

Richtlinie Mobilitätskonzepte Wallisellen Südost

Interne Weisung

Richtlinie Mobilitätskonzepte Wallisellen Südost

Mit Beschluss vom 30. Juni 2026 vom Stadtrat
genehmigt (SRB 2026-237)

Stadtrat Wallisellen

23.06.2026

Präsident Stadtschreiberin



Inhalt

1.	Einführung	3
2.	Zuständigkeiten	3
3.	Inhalte eines Mobilitätskonzepts	4
3.1	Themen und Anforderungen	4
3.2	Massnahmen	5
3.3	Monitoring und Wirkungskontrolle	6
4.	Grenzwerte für Fahrzeugfahrten je Planungseinheit in WSO	7

1. Einführung

Wallisellen Südost (WSO) ist ein Entwicklungsschwerpunkt. Das Gebiet hat eine Fläche von etwa 10 ha und grenzt an das Glattzentrum sowie an das stark ausgelastete, kantonale Strassennetz der Neugutstrasse und der Neuen Winterthurerstrasse.

Im April 2025 wurde WSO in eine Zentrumszone Z4 umgezont und mit einer Gestaltungsplan-Pflicht überlagert. Die Zielsetzungen für Gestaltungspläne verlangen «*eine flächen- und ressourceneffiziente Erschliessung mit einem möglichst hohen Anteil öffentlichem Verkehr, Fuss- und Veloverkehr*» (Ziff. 3.9.1 BZO). Im Rahmen von Gestaltungsplänen ist im Sinne der kommunalen verkehrlichen Zielsetzung mit einem Mobilitätskonzept aufzuzeigen, dass trotz der baulichen Verdichtung gegenüber der heutigen Situation keine zusätzlichen Personenwege im motorisierten Individualverkehr entstehen werden.

Die vorliegende Richtlinie «Mobilitätskonzepte Wallisellen Südost» dient als behördenverbindliche Grundlage für die Erarbeitung von Mobilitätskonzepten im Rahmen von Gestaltungsplanverfahren.

Durch diese Richtlinie wird sichergestellt, dass Mobilitätsaspekte frühzeitig, systematisch und wirksam in die Planungsprozesse integriert werden. Damit wird ein wichtiger Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung und zur Sicherstellung einer zukunftsfähigen Mobilität in der Stadt Wallisellen geleistet.

Die Umsetzung der Zielsetzungen dieser Richtlinie setzt eine leistungsfähige und attraktive Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr voraus. Die Stadt Wallisellen stellt im Rahmen ihrer Zuständigkeiten sicher, dass die Qualität des öffentlichen Verkehrs im Entwicklungsgebiet schrittweise an die geplante bauliche Verdichtung angepasst wird. Die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs erfolgt in enger Abstimmung mit den zuständigen kantonalen Stellen sowie den Verkehrsunternehmen.

2. Zuständigkeiten

Die Stadt Wallisellen empfiehlt der Bauherrschaft, die geforderten Mobilitätskonzepte durch qualifizierte Fachpersonen aus dem Bereich Verkehrs- und Mobilitätsplanung erarbeiten zu lassen. Mobilitätskonzepte werden in Wallisellen Südost im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens eingefordert. Zuständig ist die Abteilung Hochbau + Planung.

Abteilung Hochbau + Planung
Zentralstr. 9
8304 Wallisellen
Tel. 044 832 63 63
hochbau@wallisellen.ch

3. Inhalte eines Mobilitätskonzepts

3.1 Themen und Anforderungen

Mobilitätskonzepte sind abhängig vom jeweiligen Bauvorhaben und können sich inhaltlich unterscheiden. Dennoch gibt es zentrale Themenbereiche, die in jedem Konzept behandelt werden sollten. Ziel ist es, die verkehrlichen Auswirkungen eines Projekts fundiert zu analysieren, diese durch geeignete Massnahmen zu steuern und so die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben sicherzustellen. Ein vollständiges Mobilitätskonzept soll folgende Punkte umfassen:

