

# Mobilitätskonzept Ringstrasse Nr. 14

**STAR Immobilien**

03.10.2024

### **Auftragnehmer**

Schneiter Verkehrsplanung AG  
Stapferstrasse 11, 8006 Zürich  
Aeugstenstrasse 5, 8755 Ennenda  
schneiter-verkehrsplanung.ch

### **Auftraggeber**

STAR Immobilien  
Genfertsrass 34  
8002 Zürich

### **Begleitet durch**

Marc Schneiter, Dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU / SVI / SIA  
Martin Reich, MSc ETH Raumentwicklung und Infrastruktursysteme

## Inhalt

1	Ausgangslage .....	5
1.1	Auftrag .....	5
1.2	Fragestellungen .....	5
1.3	Perimeter .....	5
2	Grundlagen und Rahmenbedingungen .....	6
2.1	Sachplan.....	6
2.2	Kantonaler Richtplan .....	6
2.3	Kantonale Wegleitung Parkierung .....	7
2.4	Regionaler Richtplan .....	7
2.5	Kommunale Richtplanung (Verkehrsplan / kommunaler Richtplan Verkehr) .....	8
2.6	Zonenplan und Bau- und Zonenordnung.....	9
2.7	Parkplatz-Verordnung.....	10
2.8	Kommunales Mobilitätskonzept als Leitfaden für die erhebliche planerische Verdichtung .....	10
2.9	Masterplan und Verkehrsstudie SNZ .....	10
2.10	Folgeplanungen, Arealentwicklungen .....	11
2.11	Stellungnahme Gemeinderat betreffend Areal «Ernesto» .....	12
2.12	Merkblätter Mobilitätskonzepte .....	12
2.13	Zeithorizonte .....	12
3	Analyse.....	13
3.1	Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung.....	13
3.2	Motorisierter Individualverkehr .....	13
3.3	ÖV und Fussverkehr .....	14
3.4	Veloverkehr .....	17
3.5	Dienstleistungen, Gewerbe, Nahversorgung.....	17
3.6	Shared Mobility .....	18
3.7	Aktueller Modalsplit .....	18
3.8	Verkehrserzeugung.....	18
3.9	Fazit, Handlungsbedarf .....	18
4	Mobilitätskonzept.....	19
4.1	Konzeption.....	19
4.2	Modalsplit-Ziel .....	19
5	Parkplatzberechnung .....	21
6	Massnahmen.....	23

6.1	Übersicht.....	23
6.2	Nutzungen und Mobilität abstimmen.....	23
6.2.1	M1: Autofreie Haushalte .....	23
6.2.2	M2: Mobilitätsbeiträge für autofreie Haushalte .....	24
6.2.3	M3: Betriebliches Mobilitätsmanagement für Unternehmen.....	24
6.3	Ringstrassenquartier gut anbinden .....	24
6.3.1	M4: Anbindung Veloverkehr optimieren.....	25
6.3.2	M5: Anbindung Fussverkehr optimieren, hochwertige Gestaltung Aussen- / Strassenräume.....	25
6.3.3	M6: ÖV-Angebot schrittweise verbessern.....	26
6.4	Standortentwicklung mit innovativen Mobilitätsangeboten.....	26
6.4.1	M7: Mobilitätshub mit Shared Mobility .....	26
6.4.2	M8: Veloinfrastruktur, Veloabstellplätze und Mobilitätsräume .....	27
6.4.3	M9: E-Mobilität fördern, Ladeinfrastrukturen bereitstellen .....	27
6.4.4	M10: Bewirtschaftetes Parkraumangebot .....	28
6.4.5	M11: Güterverkehr und Logistik.....	28
6.5	Mit innovative Mobilitätslösungen zu einem positiven Image .....	28
6.5.1	M12: Kommunikation und Beratung.....	28
7	Wirkungskontrolle und Berichterstattung .....	30
7.1	Konkretisierung in der weiteren Projektbearbeitung .....	30
7.2	Hinweise zum Wirkungskontrolle nach der Projektrealisierung.....	30
7.3	Anpassungen des Konzepts .....	30
7.4	Organisation und Betrieb.....	30
	Anhang 1 .....	31

# 1 Ausgangslage

An der Ringstrasse Nr. 14 (Parzelle Nr. 5763) in Brüttisellen sind neue Wohn- und Gewerbenutzungen geplant. Im Rahmen der Arealentwicklung wird ein Zuwachs an Einwohner:innen und Beschäftigten angestrebt.

Die Parzelle Nr. 5763 ist Teil des Ringstrassenquartiers in der Gemeinde Wangen-Brüttisellen. Im Nordwesten wird das Quartier durch die Zürichstrasse begrenzt. Südwestlich liegt ein wichtiges Industrie- und Gewerbegebiet der Gemeinde Dietlikon. Südöstlich und nordöstlich wird das Ringstrassenquartier durch die Nationalstrasseninfrastruktur begrenzt (Brüttiseller Kreuz). Der Bahnhof Dietlikon befindet sich ungefähr in 600 m Entfernung (Gehdistanz).

Im Ringstrassenquartier und im weiteren Umfeld sind weitere Projektentwicklungen in Erarbeitung (z.B. Areal «Ernesto»<sup>1</sup>, Brüttiseller Ring, Brüttiseller Tor, etc.). Weiter befinden sich auch verschiedene übergeordnete Verkehrsprojekte in Planung oder Bearbeitung, z.B. Brüttenertunnel inkl. Ausbau Bahnhof Dietlikon, Glattalbahn, Velohaupttrouten, etc.

## 1.1 Auftrag

Für die Parzelle Nr. 5763 wird ein Gestaltungsplan inkl. Richtprojekt erarbeitet. Parallel zu Gestaltungsplan und Richtprojekt wird das vorliegende, stufengerechte Mobilitätskonzept ausgearbeitet.

Im gesamten Ringstrassenquartier wie auch im weiteren Umfeld werden Innenentwicklungen angestrebt. Die Innenentwicklung an diesem Standort soll entsprechend den übergeordneten Strategien und Zielsetzungen ermöglicht werden. Dies bedingt jedoch, dass die zusätzlichen Mobilitätsbedürfnisse zu einem bedeutenden Teil mit dem ÖV, dem Fuss- und Veloverkehr oder mit Shared Mobility-Angeboten bewältigt werden müssen. Dies ist erforderlich, um die Innenentwicklung zu ermöglichen und die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems zu erhalten.

Im vorliegenden Mobilitätskonzept wird der (reduzierte) Parkplatzbedarf hergeleitet. Basierend auf den Zielsetzungen und der Strategie wird ein Massnahmenbündel definiert, welche auf das angestrebte Mobilitätsverhalten hinwirken und die Parkplatzreduktion ermöglichen.

Auf Stufe Richtkonzept / Gestaltungsplan sind skalierbare Lösungen anzustreben, um die Flexibilität in den nachgelagerten Planungsschritten zu erhalten. Die Zielerreichung wird nach der Realisierung mit einem regelmässigen Controlling sicherzustellen sein.

## 1.2 Fragestellungen

- Mit welchen Nachfrageströmen ist zu rechnen?
- Welche Anzahl an Parkplätzen für Motorfahrzeuge und Velos sind erforderlich?
- Welche Massnahmen sind erforderlich, damit die erwarteten neuen Mobilitätsnachfrageströme bewältigt werden können (Mobilitätskonzept)?

## 1.3 Perimeter

Die Parzelle Nr. 5763 (Ringstrasse 14) wird als Bearbeitungsperimeter definiert.

---

<sup>1</sup> vormalig als Varionareal bezeichnet

Der Betrachtungsperimeter umfasst das gesamte Ringstrassenquartier inkl. angrenzende Areale und inkl. der übergeordneten Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere National- und Hauptstrassen, Bahnhof Dietlikon, Glattalbahn (geplant), geplante Velohauptroute / Anbindung an Veloschnellroute.

## 2 Grundlagen und Rahmenbedingungen

### 2.1 Sachplan

Im Sachplan des Bundes werden verschiedene übergeordnete Vorhaben festgelegt, welche Auswirkungen auf dem Raum Wangen-Brüttisellen / Dietlikon haben werden, z.B.

- Vierspurausbau Bassersdorf/Dietlikon-Winterthur, Brüttenertunnel (Sachplan Schiene)
- Netzergänzung N1 Glattalautobahn, inkl. Tunnel (Sachplan Strasse)
- Pannenstreifenumnutzung N1 Verzweigung Zürich Nord – Verzweigung Brüttisellen (Sachplan Strasse)

Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist ein wichtiger Grundsatz in der Sachplan des Bundes (vgl. Teil Programm, Kap. 4 Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze, 4.1 Abstimmung von Siedlung und Verkehr: «Verkehrsinfrastrukturen werden städtebaulich qualitativ integriert»).

### 2.2 Kantonaler Richtplan

Das Ringstrassenquartier ist im kantonalen Richtplan dem Siedlungsgebiet zugeordnet.

Weitere relevante Richtplaneinträge:

- Station / Haltestelle Dietlikon (Bestand)
- Ausbau Bahnlinie (geplant, in Kombination mit Brüttenertunnel)
- Glattalbahn
- Neubau Tunnel Glattalautobahn
- Ausbau A1 zwischen Anschluss Neuguet und Verzweigung Brüttisellen

Im kantonalen Richtplan (Kap. 4.1-1) wird festgehalten, dass die Entwicklung der Siedlungsstruktur schwerpunktmässig auf den ÖV auszurichten ist; damit hat der ÖV mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- und Veloverkehr entfällt.

