätskonzept verfügen über ein beschränktes Parkplatz-Angebot. Damit wird die Wahrscheinlichkeit der Autonutzung reduziert. Die Sharing-Angebote (Auto, Roller, Cargobike, Velo, E-Scooter) werden von Bewohnenden dieser Areale häufiger genutzt als dies bei den Vergleichsarealen ohne Mobilitätskonzept (respektive geringem Scoringwert) der Fall ist.

Insgesamt zeigt sich, dass aufgrund von Mobilitätskonzepten nicht weniger Verkehr verursacht wird. Ein Mobilitätskonzept ändert somit den Modalsplit, jedoch nicht das Verkehrsaufkommen.

**Push-Massnahmen:** Eine wirkungsvolle Massnahme zur Reduktion von Autoverkehr ist ein reduziertes Angebot an Auto-Parkplätzen. Dies wurde anhand der Gegenüberstellung von Parkplatzzlüssel und Autobesitz sowie Parkplatzzlüssel und Etappen- und Distanzanteil des MIV bestätigt. Was hingegen wenig Effekt zeigt, sind die monatlichen Parkgebühren der Bewohnenden mit einem Auto. Im untersuchten Rahmen (Kategorie unter CHF 100/ 100-150 CHF/ über 150 CHF pro Monat und Parkplatz) halten die Parkgebühren sie weder von Besitz und Nutzung des vorhandenen Autos ab, noch erhöhen sie die öV- oder Sharing-Nutzung und den Fuss- und Veloverkehr.

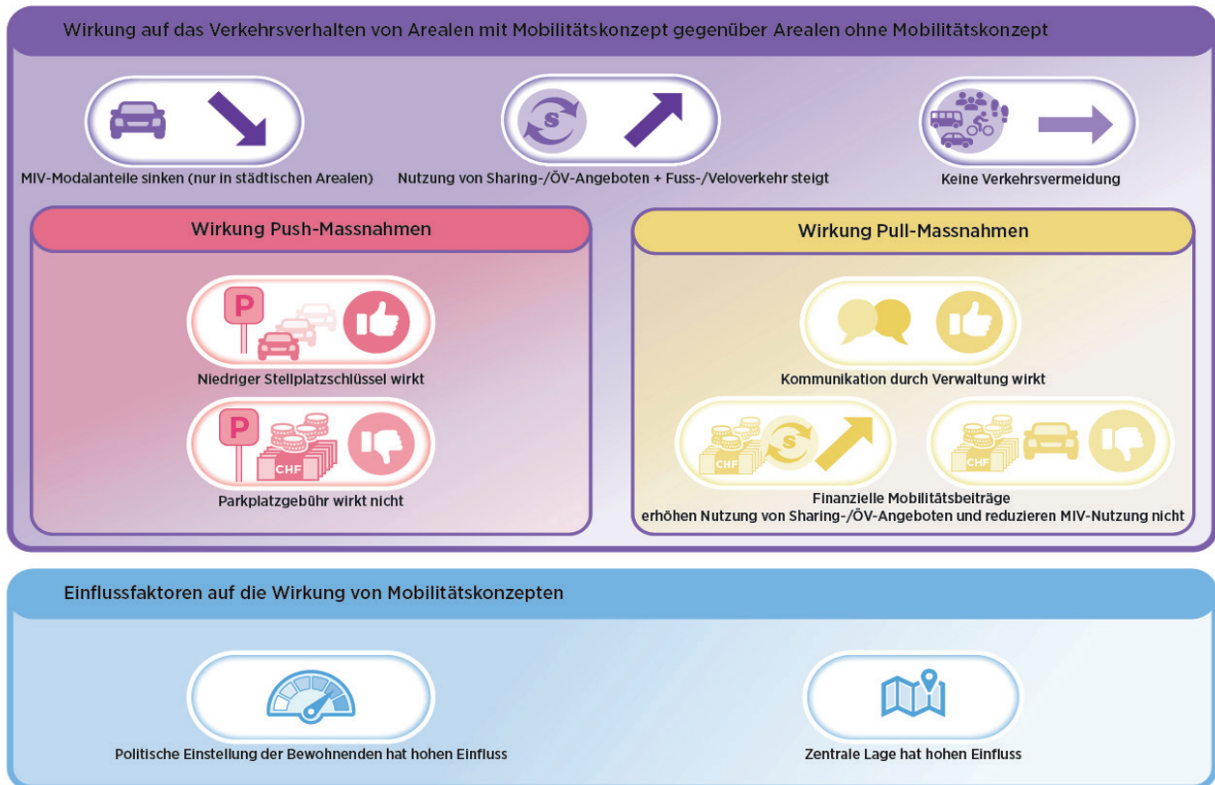


Abb. 3: Erkenntnisse der Forschungsarbeit (Thesen)