Themenbereich	Anforderungen
Projektbeschreibung	— Beschreibung der Lage im Siedlungsgebiet inkl. Umfeldbezug — Darstellung der geplanten Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Dienstleistungen etc.) mit relevanten Kennzahlen wie Geschossflächen, erwartete Anzahl Bewohnende, Beschäftigte und Kunden — Abschätzung des Verkehrsaufkommens und Berechnung des Parkfeldbedarfs gemäss BZO für alle Verkehrsmittel — Berücksichtigung besonderer Projektziele (z. B. autofreies Wohnen) oder innovativer Mobilitätsangebote
Standort- & Situationsanalyse	— Analyse der gesamtverkehrlichen Erschliessung mit Fokus auf Fuss- und Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und Sharing-Angebote — Darstellung vorhandener Infrastrukturen für alle Verkehrsmittel (nach Möglichkeit inkl. Qualität, Sicherheit, Kapazitäten) — Räumliche Einbettung des Projekts inklusive Erreichbarkeit relevanter Ziele für künftige Nutzungsgruppen — Berücksichtigung geplanter Infrastrukturprojekte und zukünftiger Entwicklungen (siehe auch kommunaler Richtplan Verkehr Stadt Wallisellen)
Zielsetzungen & Auswirkungen	— Beschreibung verkehrlicher Zielwerte (mind. Einhaltung Grenzwert gemäss BZO und Richtlinien) — Darstellung der effektiv geplanten Anzahl Abstellplätze für alle Verkehrsmittel und deren Abweichung vom Mindestbedarf — Analyse der Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und die Projektgestaltung — Differenzierte Betrachtung je nach Nutzungsart innerhalb des Projekts
Massnahmen	— Darstellung konkreter Massnahmen zur Erreichung der definierten verkehrlichen Ziel-/Grenzwerte unter Berücksichtigung aller relevanten Verkehrsmittel — Abstimmung der Massnahmen auf die jeweiligen Nutzungsarten und Zielgruppen — Beschreibung von baulichen, organisatorischen und kommunikativen Ansätzen (z. B. reduzierte MIV-Parkierung, Anordnung Veloparkierung, Mobilitätsberatung, Infrastrukturangebote) — Begründung der Wirksamkeit und Umsetzbarkeit der Massnahmen im Projektkontext
Monitoring & Controlling	— Beschreibung der geplanten Verfahren zur Wirkungskontrolle nach Umsetzung des Bauvorhabens — Darstellung von Monitoring- und Steuerungsmechanismen sowie Massnahmen zur Reaktion auf unerwünschte Effekte

3.2 Massnahmen

Mit einem auf das Bauvorhaben und die zukünftigen Raumnutzenden abgestimmten Massnahmenpaket soll das Mobilitätsverhalten der Menschen, die sich künftig im Gebiet Wallisellen Südost bewegen, gezielt beeinflusst werden. Ziel der Massnahmen ist es, die vorgegebenen verkehrlichen Zielwerte zu erreichen. Dabei sollen einerseits unnötige Wege vermieden und andererseits Wege, die nicht zwingend mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt werden müssen, auf alternative Verkehrsmittel verlagert werden – wobei auch die Kombination von Verkehrsmitteln zu berücksichtigen ist.

Die vorgesehenen Massnahmen sollen möglichst wirksam und zweckmässig umsetzbar sein. Nachfolgend ist eine Auswahl möglicher Massnahmen aufgeführt:

Fussverkehr	Erschliessung	— Direkte Fusswegverbindungen innerhalb des Projekts und Anschluss an benachbarte Parzellen sowie relevante Ziele — Signalisation von / zu wichtigen Zielen (z. B. ÖV-Haltestellen, Sharing-Angeboten, öffentliche Anlagen etc.)
	Wege & Infrastruktur	— Barrierefreie Gestaltung aller Zugänge und Wege — Sicherstellung objektive und subjektive Sicherheit auf Fusswegen — Bereitstellung von Abstellflächen für Kinderwagen, Gehhilfen und Mobilitätshilfen
Veloverkehr	Erschliessung	— Direkte Anbindung ans Velonetz (kommunal, kantonal) — Signalisation von / zu wichtigen Zielen (z. B. ÖV-Haltestellen, Sharing-Angeboten, öffentliche Anlagen etc.)
	Abstellmöglichkeiten & Parkierung	— Bereitstellung zusätzlicher Velo- und E-Bike-Abstellplätze über den Pflichtbedarf (inkl. Berücksichtigung Cargo-Bikes, Veloanhänger und Spezialvelos) — Sicherstellung eines einfachen und direkten Zugangs zu den Abstellanlagen (z. B. betreffend lichte Breiten, Rampenneigungen, Türsystemen) — Ausstattung und Qualität der Abstellanlagen (witterungsgeschützte Infrastruktur, Vorrichtungen zum Anschliessen des Velorahmens)
	Weitere Infrastruktur & Angebote	— Bereitstellung von ergänzenden Infrastrukturen (z. B. Lademöglichkeiten für E-Bikes und E-Cargo-Bikes, Werkzeugstation, Luftpumpen, Velo-Waschanlage, Duschen/Garderoben für Arbeitnehmende etc.) — Einrichtung privater Sharing-Angebote (z.B. Dienstveloflotte, Leihveloflotte bei Wohnsiedlungen)
Gesamtverkehrliche Ansätze	Angebot & Infrastruktur	— Entwicklung / Bereitstellung öffentliches Sharing-Angebot / Mobility-Standort — Einrichtung einer arealeigenen Mobilitätsstation mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln sowie verschiedenen Fahrzeugtypen im Sharing-Modell — Förderung / Unterstützung bei der Schaffung und Optimierung der Voraussetzungen für den ÖV in Zusammenarbeit mit der Stadt Wallisellen
	Mobilitätsmanagement	— Bereitstellung von Mobilitätspaketen für Mietende und Mobilitätsboni für Arbeitnehmende (z. B. Gutscheine für Sharing-Angebote, ÖV oder weitere Mobilitätsdienste, Anreizsystem für Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen etc.) — Umsetzung Parkraummanagement und Sicherstellung der Parkraumbewirtschaftung — Einführung digitaler und flexibler Bewirtschaftungssysteme für Mobilitätsangebote — Vereinbarung gesetzlicher Regelungen mit Mietparteien (z. B. vertragliche Vereinbarungen hinsichtlich Autobesitz, Regelung von Fahrtenkontingenten) — Förderung flexibler Arbeitsformen (z. B. Homeoffice, dezentrales Arbeiten etc.) — Kommunikation des Mobilitätskonzepts sowie der verfügbaren Mobilitätsangebote — Durchführung von Aktionen / Events zur Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel
Logistik & Güterverkehr	Infrastruktur & Betrieb	— Ermöglichung autofreier Warentransporte (z. B. Cargo-Bikes, Smargo, Mobiler Recyclinghof etc.) — Einrichtung zentraler und attraktiver Standorte für Logistik, Ver- und Entsorgung (z. B. Paketboxen, fussläufige Entsorgungsstellen, Micro-Hubs / Umschlagsstandorte mit komplementärer Nutzung etc.) — Bereitstellung von Logistikflächen und Ladezonen (z. B. gemeinsame Logistikflächen für mehrere Betriebe, räumliche Platzierung etc.)