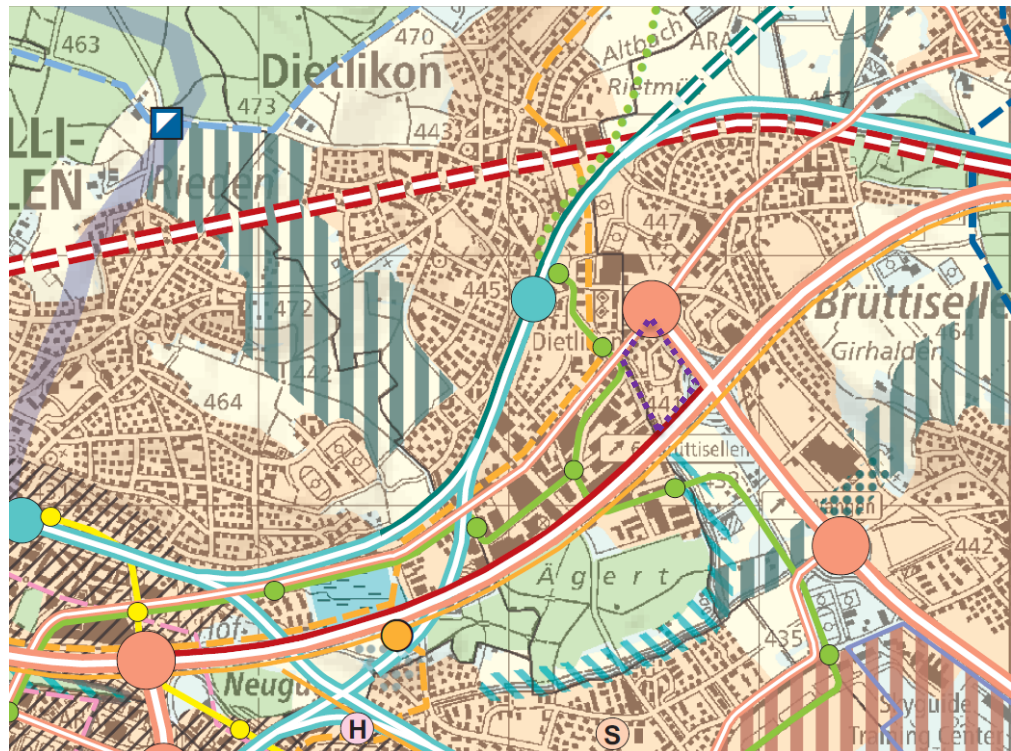


Abbildung 1: Ausschnitt kantonalen Richtplan, Stand 06.02.2023. Das Ringstrassenquartier ist violett markiert.

### 2.3 Kantonale Wegleitung Parkierung

Der Kanton Zürich stellt eine Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen zur Verfügung. Die Wegleitung datiert aus dem Jahr 1997 und zeigt auf, wie die Vorgaben der kantonalen Richtplanung und die gesetzlichen Anforderungen des Planungs- und Baugesetzes erfüllt werden können.

Im Jahr 2018 wurde eine revidierte Wegleitung in die Vernehmlassung gegeben. Die Wegleitung wurde bislang vom Regierungsrat nicht verabschiedet, es steht den Gemeinden jedoch frei, den Vernehmlassungsentwurf zu berücksichtigen.

### 2.4 Regionaler Richtplan

Der regionale Richtplan (Stand 2019) bezeichnet das Ringstrassenquartier als Mischgebiet sowie als Eignungsgebiet für Hochhäuser. Der regionale Richtplan legt den Fuss- und Wanderweg entlang des Altbachs fest (mit Hartbelag). Zudem werden die Velorouten planerisch festgelegt (z.B. zum Bahnhof Dietlikon).

Im Jahr 2022 wurde eine Teilrevision des regionalen Richtplans für die Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf durch die Delegiertenversammlung der Zürcher Planungsgruppe Glattal (ZPG) genehmigt und zur Festsetzung durch den Regierungsrat des Kantons Zürich verabschiedet. Die Planeinträge im Bearbeitungsperimeter des vorliegenden Mobilitätskonzepts blieben unverändert.

In der Revision 2021 des regionalen Richtplans sind im Ringstrassenquartier keine Anpassungen ersichtlich. Es sind jedoch verschiedene Änderungen bezüglich Radwege und Fuss- / Wanderwege geplant (im Zusammenhang mit den anstehenden Infrastrukturen, z.B. Ausbau Bahnlinie / Bahnhof).



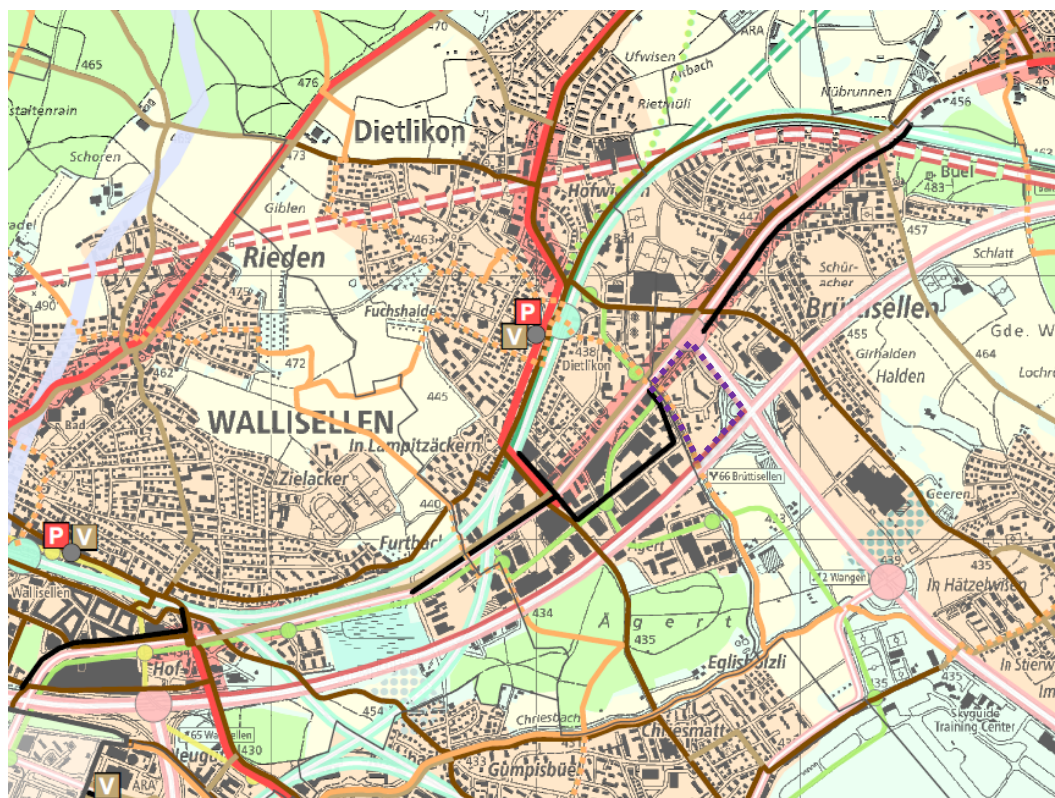


Abbildung 2: Ausschnitt regionaler Richtplan, Verkehr. Stand Teilrevision 2019, Beschluss des Regierungsrates vom 17. November 2021. Das Ringstrassenquartier ist violett markiert.

## 2.5 Kommunale Richtplanung (Verkehrsplan / kommunaler Richtplan Verkehr)

Die Bruggwiesenstrasse bindet das Ringstrassenquartier an das übergeordnete Strassennetz an. Der Verkehrsplan der Gemeinde Wangen-Brüttisellen aus dem Jahr 2006 bezeichnet die Bruggwiesenstrasse als Sammelstrasse.

Der Verkehrsplan wurde im Jahr 2021 teilrevidiert (von der Gemeindeversammlung festgesetzt am 28. September 2021, von der Baudirektion teilweise genehmigt am 22. August 2022<sup>2</sup>). Die Anpassungen im Bereich des Ringstrassenquartiers beinhalten den Nachvollzug übergeordneter Festlegungen (Umgestaltung Strassenraum entlang Zürichstrasse, angepasster Verlauf Glattalbahn, Fussweg entlang Altbach als übergeordnete und kommunale Festlegung). Mit der Aktualisierung des Verkehrsplans (2021) wird die Bruggwiesenstrasse neu als Erschliessungsstrasse gemäss Verkehrserschliessungsverordnung (VERV) bezeichnet.

Der kommunale Richtplan Verkehr der Gemeinde Dietlikon wurde im Jahr 2022 revidiert (Beschluss Gemeindeversammlung vom 19. September 2022). Die Baudirektion des Kantons Zürich hat am 17. Juli 2023 den kommunalen Richtplan Verkehr festgesetzt, jedoch verschiedene Inhalte nicht genehmigt (u.a. die Kapitel betreffend Modalsplit-Ziele und MIV).

<sup>2</sup> Die Nichtgenehmigung betrifft drei Parkplatzstandorte ausserhalb des Ringstrassenquartiers.



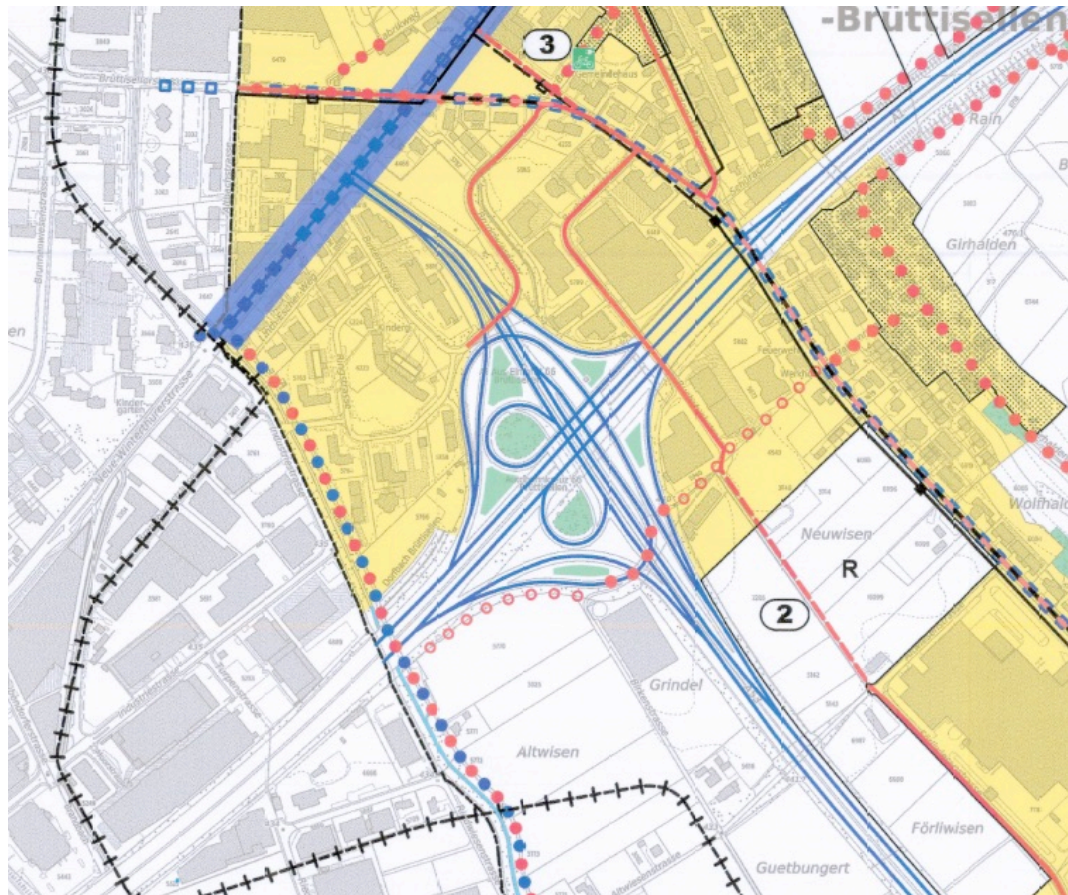


Abbildung 3: Ausschnitt aus dem Verkehrsplan, Stand 2021. Die Bruggwiesenstrasse ist als Erschliessungsstrasse gemäss VErV eingetragen (rot).