**Pull-Massnahmen:** Begleitend zu diversen Massnahmen ist die Kommunikation zentral. Mit einer ansprechenden und regelmässigen Kommunikation der Verwaltung oder Arealbetreiber:innen steigt der öv-, Fuss- und Veloverkehrs-Anteil. Dasselbe gilt für Sharing-Angebote (siehe Abbildung 4). Weiter setzen finanzielle Anreize (Mobilitätsbeiträge) die Zugangshürde für die Bewohnenden herab, die Sharing-Angebote auf dem Areal zu nutzen. Dies gilt für Mikromobilitäts- und Bikesharing, nicht jedoch für Carsharing. Nicht umfassend bestätigt werden konnte hingegen, dass aufgrund von Mobilitätsbeiträgen (Gutscheine und monetäre Vorteile für priva-

te Mobilität der Bewohnenden) die Nutzung des MIV tiefer ausfällt. Somit wird die Mobilität insgesamt vielseitiger, der Autoverkehr aber nicht reduziert.

**Einflussfaktoren Wirkung Mobilitätskonzept:** Bei der Befragung wurde festgestellt, dass die politische Einstellung der Bewohnenden für die Wirksamkeit von Mobilitätskonzepten einen zentralen Faktor darstellt. Diese Einstellung beeinflusst die Empfänglichkeit gegenüber einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten. Weiter stellt die räumliche Lage der Siedlung einen Erfolgsfaktor für ein Mobilitätskonzept dar. Eine zentrale Lage erhöht die Wirkung der Massnahmen des Mobilitätskonzepts.

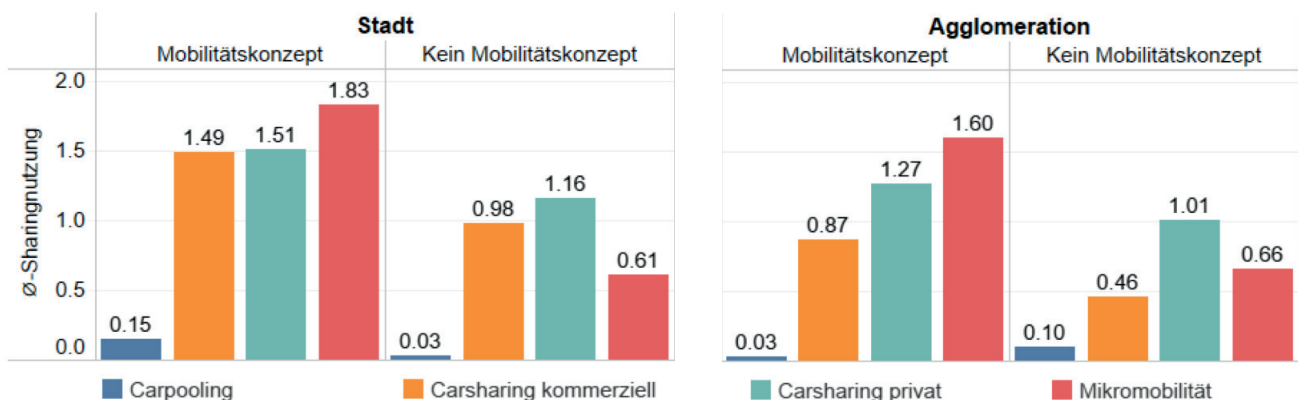


Abb. 4: Die Nutzung von Sharing-Angeboten zeigt sich bei Arealen mit Mobilitätskonzepten erhöht im Vergleich zu Arealen ohne Mobilitätskonzept.

Abbildung 5 zeigt Vergleiche des durchschnittlichen Besitzes von Verkehrswerkzeugen für die untersuchten Areale unterschieden nach der Lage (Stadt oder Agglomeration). Die Wirkung des Mobilitätskonzepts zeigt sich beim tieferen Autobesitz in der

Stadt, wo im Vergleich zu städtischen Siedlungen ohne Mobilitätskonzept 0.23 Autos weniger pro Haushalt vorhanden sind. In der Agglomeration beträgt diese Differenz 0.11 Autos pro Haushalt, falls ein Mobilitätskonzept vorhanden ist.