		— Einführung von Zufahrtsregelungen für unterschiedliche Anlieferungsfahrzeuge (z. B. Zeitfenster für motorisierte Anlieferung)
ÖV-Erschließung	Infrastruktur	— Erreichbarkeit der Haltestellen für alle Nutzungsgruppen
	Angebot	— ausreichende Taktfrequenzen
		— hohe Zuverlässigkeit und Kapazität der ÖV-Angebote
		— attraktive Umsteigebeziehungen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln

3.3 Monitoring und Wirkungskontrolle

Bei Bauvorhaben mit einem Mobilitätskonzept ist sicherzustellen, dass die angestrebten verkehrlichen Ziele eingehalten werden. Massgebend ist dabei die Zielsetzung des kommunalen Richtplans, wonach das MIV-Fahrtenaufkommen auf dem Ist-Zustand zu plafonieren ist. Zudem ist nachzuweisen, dass sich das reduzierte Parkplatzangebot nicht negativ auf den öffentlichen Raum auswirkt. Die geltende Parkkartenverordnung (Art. 3 Ziff. 8) verhindert eine entsprechende unerwünschte Verlagerung in den öffentlichen Strassenraum, indem sie für Bewohnerinnen und Bewohner von Liegenschaften mit Mobilitätskonzept keine Bezugsberechtigung für Parkkarten zulässt.

Bei Bauvorhaben, bei denen ein Mobilitätskonzept Voraussetzung für die Baubewilligung darstellt, ist die Wirkung regelmässig zu überprüfen und der zuständigen Behörde in Form eines Berichts nachzuweisen. Die Berichterstattung erfolgt in definierten, zeitlichen Abständen in Form eines Kurzberichts zuhanden der Abteilung Hochbau + Planung, Bereich Baubewilligungen der Stadt Wallisellen.

Folgende Elemente der Wirkungskontrolle sollen bereits im Mobilitätskonzept definiert werden:

- Verantwortlichkeit, Periodizität und Berichterstattung
- Inhalte der Kontrollen (Umsetzung der Massnahmen und Wirkung), inkl. Definition messbare Beurteilungskriterien
- Vorgehen bei Zielerreichung, wie z. B. Periodizität der Berichterstattung verlängern
- Vorgehen bei Zielverfehlung, wie z. B. Optimierungen oder Sanktionsmöglichkeiten

Übertragungen von Fahrten (vgl. Kapitel 4) sind als Nutzungsänderung im Grundbuch festzuhalten (wie viele Fahrten übertragen werden).

Im Mobilitätskonzept ist darzulegen, wie die Einhaltung der vereinbarten Bedingungen sichergestellt wird. Zudem ist das Vorgehen zur Überprüfung des Fahrtenübertrags sowie der Grenzwerte der betroffenen Gebiete zu beschreiben. Die Ergebnisse sind der Stadt im Rahmen des Monitorings und der Wirkungskontrolle vorzulegen.

4. Grenzwerte für Fahrzeugfahrten je Planungseinheit in WSO

Das künftige Verkehrsaufkommen ist stark abhängig von der baulichen Entwicklung. Die Auswirkungen variieren je nach Planungseinheit. Das Gebiet Wallisellen Südost ist unterteilt in 10 Planungseinheiten (Ergänzungsplan Zentrumszone Z4 Wallisellen Südost). Entsprechend der in der Testplanung vorgesehenen Anbindung ans Strassennetz lassen sich diese in drei Teilgebiete gliedern: Geeren (nördlich der Hofkreuzung), Im Schwanen / Glatt Ost (südwestlich der Hofkreuzung) und Hof (südöstlich der Hofkreuzung). Für die Berechnung der künftigen Grenzwerte wurde zunächst das verkehrliche Gesamtaufkommen der Teilgebiete anhand der Zählraten der Lichtsignalanalysen aus mehreren Messperioden der Jahre 2023–2024 berechnet und plausibilisiert. Die Grenzwerte der einzelnen Planungseinheiten ergeben sich aus der proportionalen Verteilung der zulässigen Fahrzeugfahrten gemäss ihren flächenmässigen Anteilen am jeweiligen Teilgebiet. Bei grundlegenden Anpassungen der Erschliessung, die sich voraussichtlich auf das umliegende Strassennetz auswirken, ist die Vereinbarkeit der Planung mit dem Verkehrsnetz sowie die verkehrliche Abwicklung gemeinsam mit Gemeinde und Kanton zu überprüfen.