## 2.6 Zonenplan und Bau- und Zonenordnung

Gemäss dem rechtskräftigen Zonenplan (Fassung vom 09.08.2019, Stand 2021) ist das Ringstrassenquartier folgenden Zonen zugewiesen:

- Zentrumszone 4-geschossig 130% (Areal V, max. AZ 130%)
- Wohnen 3-geschossig 60% (Areale R, Z, W und X, max. AZ 60%)
- Gewerbezone G5 (Areal X)

Die Zentrums- und Wohnzone sind mit der Festlegung «Hochhausgebiet» überlagert.

Die Bau- und Zonenordnung (BZO) wird derzeit revidiert (neue Baubegriffe, IVHB, öffentliche Auflage 22.06.2023 – 21.08.2023). Im Rahmen dieser Revision soll zudem eine neue 4-geschossige Wohnzone W4 80% eingeführt werden, es ist jedoch noch keine Umsetzung im Zonenplan vorgesehen.

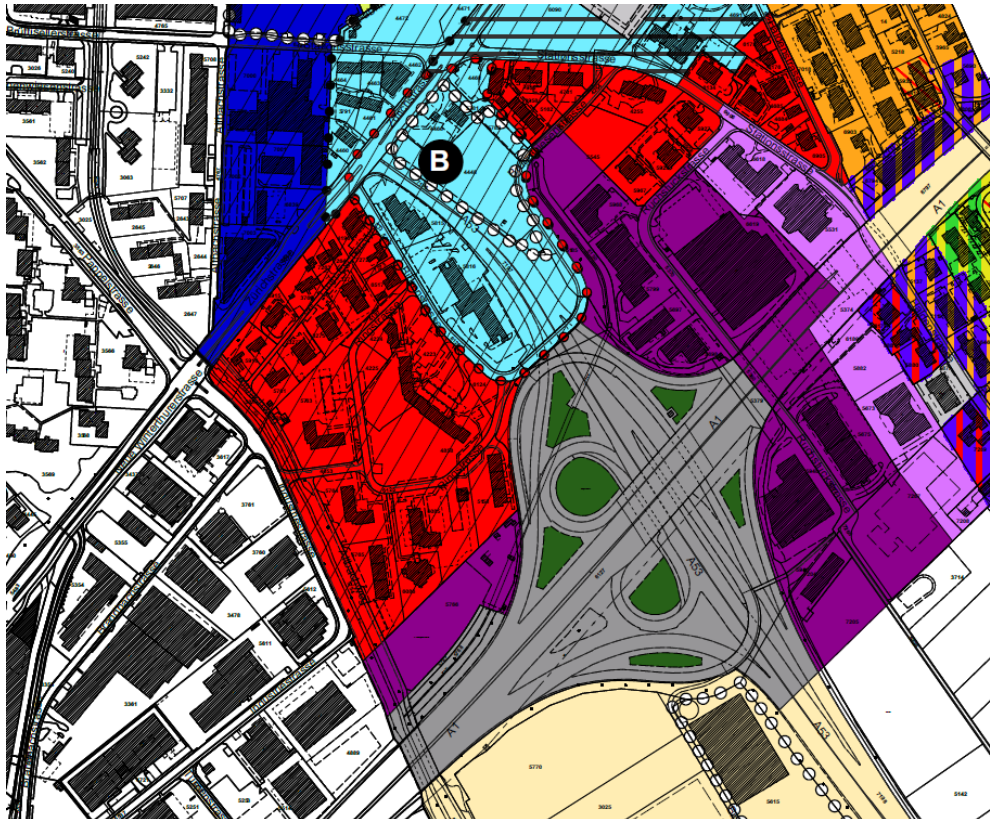


Abbildung 4: Ausschnitt Zonenplan, rechtskräftiger  
Stand 09.08.2019

## 2.7 Parkplatz-Verordnung

Die geltende Parkplatz-Verordnung wurde am 05.11.2013 durch die Gemeindeversammlung verabschiedet. Für Wohnnutzungen sind 1 PP / Wohnung oder 1 PP / 80 m<sup>2</sup> GNF nachzuweisen. Für Besucher und Kunden ist 1 PP / 4 Wohnungen erforderlich. Weiter regelt die Parkplatz-Verordnung auch den Parkplatzbedarf für Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen. Die Anzahl Fahrzeugabstellplätze kann in Abhängigkeit der Erschliessungsqualität mit den ÖV reduziert werden. Für das Ringstrassenquartier gilt grösstenteils die ÖV-Gütekategorie C, für das Areal «Ernesto» (ehemals Varionareal, Areal V) gilt die ÖV-Gütekategorie B.

## 2.8 Kommunales Mobilitätskonzept als Leitfaden für die erhebliche planerische Verdichtung

Im Jahr 2018 hat die Gemeinde Wangen-Brüttisellen ein kommunales Mobilitätskonzept als Leitfaden für die erhebliche planerische Verdichtung verabschiedet. Darin werden Verkehrsmassnahmen definiert, welche im Hinblick auf Innenentwicklungsprojekte unerlässlich sind. Im Fokus standen insbesondere die Areale Bruggwiesen, Flamingo und Birkenstrasse (im vorliegenden Bericht als Areal «Ernesto» bezeichnet). Für die Verbesserung der ÖV-Erschliessung dieser Areale soll eine zusätzliche Bushaltestelle im Knotenbereich Zürichstrasse / Stationsstrasse realisiert werden. Weitere Massnahmen betreffen die Anpassung der Parkplatz-Verordnung oder Fördermassnahmen als Folge von Parkfeldreduktionen.

## 2.9 Masterplan und Verkehrsstudie SNZ

Im Jahr 2024 erarbeitete die Gemeinde Wangen-Brüttisellen eine Vertiefung des kommunalen Masterplans (kommunaler Masterplan 2016, Vertiefung 2024, Zentrum Brüttisellen). Grundlage dazu



bildet unter anderem eine Verkehrsstudie des Büros SNZ (Verkehrsstudie Entwicklungsgebiet Brüttisellen, 29. April 2024). Der Masterplan wurde vom Gemeinderat am 02.09.2024 verabschiedet.

Gemäss Masterplan ist bei zukünftigen Arealentwicklungen ein Parkplatzangebot von ca. 65 % des Minimums der aktuellen Parkplatzverordnung anzustreben (vgl. Masterplan, S. 35 und Objektblatt Nr. 7, S. 14). Dies soll gewährleisten, dass die Leistungsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes erhalten bleibt.

## 2.10 Folgeplanungen, Arealentwicklungen

Für die Parzelle Nr. 5763 wird ein Gestaltungsplan erarbeitet. Das vorliegende Mobilitätskonzept wird parallel entwickelt.

Das Richtprojekt sieht eine Bebauung mit zwei Baukörpern vor, welche zusammen einen Innenhof bilden. Die Parkierung erfolgt hauptsächlich unterirdisch in der Tiefgarage. Die Parkplätze für Besucher und Kunden befinden sich grösstenteils ebenfalls in der Tiefgarage. Die Veloparkierung ist in den Erdgeschossen sowie im Untergeschoss vorgesehen. Mit der Ringstrasse, mit den Wegverbindungen entlang des Altbachs und entlang der nördlichen Parzellengrenze sowie der arealinternen Durchwegung entsteht ein dichtes Wegnetz.



Abbildung 5: Auszug Richtprojekt, Yellow Z, Westpol und Schneiter Verkehrsplanung, Stand 28.08.2024.

## 2.11 Stellungnahme Gemeinderat betreffend Areal «Ernesto»

Anlässlich der Sitzung vom 8. Mai 2023 hat der Gemeinderat zu verschiedenen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung auf dem Areal «Ernesto» Stellung genommen. Der Gemeinderat äusserte sich dahingehend, dass im Areal «Ernesto» aufgrund der Lage (Nähe zum Bahnhof Dietlikon) und der künftig geplanten Haltestelle der Glattalbahn autoarmes Wohnen denkbar ist. Mögliche Massnahmen werden im kommunalen Mobilitätskonzept als Leitfaden für die erhebliche planerische Verdichtung vom 11. Juni 2018 skizziert (nicht abschliessend).

## 2.12 Merkblätter Mobilitätskonzepte

Das vorliegende Mobilitätskonzept orientiert sich an folgenden Merkblättern und Leitfäden:

- Merkblatt Mobilitätskonzepte, Kanton Zürich, 2021
- Leitfaden Mobilitätskonzept autoarme Nutzungen, Stadt Zürich, 2017
- Merkblatt Mobilitätskonzept und Controllingbericht für autoarme Wohnsiedlungen, Stadt Winterthur, 2014
- Leitfaden für Mobilitätskonzepte, Stadt Illnau-Effretikon, 2022

## 2.13 Zeithorizonte

Die geplanten Infrastrukturprojekte im Raum Glattal weisen teilweise mittel- bis langfristige Realisierungshorizonte auf:

Vorhaben	Zeithorizont gemäss kantonalem Richtplan	Zeithorizont gemäss Projektangaben	Bemerkungen
Brüttenertunnel SBB	kurz- bis mittelfristig	bis 2035	
Erweiterung Glattalbahn	mittelfristig	?	Glattalbahn-Verlängerung Kloten ca. 2026 – 2030; Abhängigkeit zu Entwicklung des Flugplatzes Dübendorf
Glattalautobahn	mittelfristig	Baubeginn ab 2041, Eröffnung neuer Netzelemente frühestens 2050	
Umsetzung kant. Velonetzplan 2016 (Haupttrouten)		innert 20 Jahren (bis 2043), Frist gemäss Velogesetz des Bundes	

Tabelle 1: Realisierungshorizonte der grösseren Infrastrukturvorhaben. Quellen: Kantonaler Richtplan, Februar 2023; SBB, Ausbauschritt 2035 (STEP AS 2035), 2023; ASTRA, Faktenblatt Glattalautobahn, 2022; Glattalbahn, Website, 2023; Kanton Zürich, Standards Veloverkehr, 2023)

### 3 Analyse

#### 3.1 Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklung

In gesamten Ringstrassenquartier sind heute rund 620 Einwohner:innen (EW) und 90 Arbeitsplätze (Vollzeitäquivalente VZÄ) erfasst. Bis im Jahr 2019 lagen diese Werte insbesondere durch die Arbeitsnutzungen im Areal «Ernesto» höher (ca. 250 VZÄ). Anhand einer groben Abschätzung wird davon ausgegangen, dass bis ins Jahr 2035 rund 1500 EW und rund 400 VZÄ ansässig sein werden. Bis zum Zeithorizont 2045+ wird nochmals ein deutlicher Zuwachs an Arbeitsplätzen erwartet (1800 EW und 600 VZÄ).