Abb. 5: Durchschnittlicher Verkehrswerkzeugbesitz pro Haushalt

## Empfehlungen für die Praxis

**Koordination:** Das Zusammenspiel von Bauherr:in, Architekt:in, Mobilitätsberater:in und Baubewilligungsbehörde sowie deren Wille und Know-how sind entscheidend, ob ein Mobilitätskonzept wirksam formuliert und umgesetzt werden kann.

**Fehlende Vorgaben:** Aus Eigentümer-/ Bauherrensicht fehlen seitens Baubewilligungsbehörde häufig klare und stimmige Vorgaben an die Inhalte von Mobilitätskonzepten. Leitfäden oder verbindliche Vorgaben zu den Inhalten von Mobilitätskonzepten in der Schweiz bestehen nur teilweise auf kommunaler Ebene.

**Planungsprozess:** Ein Mobilitätskonzept sollte möglichst früh in der Planungsphase mitgedacht bzw. erstellt werden. So können mehr Massnahmen, insbesondere auch baulicher Art, rechtzeitig eingeplant werden. Gleichzeitig ermöglicht dies der Bauherrschaft mehr Planungssicherheit.

**Wissensaufbau und -vermittlung:** Auf den für Baugesuche zuständigen Bauabteilungen, insbesondere in kleineren Ortschaften, fehlt oft spezifisches Know-how. Mobilitätskonzepte sind immer noch neuartige Instrumente. Sie sind vermehrt an fachverantwortliche Personen aller Anspruchsgruppen zu vermitteln.

**Monitoring und Controlling:** Von Seiten Behörden sollte standardmässig ein Monitoring zum Mobilitätskonzept eingefordert werden, welches zu Beginn jährlich und bei erfolgreicher Umsetzung weniger häufig durchgeführt wird. Die Daten dienen zur Überprüfung der Umsetzung der Massnahmen und initiieren allfällige Anpassungen, um die gewünschten Wirkungen weiterhin zu erzielen, Ebenfalls können vorgängig definierte Sanktionen bei Verfehlen von Zielwerten auf dieser Basis in Kraft treten .

**Arealtyp:** Mobilitätskonzepte wurden bisher für Areale im städtischen Raum und in Agglomerationen vor allem im Mietwohnungsbau von den Behörden eingefordert. Generell sind sie aber auch im Stockwerkeigentum, bei Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen und im ländlichen Raum möglich, wobei dann die Ziele und Massnahmen der Ausgangslage (z.B. Verbesserung der öV-Erschliessung) angepasst werden müssen.

**Umgang mit Ersatzabgaben:** Zahlreiche kommunale Baureglemente enthalten Bestimmungen zu Ersatzabgaben, falls die reglemetarisch geforderte Anzahl von Parkplätzen unterschritten wird. Werden Ersatzabgaben erhoben, sollen diese zweckgebunden eingesetzt werden für Mobilitätsmassnahmen im Sinne des Mobilitätskonzepts. Dazu ist der Dialog mit den Behörden wichtig.

**Fazit:** Wird ein Mobilitätskonzept mit ausgewogenen Push- und Pull-Massnahmen umfassend umgesetzt und mit einem Monitoring begleitet, bewirkt dies einen entscheidenden Einfluss auf eine nachhaltige Arealmobilität. Der Mehrwert eines Mobilitätskonzepts besteht im ganzheitlichen Ansatz, der alle Verkehrsmittel und Nutzungsarten berücksichtigt und somit über eine alleinige Parkplatzreduktion hinaus die Mobilität aller sicherstellt.



Abb. 5: Mobilitätsstation mit Abstellplätzen für verschiedene Zweiräder und Anhänger in der Siedlung „mehr als wohnen“, Zürich.  
Bildquelle: Bernhard – Umwelt Verkehr Beratung

---

## Wirkung von Mobilitätskonzepten

SVI - Merkblatt 2025/03

### Grundlagen

Einfluss von Mobilitätskonzepten auf das Mobilitätsverhalten und das Verkehrsaufkommen

(März 2025, Nr. VPT\_20\_03B\_02)

[www.mobilityplatform.ch/de/research-data-shop/product/FB1790](http://www.mobilityplatform.ch/de/research-data-shop/product/FB1790)

EBP Schweiz AG  
Frank Bruns, Laura Herten

Bernhard – Umwelt Verkehr Beratung  
Samuel Bernhard

Trafiko AG  
Christoph Zurflüh, Tina Keller

HSLU Hochschule Luzern  
Prof. Dr. Widar von Arx, Dr. Ann-Kathrin Seemann, Michael Stiebe