Gemäss den kommunalen Vorgaben darf das heutige MIV-Verkehrsaufkommen auch bei einer Gebietsentwicklung nicht überschritten werden. Zudem verlangt der Kanton den Nachweis, dass die Gebietsentwicklung das angrenzende Kantonsstrassennetz nicht zusätzlich belastet. Basierend auf der kommunalen Zielsetzung zur Plafonierung des MIV sowie zur Sicherstellung, dass die Gebietsentwicklung das kantonale Strassennetz nicht zusätzlich beansprucht, wird für jede Planungseinheit eine Obergrenze des zulässigen Fahrtenaufkommens definiert. Diese Obergrenze regelt wie viele Fahrzeugfahrten die Planungseinheit künftig an einem durchschnittlichen Werktag (DWV) generieren darf und bildet die Grundlage für die arealbezogene Mobilitätsbetrachtung mit einem Mobilitätskonzept (Tabelle 1 und Abbildung 1). Mittels der vorgeschriebenen Mobilitätskonzepte ist aufzuzeigen, wie diese Grenzwerte bei einer zukünftigen Gebietsentwicklung eingehalten werden.

Teilgebiet	Planungseinheit	Grenzwert künftige Verkehrserzeugung (Fahrzeugfahrten an durchschnittlichem Werktag DWV)
Geeren	1	425 Fahrzeugfahrten / DWV
	2	455 Fahrzeugfahrten / DWV
	3	270 Fahrzeugfahrten / DWV
Im Schwanen / Glatt Ost	4	1800 Fahrzeugfahrten / DWV
	5	1460 Fahrzeugfahrten / DWV
Hof	6	700 Fahrzeugfahrten / DWV
	7	650 Fahrzeugfahrten / DWV
	8	990 Fahrzeugfahrten / DWV
	9	410 Fahrzeugfahrten / DWV
	10	430 Fahrzeugfahrten / DWV
Im Langacker	-	1'080 Fahrzeugfahrten / DWV

Tabelle 1 Grenzwerte der künftigen Verkehrserzeugung je Planungseinheit

Etappenweise Entwicklung von Planungseinheiten

Wird nur ein Teil eines in **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** dargestellten Planungseinheit weiterentwickelt, so richtet sich der künftig zulässige Umfang des Fahrenaufkommens nach dem Anteil der anrechenbaren Grundstückfläche an der Planungseinheit.

Übertragung von Fahrten

Werden von einer Planungseinheit weniger Fahrzeugfahrten beansprucht als zulässig, können die nicht genutzten Fahrten innerhalb derselben Planungseinheit oder innerhalb desselben Teilgebiets anderen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern zur Verfügung gestellt werden. Der Handel von Fahrten ist zulässig, sofern die abgebende Planungseinheit über nicht genutzte Kontingentsreserven verfügt. Diese berechnet sich aus der Differenz zwischen den effektiv erzeugten Fahrten im Ist-Zustand und dem für das Gebiet festgelegten Grenzwert. Der Nachweis über das Vorhandensein solcher Reserven obliegt den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern und muss im Mobilitätskonzept erbracht werden.

Die Grundlagen für einen solchen Handel müssen aufgrund des öffentlichen Charakters einer Anbindung ans öffentliche Recht, in Sonderbauvorschriften oder Gestaltungsplänen festgelegt oder konkret in einer Baubewilligungsentscheid öffentlich-rechtlich verfügt werden. Die Übertragung stellt eine privatrechtliche Nutzungsvereinbarung dar, die im Grundbuch festzuhalten ist.