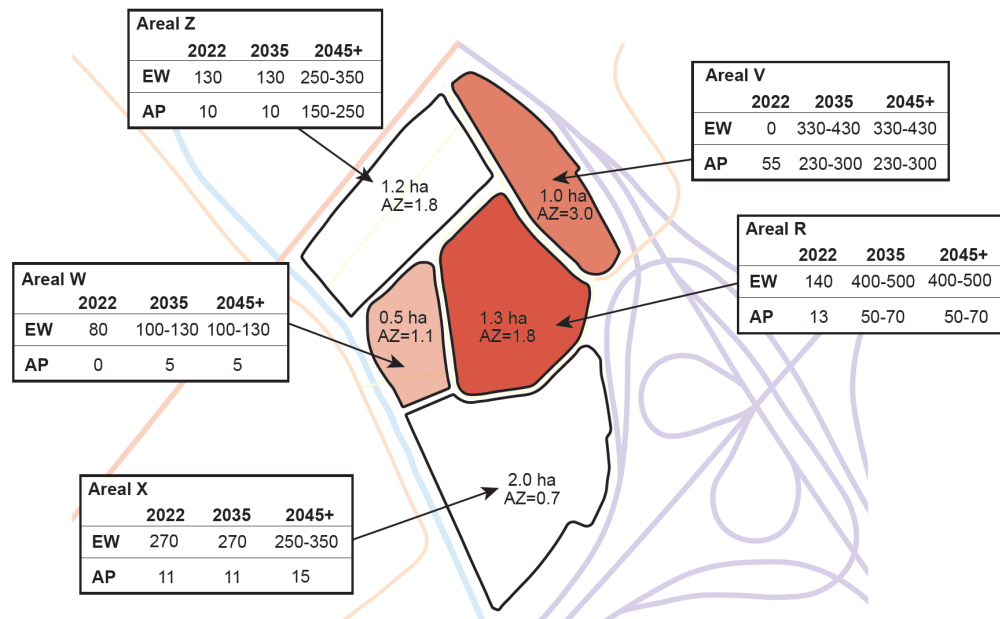


Abbildung 6: Kennzahlen der Teilgebiete im Ringstrassenquartier. Darstellt sind die Einwohner- und Beschäftigtenzahlen im Jahr 2022, 2035 und 2045+.

#### 3.2 Motorisierter Individualverkehr

Die Bruggwiesenstrasse stellt die Anbindung des Ringstrassenquartiers an das übergeordnete Strassennetz dar. Zudem besteht eine Anbindung über den Altbach an die Industriestrasse (Gemeinde Dietlikon). Das Verkehrsaufkommen auf diesen beiden Strassen ist nicht bekannt.

Auf der Zürichstrasse (resp. der Neuen Winterthurstrasse in Dietlikon) verkehren zwischen 12'000 Fzg. DTV (15'000 Fzg. DWV) und 21'000 Fzg. DTV (24'00 Fzg. DWV). Im Knotenbereich beim Autobahnanschluss liegen die Belastungen noch höher. Der Knoten Zürichstrasse / Autobahnanschluss ist der übergeordnete leistungsbestimmende Knoten. Die Knoten Zürichstrasse / Stationsstrasse sowie Zürichstrasse / Industriestrasse / Neue Winterthurstrasse / Pappelstrasse sind für die Erschliessung des Ringstrassenquartiers ebenfalls massgebend.

Insgesamt ist festzuhalten, dass das übergeordnete Verkehrssystem gesättigt ist und nur noch geringe bis keine Kapazitätsreserven bestehen.

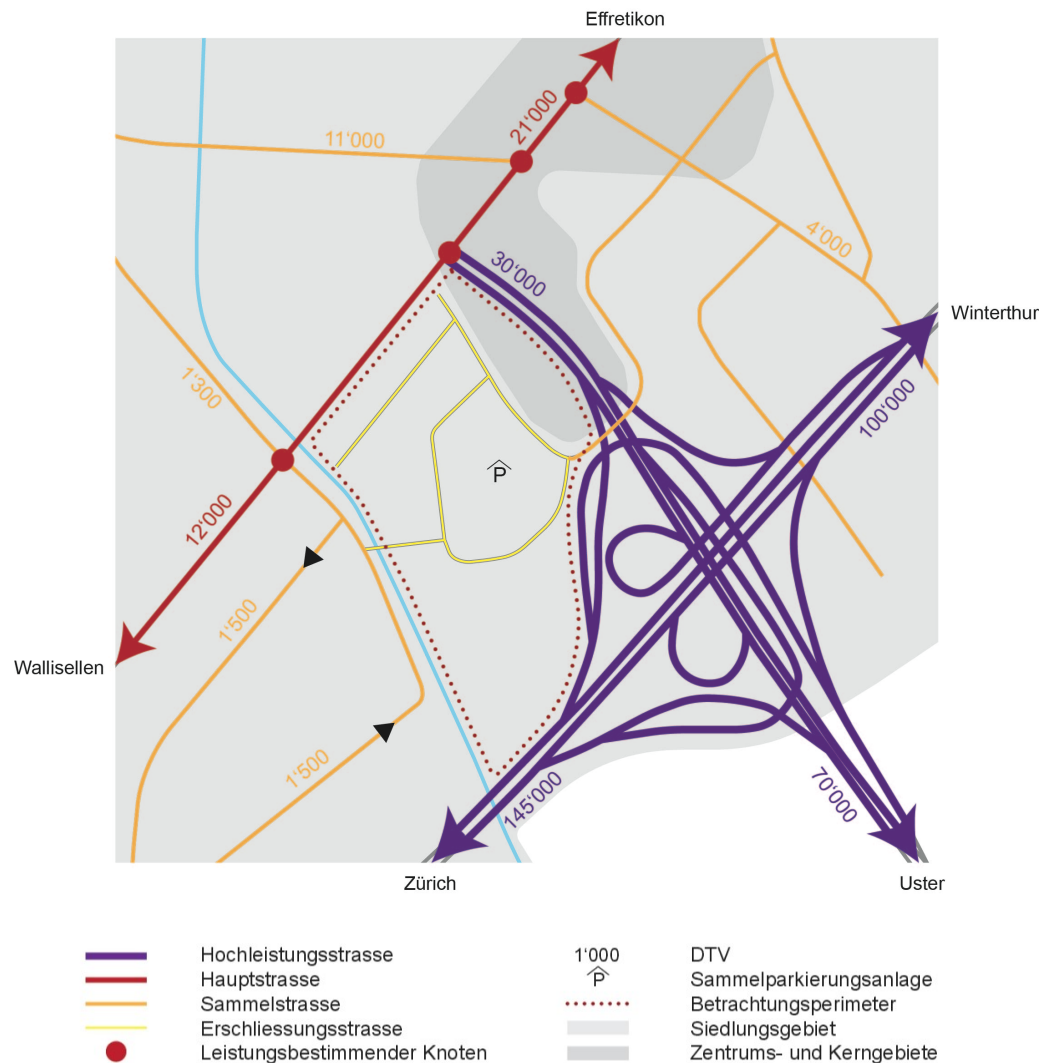


Abbildung 7: Erschliessungsstruktur MIV. Angaben gemäss komm. Richtplänen (Verkehrsplan) und regionalem Richtplan. Angaben zum Verkehrsaufkommen gemäss Gesamtverkehrsmodell Kanton Zürich, DTV 2018, GIS ZH (gerundet).

### 3.3 ÖV und Fussverkehr

Das Ringstrassenquartier liegt rund 500 m von der Bahnhaltestelle Dietlikon entfernt (Gehdistanz, ab dem Knoten Zürichstrasse / Industriestrasse). Bushaltestellen bestehen auf dem Gebiet der Nachbargemeinde (Dietlikon, Brandbachstrasse) sowie an der Stationsstrasse (Haltestelle Brüttisellen, Gemeindehaus).

Aktuell liegt die Parzelle Nr. 5763 in der ÖV-Gütekategorie C. Es ist vorgesehen, dass mittel- bis langfristig die Glattalbahn durch das Industriegebiet Dietlikon geführt werden soll. Dies würde auch die ÖV-Erschliessung des Ringstrassenquartiers deutlich aufwerten.

Weiter ist eine zusätzliche Bushaltestelle im Knotenbereich Zürichstrasse / Stationsstrasse für die Buslinien 765, 787 und 796 geplant (vgl. kommunales Mobilitätskonzept, 2018). Dies würde dazu führen, dass die östlichen Teile des Ringstrassenquartiers (Areal «Ernesto») neu eine Gütekategorie B aufweisen würden.

Wichtige Anknüpfungspunkte an das Fusswegnetz bestehen am Knoten Zürichstrasse / Industriestrasse, über den Altbach ins Industriegebiet Dietlikon, entlang dem Altbach und durch eine Autobahnunterführung nach Süden (in die Landschaft) sowie über die Bruggwiesenstrasse in Richtung Ortszentrum Brüttisellen. Der Raum entlang der Zürichstrasse weist für den Fussverkehr eine eher geringe Aufenthaltsqualität auf.

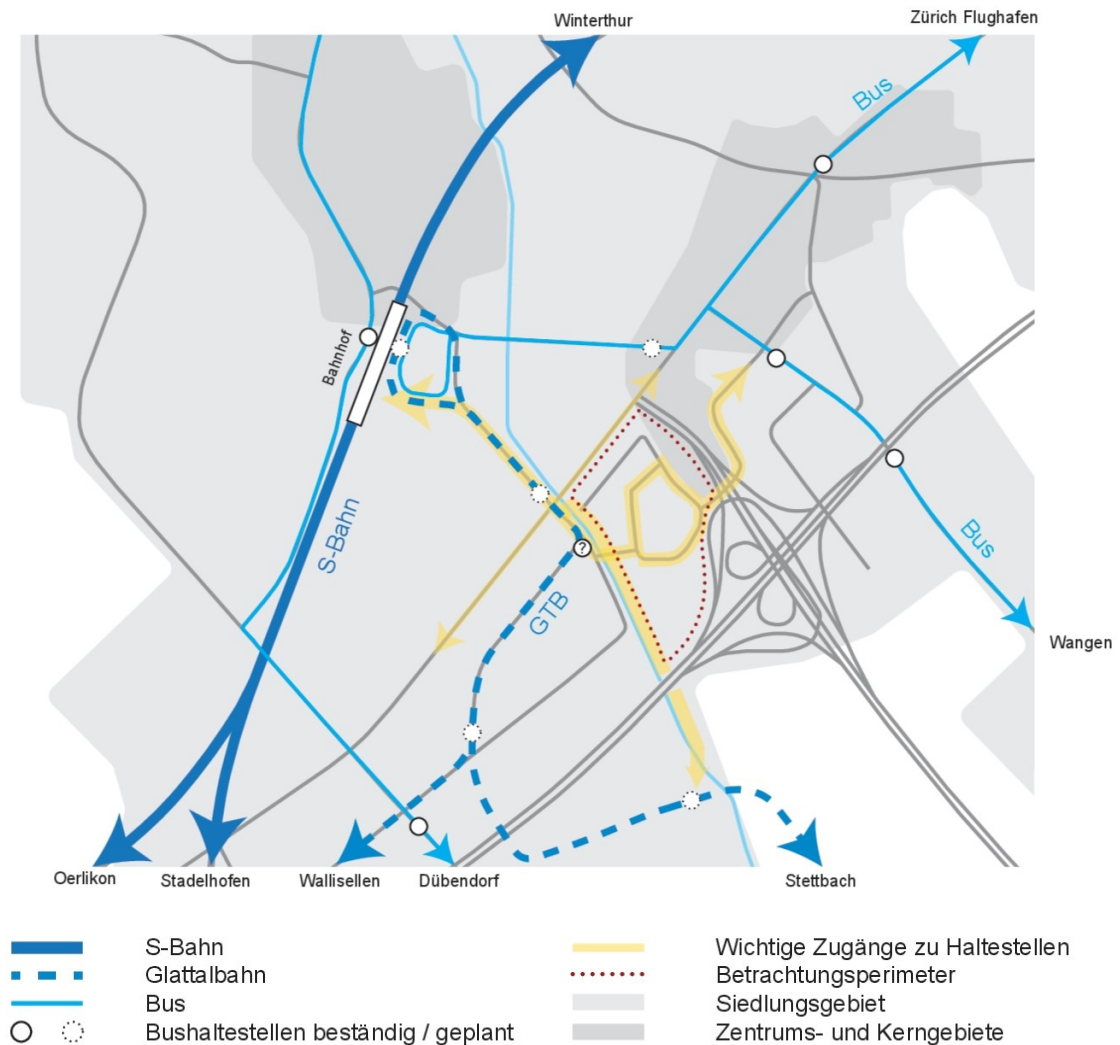


Abbildung 8: Erschliessungsstruktur Öffentlicher Verkehr und Fussverkehr (mit Glattalbahn und geplanter Bushaltestelle im Knotenbereich Zürichstrasse / Stationsstrasse). Quelle: Analyse Fahrplandaten 2021 / 2023, geplante Vorhaben gemäss kant. Richtplan und komm. Mobilitätskonzept 2018. Die Fussweganbindung an den Bahnhof Dietlikon ist im regionalen Richtplan festgelegt.



Haltestelle	Linien	Takt	Bemerkungen
Bahnhof Dietlikon	S 3	Stundentakt	(Bülach – ) Hardbrücke – Wetzikon
	S 8	Halbstundentakt	Winterthur – Pfäffikon SZ
	S 19	Halbstundentakt	(Koblentz – ) Dietlikon – Effretikon ( – Pfäffikon ZH)
	Buslinien 748, 749, 765, 787, 796, Nachtbusse		
Bushaltestelle Dietlikon, Brandbachstrasse	787	Viertelstundentakt	Zürich, Bahnhof Oerlikon – Brüttisellen, Obere Wangenstrasse
Bushaltestelle Brüttisellen, Gemeindehaus	796	Halbstundentakt	Dietlikon, Bahnhof/Bad – Wangen, Flugsicherung

Tabelle 2: Übersicht ÖV-Angebot Bahnhof Dietlikon sowie Bushaltestellen Dietlikon, Brandbachstrasse und Brüttisellen, Gemeindehaus. Die Angaben beziehen sich auf das Fahrplanangebot werktags, tagsüber, Fahrplan 2023. Quelle: zvv.ch.

### 3.4 Veloverkehr

Gemäss den kantonalen Planungen soll künftig eine Velohauptroute den Bahnhof Dietlikon an die Veloschnellroute in Wallisellen anbinden. Die Zürichstrasse wird für den Veloverkehr als Nebenroute klassiert. Da die Zürichstrasse mehrere Lichtsignalanlagen aufweist, ist die Strecke für den Veloverkehr weniger attraktiv. Die Anbindung des Ringstrassenquartiers erfolgt hauptsächlich über das bestehende Strassen- und Wegenetz.

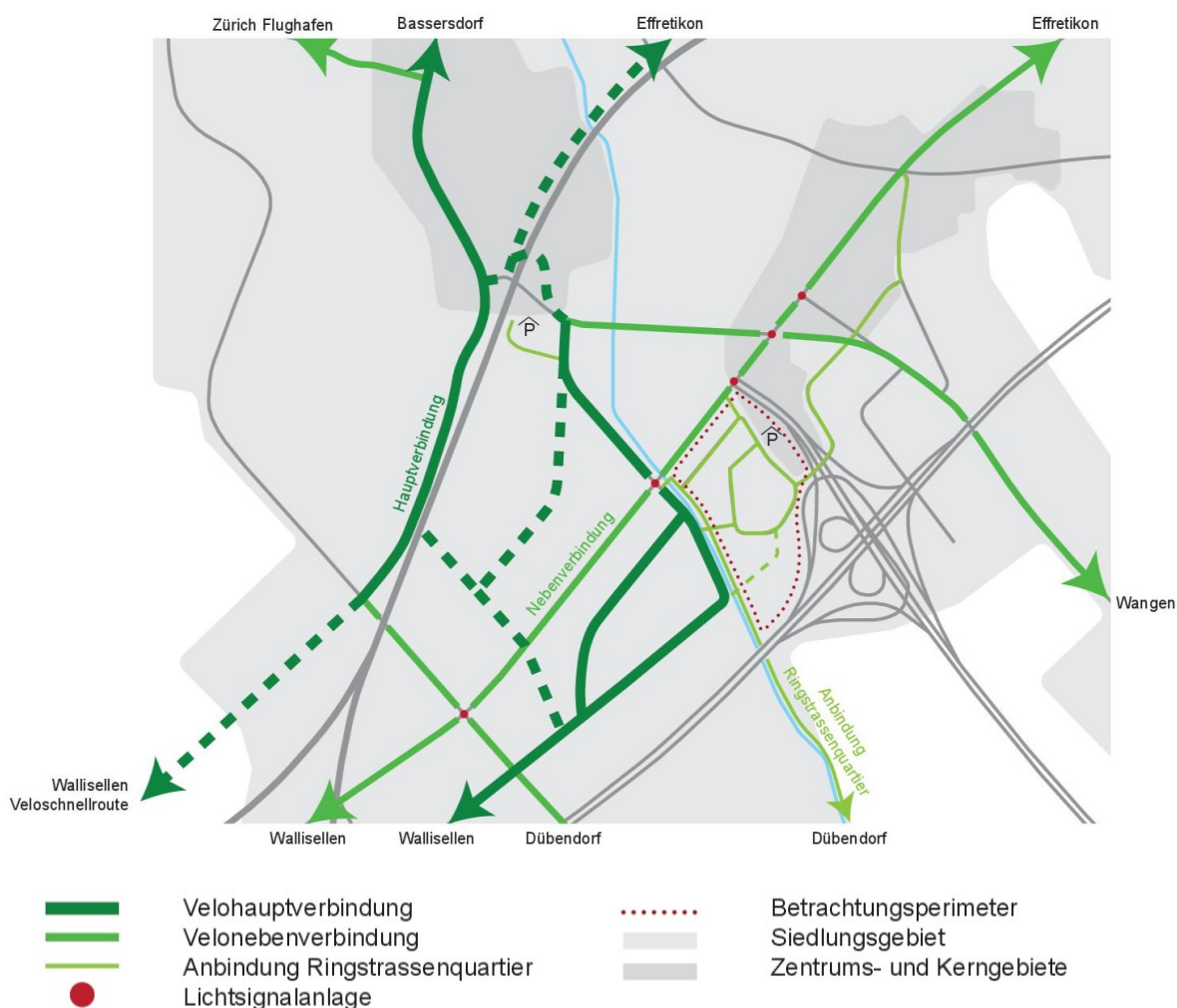


Abbildung 9: Erschliessungsstruktur Velo. Quelle: Strategischer Velonetzplan des Kantons Zürich (Hauptverbindung und Nebenverbindung), 2016, GIS ZH; ergänzt mit wichtigen Verbindungen zur Anbindung des Ringstrassenquartiers. Betreffend Anbindung des Ringstrassenquartiers an den Bahnhof und die kantonale Hauptverbindung vgl. auch kommunaler Richtplan Verkehr der Gemeinde Dietlikon (komm. Veloroute).

### 3.5 Dienstleistungen, Gewerbe, Nahversorgung

Im Ringstrassenquartier befinden sich nur wenige Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe. In Richtung Bahnhof befinden sich vereinzelt Dienstleistungs- und Nahversorgungsangebote (z.B. Migros). Weitere Angebote konzentrieren sich im Zentrum von Brüttisellen und im Industrie- und Gewerbegebiet Dietlikon.

Die Schulstandorte befinden sich im Gebiet Steiacher (Primarschule) und Bruggwiesen (Sekundarschule). Damit kommt der Bruggwiesenstrasse eine wichtige Bedeutung als Schulweg zu. An der Pappelstrasse befindet sich ein Kindergarten. Im Brüttiseller Ring existiert zudem eine Kinderkrippe.

### 3.6 Shared Mobility

Derzeit ist die Anbieterin Mobility mit zwei Standorten in der Umgebung des Ringstrassenquartiers vertreten: Bahnhof Dietlikon und Gemeindehaus Wangen-Brüttisellen. Im Ringstrassenquartier existiert kein Shared Mobility-Angebot.