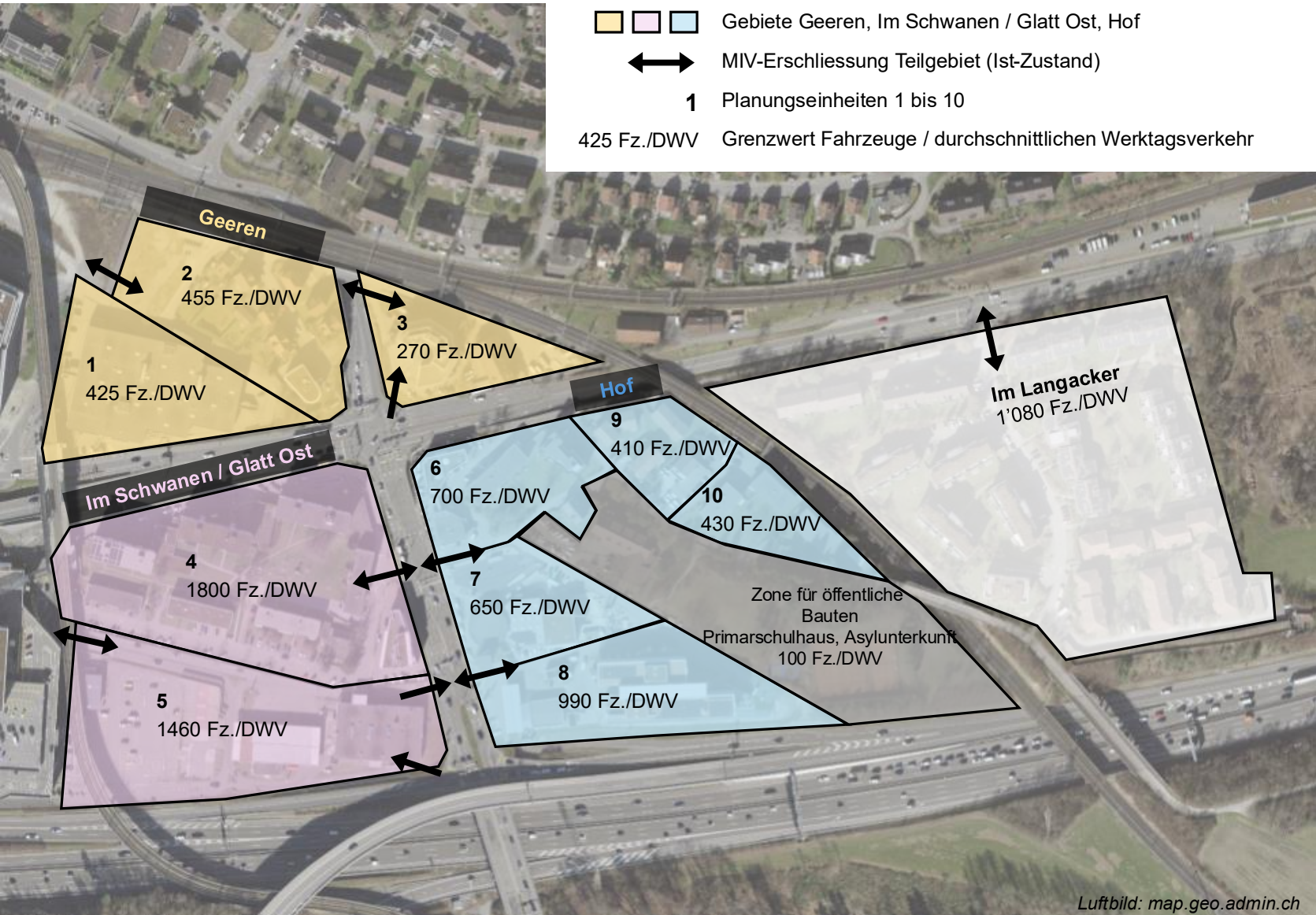


Abbildung 1 Grenzwerte der künftigen Verkehrserzeugung je Planungseinheit

The background of the page is divided into two main color sections: a large yellow area on the left and a blue area on the right, separated by a diagonal line running from the top right towards the bottom right.

Stadt Wallisellen
Präsidiales
Stadtratskanzlei
Zentralstrasse 9
Postfach
8304 Wallisellen

Telefon 044 832 61 11
info@wallisellen.ch

www.wallisellen.ch