### 3.7 Aktueller Modalsplit

Der aktuelle Modalsplit (Verkehrsmittelwahl) wird gemäss Tabelle 3 geschätzt:

Verkehrsart	Modalsplit heute (geschätzt)
MIV	ca. 55 – 65%
ÖV	ca. 10 – 20%
Fussverkehr	ca. 15 – 25%
Velo	ca. 3 – 7%

Tabelle 3: Heutiger Modalsplit (geschätzt)

### 3.8 Verkehrserzeugung

Anhand von Erfahrungswerten kann die Verkehrserzeugung für das Ringstrassenquartier abgeschätzt werden. Jede Person legt nach Mikrozensus durchschnittlich 3 bis 3.5 Wege pro Tag zurück. Je Arbeitsplatz werden 2.5 Wege gerechnet. Anhand dieser Kennwerte werden heute zwischen 2'000 und 2'800 Wege zurückgelegt, davon geschätzt rund 1'300 – 1'600 MIV-Fahrten. Im Jahr 2035 sind rund 5'000 bis 7'100 Wege und im Jahr 2045 rund 5'700 bis 8'900 Wege zu erwarten.

### 3.9 Fazit, Handlungsbedarf

Eine Siedlungsentwicklung nach innen an zentraler, gut erschlossener Lage ist aus raumplanerischer Perspektive zu begrüßen. Das übergeordnete Strassennetz ist gesättigt, weshalb die Anzahl MIV-Fahrten nicht massgeblich zunehmen kann (heute geschätzt rund 1'300 – 1'600 Fahrten, Annahme: künftig max. 1'700 bis 2'000 Fahrten)<sup>3</sup>. Demgegenüber besteht ein grosses Potenzial, das zusätzliche Verkehrsaufkommen mit dem ÖV (Glattalbahn), dem Veloverkehr (geplante Hauptroute zum Bahnhof Dietlikon), dem Fussverkehr und mit Shared Mobility abzudecken. Die Innenentwicklung ist so auszurichten, dass das künftige Verkehrsaufkommen mit einer veränderten Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) abgedeckt werden kann.

Die Entwicklung im Ringstrassenquartier wird etappenweise erfolgen. Es ist sicherzustellen, dass die Entwicklung aller Teilareale möglich bleibt.

<sup>3</sup> Durch die Gemeinde zu verifizieren. Gemäss einer ersten Auslegung der Gemeinde könnte die Obergrenze auch etwas höher liegen (vgl. Besprechung Nov. 2023).

## 4 Mobilitätskonzept

### 4.1 Konzeption

In Übereinstimmung mit den übergeordneten Grundlagen und Rahmenbedingungen (Kap. 2) werden für das Mobilitätskonzept folgende Eckwerte definiert:

- Die Potenziale des Fussverkehrs, des Veloverkehrs, des ÖV und von Shared Mobility werden genutzt, um die durch die Entwicklung der Parzelle Nr. 5763 (und des gesamten Ringstrassenquartiers) zusätzlich entstehende Mobilität abzudecken und die Innenentwicklung zu ermöglichen. Vgl. auch Modalsplit-Ziel in Kap. 4.2.
- Die Funktionsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes bleibt erhalten, die durch das Ringstrassenquartier induzierten MIV-Fahrten werden stabil gehalten.
- Die Parkplatznachfrage entspricht dem Parkplatzangebot auf der Parzelle Nr. 5763. Es erfolgt keine Verschiebung der Parkplatznachfrage in den öffentlichen Raum.
- Schaffung einer hohen Wohnqualität mit verkehrsberuhigten, qualitativ hochwertigen und sicheren Aussenräumen.
- Positionierung als innovatives und energieeffizientes Areal mit attraktiven Sharing-Angeboten (Leuchtturmprojekt)

Die obenstehenden Eckwerte des Mobilitätskonzept entsprechen gleichzeitig auch den Zielsetzungen des Mobilitätskonzepts.

### 4.2 Modalsplit-Ziel

Verkehrsart	Modalsplit heute (geschätzt)	Modalsplit-Ziel 2035	Modalsplit-Ziel 2045+
MIV	ca. 55 – 65%	ca. 30 – 40%	ca. 20 – 30%
ÖV	ca. 10 – 20%	ca. 20 – 30%	ca. 25 – 35%
Fussverkehr	ca. 15 – 25%	ca. 27 – 32%	ca. 30 – 35%
Velo	ca. 3 – 7%	ca. 5 – 12%	ca. 10 – 15%

Tabelle 4: Modalsplit-Ziel in den Zeithorizonten 2035 und 2045+

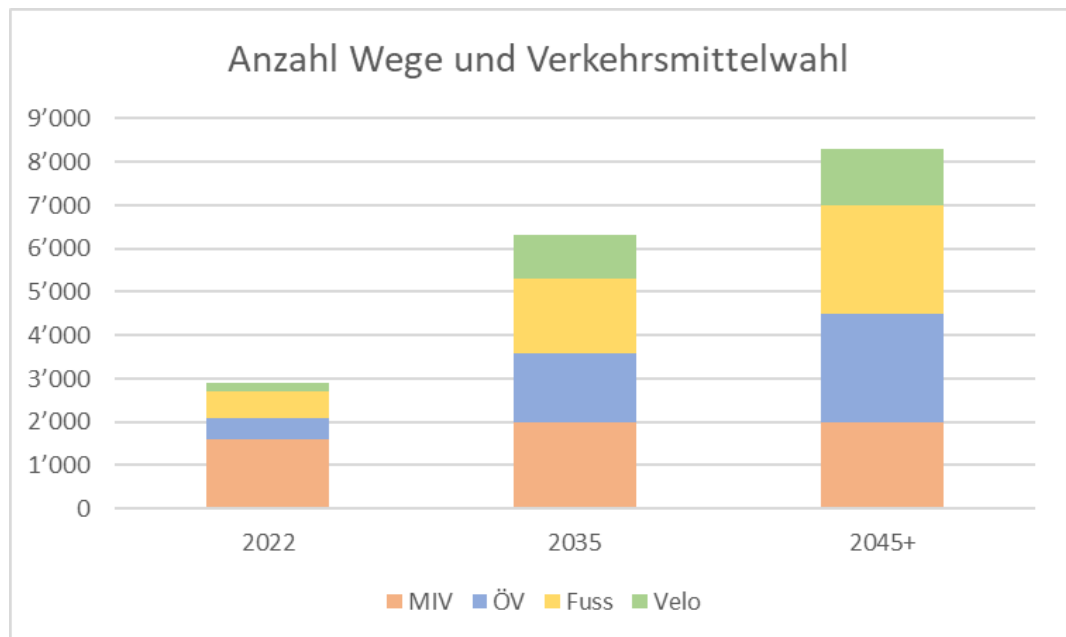


Abbildung 10: Um die Entwicklung im Ringstrassenquartier zu ermöglichen, soll die Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) verändert werden. Insbesondere der Mehrverkehr soll mit dem ÖV sowie dem Fuss- und Veloverkehr geleistet werden.

## 5 Parkplatzberechnung

### Personenwagen-Abstellplätze (PAP)

Der Bedarf an Abstellplätzen für Personenwagen wird aufgrund der Parkplatz-Verordnung der Gemeinde ermittelt. Aufgrund der ÖV-Gütekategorie C kann der Parkplatzbedarf in Bezug auf die Bewohner auf 80% des Normbedarfs, in Bezug auf Beschäftigte auf 60% und in Bezug auf Besucher/Kunden auf 65% des Normbedarfs reduziert werden. Es resultiert ein Bedarf von mindestens 67 Abstellplätzen (53 Wohnnutzung, 3 Arbeitsnutzung, 11 Besucher / Kunden).

Mit den im vorliegenden Mobilitätskonzept definierten Massnahmen wird die Anzahl Abstellplätze weiter reduziert.

Gemäss der Stellungnahme des Gemeinderats zum Areal «Ernesto» (Varionareal, vgl. Kapitel 2.11) ist es denkbar, durch die Festlegung eines Reduktionsfaktors (z.B. 0.5 PP pro Wohnung) die Anzahl Abstellplätze zu reduzieren.

Gemäss der Vertiefung des kommunalen Masterplans (vgl. Kapitel 2.9) ist bei zukünftigen Arealentwicklungen ein Parkplatzangebot von ca. 65 % des Minimums der aktuellen Parkplatzverordnung anzustreben.

Im vorliegenden Projekt resultiert bei beiden Berechnungsweisen dieselbe Anzahl erforderlicher Autoabstellplätze (44 Abstellplätze; vgl. Tabelle 5).

Parkplätze für Behinderte und Carsharing-Abstellplätze sind Teil des reduzierten Minimums (vgl. Praxis der Stadt Zürich).

	Minimaler Bedarf mit ÖV-Gütekategorie C	Berechnung nach Masterplan (65%, vgl. Kapitel 2.9)	Berechnung nach GR-Beschluss (vgl. Kap. 2.11)
Wohnen	53	35	33 0.5 PP pro Wohnung
Arbeiten	3	2	2 Reduktion mit BMM um ca. 20%
Besucher, Kunden	11	7 inkl. Car-Sharing	9 inkl. Car-Sharing, Reduktion ca. 20%
<b>Total</b>	<b>67</b>	<b>44 Reduktion um 23 PAP (ca. 33 %)</b>	<b>44 Reduktion um 23 PAP (ca. 33 %)</b>

Tabelle 5: Parkplatzreduktion gemäss vorliegendem  
Mobilitätskonzept, Basis Richtprojekt Stand  
16.09.2024

### Motorrad-Abstellplätze (MAP)

Abstellplätze für Motorräder sind in der Parkplatz-Verordnung nicht explizit geregelt. Aufgrund von Erfahrungswerten kann als Richtwert ca. 10% der PAP angenommen werden.

### Veloabstellplätze (VAP)

Die Parkplatz-Verordnung macht Vorgaben, dass bei Mehrfamilienhäusern pro 80m<sup>2</sup> GNF eine geeignete Fläche von mind. 2.5 m<sup>2</sup> für zweirädrige Fahrzeuge und Kinderwagen bereitzustellen ist. Für gewerbliche Nutzungen sind genügend Abstellplätze für zweirädrige Fahrzeuge bereitzustellen (vgl. Art. 6 PPV).

In den letzten Jahren sind die Ansprüche an Veloabstellplätze stetig gestiegen (Anzahl, Standard, Berücksichtigung von Lastenvelos, etc.). Es ist deshalb zweckmässig, für die Ermittlung des Bedarfs an VAP auf die Normen VSS 40 065 und VSS 40 066 resp. auf die Merkblätter des Kantons Zürich abzustellen. Eckwerte für Wohnnutzungen:

- 1 Veloparkplatz je Zimmer
- ½ Zimmer werden aufsummiert
- 70% Langzeitparkplätze (abschliessbarer Raum, gedeckt)
- 30% Kurzzeitparkplätze, offen, nahe Eingang
- davon sind rund 10 bis 20% Stellfläche für Spezialvelos (Lastenvelos)

Für Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen sieht die VSS-Norm weitere spezifische Richtwerte vor. Es resultiert ein Bedarf von 229 VAP (Tabelle 6).

	Erforderliche VAP	Kurzzeit-VAP (30%)	Langzeit-VAP (70%)	Spezialvelo (10 bis 20% der Kurz- und Langzeit-VAP)
Wohnen	224			
Arbeiten (Personal)	4			
Besucher, Kunden	1			
<b>Total</b>	<b>229</b>	<b>69</b>	<b>160</b>	<b>23 - 46</b>

Tabelle 6: Berechnung Veloabstellplätze (VAP), Basis Richtprojekt Stand 16.09.2024



## 6 Massnahmen

### 6.1 Übersicht

Um die Eckwerte des Mobilitätskonzepts und das Modalsplit-Ziel zu erreichen, wird ein Massnahmenpaket mit einzelnen noch zu definierenden, resp. konkretisierenden Massnahmen vorgeschlagen (Tabelle 7).

Themenbereich	Massnahme
Nutzung und Mobilität abstimmen	M1: Autofreie Haushalte
	M2: Mobilitätsbeiträge für autofreie Haushalte
	M3: Betriebliches Mobilitätsmanagement
Ringstrassenquartier gut anbinden	M4: Anbindung Veloverkehr optimieren
	M5: Anbindung Fussverkehr optimieren, hochwertige Gestaltung Aussen- / Strassenräume
	M6: ÖV-Angebot schrittweise verbessern
Standortentwicklung mit innovativen Mobilitätsangeboten	M7: Mobilitätshub mit Shared Mobility
	M8: Veloinfrastruktur, Veloabstellplätze und Mobilitätsräume
	M9: E-Mobilität fördern, Ladeinfrastrukturen bereitstellen
	M10: Bewirtschaftetes Parkraumangebot
	M11: Güterverkehr und Logistik
Mit innovative Mobilitätslösungen zu einem positiven Image	M12: Kommunikation und Beratung

Tabelle 7: Massnahmenübersicht

### 6.2 Nutzungen und Mobilität abstimmen

#### 6.2.1 M1: Autofreie Haushalte

<b>Kurzbeschreibung</b>	Autofreie Haushalte können keinen Parkplatz mieten
<b>Zuständigkeit</b>	Grundeigentümer / Bauherrschaft (Lead) Gemeinde (Kontrolle bezgl. Parkbewilligungen)
<b>Umsetzung</b>	Betrieb
<b>Wirkung</b>	hoch, Schlüsselmassnahme

Beim Abschluss einen Miet- resp. Kaufvertrags wird der Autobesitz berücksichtigt. Miet- oder Kaufinteressenten müssen den Autobesitz deklarieren, die Verwaltung oder Verkäuferschaft wählt bei der Wohnungsvergabe je nach Vorhandensein freier Parkplätze Miet- oder Kaufparteien mit bzw. ohne Auto aus.

Mietparteien können verpflichtet werden, auf den Erwerb einer Parkbewilligung der Gemeinde zu verzichten und kein Auto auf dem öffentlichen Grund abzustellen.

Mietparteien oder Käuferschaften mit Auto werden vertraglich verpflichtet, für jedes regelmässig verwendete Auto, inkl. Geschäftsfahrzeuge, einen zur Überbauung gehörenden Parkplatz zu mieten. Die Benutzung der Besucherparkplätze ist nicht gestattet.

Die Mietparteien respektive Käuferschaften werden verpflichtet, die Einhaltung dieser Regelungen auch für sämtliche Mitbewohnenden in ihrem Haushalt zu gewährleisten.

Verändern sich die Lebenssituation, kann der Mietvertrag nach Möglichkeit angepasst werden (sofern Abstellplätze verfügbar sind).

### 6.2.2 M2: Mobilitätsbeiträge für autofreie Haushalte

<b>Kurzbeschreibung</b>	Mobilitätspakete als Alternative zum eigenen Auto
<b>Zuständigkeit</b>	Grundeigentümer / Bauherrschaft
<b>Umsetzung</b>	Betrieb
<b>Wirkung</b>	hoch

Es werden finanzielle Anreize für eine nachhaltige Mobilität etabliert. Die konkrete Ausgestaltung und die Finanzierung ist in den weiteren Projektschritten zu klären, eine Möglichkeit besteht in der Verwendung der Einnahmen aus der Parkplatzbewirtschaftung (vgl. Kapitel 6.4.4). Möglicher Ansatz: Haushalte ohne eigenes Auto profitieren von jährlichen Mobilitätsbeiträgen. Darin inbegriffen können z.B. Gutscheine für Shared-Mobility, Beiträge an den ÖV, etc. sein (Bsp. Greencity).

### 6.2.3 M3: Betriebliches Mobilitätsmanagement für Unternehmen

<b>Kurzbeschreibung</b>	Betriebliches Mobilitätsmanagement erarbeiten
<b>Zuständigkeit</b>	Unternehmen Grundeigentümer / Bauherrschaft
<b>Umsetzung</b>	Betrieb
<b>Wirkung</b>	hoch, Schlüsselmassnahme

Die im Perimeter ansässigen Unternehmen verpflichten sich, ein betriebliches Mobilitätsmanagement zu erarbeiten. Die Mobilität der Unternehmen (Mitarbeitende, Besucher / Kunden, Geschäftsautos) soll nachhaltig ausgerichtet werden.

Mögliche Themenbereiche / Massnahmen:

- Mobilitätsverantwortliche in den Unternehmen bezeichnen
- Carpooling, Carsharing, Elektromobilität
- Geschäftliche ÖV-Nutzung, Job-Tickets
- Flexible Arbeitsformen, Home Office, etc.
- Finanzielle Anreize, Spesenreglement
- Fahrzeugflotten der Unternehmen einbeziehen
- ...

## 6.3 Ringstrassenquartier gut anbinden

Eine gute Anbindung des Ringstrassenquartiers an den öffentlichen Verkehr sowie an das Velo- und Fusswegnetz ist zentral für die Erreichung der Zielsetzungen des Mobilitätskonzepts, insbesondere des Modalsplit-Ziels. Die Grundeigentümer des Grundstücks Nr. 5763 können auf dem eigenen Grundstück gute Rahmenbedingungen für den Fuss- und Veloverkehr schaffen (z.B. durch attraktive Aussenräume, eine gute Durchwegung resp. Anbindung an das Wegenetz, etc.). Die Grundeigentümer sind jedoch darauf angewiesen, dass die öffentliche Hand die in den Planungsinstrumenten behördenverbindlich festgelegten Vorhaben fristgerecht umsetzt.

### 6.3.1 M4: Anbindung Veloverkehr optimieren

<b>Kurzbeschreibung</b>	Anbindung des Veloverkehrs ausbauen und aufwerten
<b>Zuständigkeit</b>	Grundeigentümerin / Bauherrschaft Gemeinde / Kanton (auf öffentlichem Grund)
<b>Umsetzung</b>	Bau und Betrieb
<b>Wirkung</b>	hoch, Schlüsselmassnahme

Die Grundeigentümerin wirkt durch gezielte Massnahmen darauf hin, dass der Veloverkehr attraktive Bedingungen vorfindet. Eine attraktive Aussenraumgestaltung und gute Veloabstellmöglichkeiten leisten dazu einen wichtigen Beitrag (vgl. Massnahme M8).

Die Gemeinde Wangen-Brüttisellen wirkt in Übereinstimmung mit den übergeordneten und kommunalen Planungen und in Kooperation mit den Nachbargemeinden und dem Kanton darauf hin, dass die Anbindungen ans Velonetz optimiert und attraktiv ausgestaltet werden. Das Augenmerk wirkt insbesondere auf folgende Punkte gerichtet:

- Optimale Bedingungen für den Veloverkehr im Quartier schaffen, verkehrsberuhigte Gestaltung der Strassenräume (Tempo 30 oder Tempo 20), BGK Ringstrasse und Birkenstrasse
- Aufwertung der Anbindung an das übergeordnete Velonetz (z.B. Bahnhof Dietlikon, Velohauptroute in Richtung Wallisellen)
- Aufwertung der Anbindung an das Zentrum Brüttisellen / Schulanlagen (Schulwegsicherheit)
- Unterhalt, Schneeräumung

### 6.3.2 M5: Anbindung Fussverkehr optimieren, hochwertige Gestaltung Aussen- / Strassenräume

<b>Kurzbeschreibung</b>	Anbindung des Fussverkehrs stärken
<b>Zuständigkeit</b>	Grundeigentümerin / Bauherrschaft Gemeinde / Kanton (auf öffentlichem Grund)
<b>Umsetzung</b>	Bau und Betrieb
<b>Wirkung</b>	hoch, Schlüsselmassnahme

Die Grundeigentümerin wirkt durch gezielte Massnahmen darauf hin, dass der Fussverkehr attraktive Bedingungen vorfindet. Eine attraktive Aussenraumgestaltung und belebte Erdgeschossnutzungen leisten dazu einen wichtigen Beitrag. Die Aussenräume zur Ringstrasse sollen von Parkierung / Anlieferung möglichst freigehalten werden.

Die Gemeinde Wangen-Brüttisellen wirkt in Übereinstimmung mit den übergeordneten und kommunalen Planungen und in Kooperation mit den Nachbargemeinden und dem Kanton darauf hin, dass die Anbindungen ans Fusswegnetz und an die Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs optimiert und attraktiv ausgestaltet werden. Das Augenmerk wirkt insbesondere auf folgende Punkte gerichtet:

- Hochwertige Anbindung der ÖV-Haltestellen
- Aufwertung der Querungssituation Zürichstrasse / Anbindung Bahnhof
- BGK Ringstrasse und Birkenstrasse
- Unterhalt, Schneeräumung

### 6.3.3 M6: ÖV-Angebot schrittweise verbessern

<b>Kurzbeschreibung</b>	ÖV-Anbindung schrittweise verbessern
<b>Zuständigkeit</b>	Kanton, Gemeinde
<b>Umsetzung</b>	Bau und Betrieb
<b>Wirkung</b>	hoch, Schlüsselmassnahme

Die Gemeinde Wangen-Brüttisellen wirkt in Übereinstimmung mit den übergeordneten und kommunalen Planungen und in Kooperation mit den Nachbargemeinden und dem Kanton darauf, dass das ÖV-Angebot schrittweise ausgebaut werden:

- Aufwertung Bus-Angebot (vgl. kommunales Mobilitätskonzept), attraktive Ausgestaltung der Haltestellen
- Auf eine Realisierung der Glattalbahn hinwirken, gute Anbindung der Haltestelle ans Ringstrassenquartier sicherstellen, evtl. Busvorlauf

## 6.4 Standortentwicklung mit innovativen Mobilitätsangeboten

### 6.4.1 M7: Mobilitätshub mit Shared Mobility

<b>Kurzbeschreibung</b>	Mobilitätshubs mit Shared Mobility-Angeboten im Areal (bzw. in der Nachbarschaft) anbieten und in kommunale resp. regionale Systeme einbinden
<b>Zuständigkeit</b>	Grundeigentümer / Bauherrschaft Einbindung Bike / Scooter in kommunales / regionales Angebot in Kooperation mit der Gemeinde
<b>Umsetzung</b>	Bau und Betrieb
<b>Wirkung</b>	hoch, Schlüsselmassnahme

Gut zugängliche und sichtbare Standorte für Mobilitätshubs mit Shared Mobility-Angebote werden bereit im Gestaltungsplan / Richtprojekt festgelegt. Es wird eine grosszügige Ausgestaltung angestrebt.

Es sich möglich, dass Synergien mit dem Nachbarareal (Brüttiseller Ring) gesucht werden und sich die Grundeigentümer des Grundstücks Nr. 5763 in geeigneter Form am Mobilitätshub im Brüttiseller Ring beteiligen, sofern die entsprechenden Angebote nicht innerhalb des Perimeters angeboten werden.

Der Mobilitätshub soll skalierbar sein, d.h. er soll sich mit den sich verändernden Mobilitätsbedürfnissen weiterentwickeln können. Ein künftig mögliches, nachfragegerechtes Angebot für den Mobilitätshub im Brüttiseller Ring ist in Tabelle 8 skizziert.

Angebot	2035	2045+	Bemerkungen
Carsharing	2 – 3 Fzg.	3 – 5 Fzg.	
Bikesharing	ca. 10 Fzg.	> 10 Fzg.	inkl. E-Bikes in regionales Angebot einbinden, «Publibike» verfügt z.B. über Angebote in Wallisellen und Dübendorf
Cargobike	1 Fzg.	2-3 Fzg.	z.B. «Carvelo» oder Kooperation mit lokalem Velogeschäft
Scooter		> 10 Fzg.	in regionales Angebot einbinden

Tabelle 8: Nachfragegerechtes Shared Mobility-Angebot im Mobilitätshub im Brüttiseller Ring. Beteiligen sich weitere Areale am Mobilitätshub, muss das Angebot ggf. angepasst werden.

#### 6.4.2 M8: Veloinfrastruktur, Veloabstellplätze und Mobilitätsräume

<b>Kurzbeschreibung</b>	Attraktive Veloabstellplätze (Kurz- und Langzeitparkierung)
<b>Zuständigkeit</b>	Grundeigentümer / Bauherrschaft
<b>Umsetzung</b>	Bau und Betrieb
<b>Wirkung</b>	hoch, Schlüsselmassnahme

Es werden attraktive und gut zugängliche Veloabstellplätze angeboten (mind. Normbedarf gemäss VSS 40 065).

Kurzzeitparkplätze (30%): offene Anlagen, Velorahmen anschliessbar, nahe bei den Eingängen, überdacht.

Langzeitparkplätze (70%): überdacht, ebenerdig oder mit möglichst flachen Rampen erreichbar, Ablage oder Schliessfächer für Helm, Pumpe, Regenschutz, etc., Stromanschlüsse für Elektrovelos.

Ausreichend Abstellgelegenheiten für Spezialvelos wie z.B. Cargobikes (10 bis 20% aller Veloabstellplätze).

Flächen für Kinderwagen, Veloanhänger, Spielgeräte, Gehhilfen, etc.

Möglichkeit zur Reparatur, zum Unterhalt und zur Reinigung von Velos, E-Bikes und weiteren Fahrzeugen

#### 6.4.3 M9: E-Mobilität fördern, Ladeinfrastrukturen bereitstellen

<b>Kurzbeschreibung</b>	Ladeinfrastrukturen für E-Mobilität anbieten
<b>Zuständigkeit</b>	Grundeigentümer / Bauherrschaft
<b>Umsetzung</b>	Bau und Betrieb
<b>Wirkung</b>	mittel

Die Abstellplätze für alle Mobilitätsformen (Auto, Velo, etc.) inkl. Mobilitätshubs werden mit Ladeinfrastrukturen für die E-Mobilität ausgerüstet.

#### 6.4.4 M10: Bewirtschaftetes Parkraumangebot

<b>Kurzbeschreibung</b>	Reduziertes Angebot an Abstellplätzen bereitstellen und bewirtschaften
<b>Zuständigkeit</b>	Grundeigentümer / Bauherrschaft
<b>Umsetzung</b>	Betrieb
<b>Wirkung</b>	hoch, Schlüsselmassnahme

Für die Wohnnutzungen, Arbeitsnutzungen und Besucher / Kunden wird ein reduziertes Parkplatzangebot bereitgestellt (vgl. Kap. 0). Grundsatz: Die Anzahl Autos der Bewohnenden und Beschäftigten darf nicht höher ausfallen als die Anzahl der für die Bewohnenden und Beschäftigte vorhandenen Parkplätze. Ausweichbewegungen in den öffentlichen Raum sind zu vermeiden.

Anordnung der Abstellplätze in der Tiefgarage, oberirdisch nur Kurzzeitparkierung für Besucher / Kunden, Anlieferung oder Warenumschiag.

Die Abstellplätze in der Tiefgarage werden bewirtschaftet resp. vermietet. Die Erstellungskosten der Parkierungsanlagen sind auf die einzelnen Abstellplätze aufzuteilen. Zusätzlich leisten die Mieter der Abstellplätze Beiträge in einem Mobilitätsfonds, welcher beispielsweise zur Finanzierung von Mobilitätsbeiträgen oder Shared Mobility-Angeboten verwendet werden (vgl. Kapitel 6.2.2).

Auch Besuchende entrichten eine Parkgebühr. Die Kontrolle ist sicherzustellen.

Mehrfachnutzungen von Parkplätzen können geprüft werden.

#### 6.4.5 M11: Güterverkehr und Logistik

<b>Kurzbeschreibung</b>	Güterverkehr und Logistik effizient organisieren
<b>Zuständigkeit</b>	Grundeigentümer / Bauherrschaft
<b>Umsetzung</b>	Bau und Betrieb
<b>Wirkung</b>	mittel

Gut erreichbare Umschlagzonen definieren, welche für Anlieferung, kurze Be- und Entladevorgänge, Umzüge, etc. zur Verfügung stehen.

Paketboxen installieren und betreiben (Reduktion von Zustellverkehr).

### 6.5 Mit innovative Mobilitätslösungen zu einem positiven Image

#### 6.5.1 M12: Kommunikation und Beratung

<b>Kurzbeschreibung</b>	Mobilitätsaspekte / Mobilitätskonzept aktiv thematisieren und als positiver Beitrag zur Arealentwicklung kommunizieren
<b>Zuständigkeit</b>	Grundeigentümer / Bauherrschaft
<b>Umsetzung</b>	Bau und Betrieb
<b>Wirkung</b>	mittel

Kommunikation während der Projektrealisierung und bei der Vermietung / beim Verkauf

Kommunikation mit Mieterschaft während Betrieb

Beratung: Beratungsstelle für Mobilitätsfragen definieren

Information zu Mobilitätsangeboten, Fahrplanangaben, Erreichbarkeit und Verfügbarkeit aller Verkehrsmittel



## 7 Wirkungskontrolle und Berichterstattung

### 7.1 Konkretisierung in der weiteren Projektbearbeitung

Parallel zur Erarbeitung des Bauprojektes sind die Massnahmen weiter zu konkretisieren. So sind beispielsweise die vertraglichen Regelungen vorzubereiten, erforderliche Flächen zu verorten, die Finanzierung der Massnahmen oder organisatorische Fragestellungen zu klären.

Es wird abschliessend nochmals darauf hingewiesen, dass das Ausmass der Parkplatzreduktion von der Umsetzung der Massnahmen abhängig ist.

### 7.2 Hinweise zum Wirkungskontrolle nach der Projektrealisierung

Es ist eine regelmässige Wirkungskontrolle durch die Grundeigentümer / Bauherrschaft gemäss den Vorgaben der Gemeinde vorzunehmen. Mögliche Indikatoren können sein:

- Fahrtenaufkommen an der Bruggwiesenstrasse und der Ringstrasse (Verbindung ins Industriegebiet Dietlikon)
- Auslastung der Parkieranlagen auf Grundstück Nr. 5763 (Auto und Velo)
- Kennwerte zur Nutzung der Shared Mobility – Angebote (z.B. Anzahl Ausleihen, Kostendeckungsgrad)
- Kennwerte ÖV-Nutzung (z.B. Anzahl Abos unter den Mietern)
- Fuss- und Veloverkehr (z.B. Zählraten, Benutzung Veloabstellanlagen)
- Anzahl autofreier Haushalte, Anzahl Unternehmen mit betrieblichem Mobilitätsmanagement
- Kontrolle Parkbewilligungen

### 7.3 Anpassungen des Konzepts

Falls in der Wirkungskontrolle eine ungenügende Zielerreichung festgestellt wird, werden in einem ersten Schritt die bestehenden Massnahmen intensiviert (Rückfallebene 1). So können beispielsweise die Gebühren für die Autoparkierung erhöht, die Höhe der Mobilitätsbeiträge angepasst oder zusätzliche Sharing-Angebote bereitgestellt werden.

Rückfallebene 2: Reicht die Intensivierung der Massnahmen nicht aus, werden soweit als möglich Abstellplätze auf dem Grundstück erstellt oder in Nachbararealen / in der Umgebung zugemietet und kostenpflichtig weitervermietet.

Ist die Bereitstellung von zusätzlichen Abstellplätzen nachweislich nicht möglich, ist eine Ersatzabgabe gemäss Parkplatz-Verordnung zu entrichten.

### 7.4 Organisation und Betrieb

Die Grundeigentümer resp. die Bauherrschaft sind grundsätzlich für den Vollzug des Mobilitätskonzepts verantwortlich. Die Grundeigentümer resp. die Bauherrschaft bezeichnen eine Mobilitätsstelle, welche insbesondere auch für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts in der Betriebsphase zuständig ist.

Die Mobilitätsstelle dient den Einwohnern und Unternehmen als Anlaufstelle in Mobilitätsfragen, stellt die Mobilitätsangebote vor Ort bereit und gewährleistet den Unterhalt. Weitere wichtige Aufgaben stellen die Verwaltung der Mobilitätsbeiträge und die Kommunikation dar.

Die Mobilitätsstelle kann durch die Grundeigentümer, die Immobilienverwalterin oder Dritte wahrgenommen werden.

## Anhang 1

Berechnung PAP

Berechnung VAP