



Projekt

Fadmatt, Urdorf

Mobilitätskonzept Gestaltungsplan



Auftraggeber Halter AG, Gesamtleistungen
Zürcherstrasse 39
CH-8952 Schlieren

Bericht-N° 2409-05-100
Projekt-N° 2409

Datum 8. Juli 2025
Version 1.1

AKP
Verkehrsingenieur AG

Habsburgerstrasse 26
CH-6003 Luzern

Eichstrasse 25
CH-8045 Zürich

Tel. 058 261 61 00
www.akpag.ch
info@akpag.ch

Projekt Fadmatt, Urdorf / Mobilitätskonzept Gestaltungsplan
Seite II

IMPRESSUM

Verfasser AKP Verkehrsingenieur AG
Adrian Leuenberger (AL), Arlind Toska (AT)

Dateiname 2409-05-100_Fadmatt Urdorf_Mobilitätskonzept Gestaltungsplan
Letzte Änderung 8. Juli 2025

REVISIONSVERMERKE

Version 0.1
Datum 30. Mai 2025
Visum AL, AT
Art der Änderung Entwurf

Version 1.0
Datum 27.Juni 2025
Visum AL, AT
Art der Änderung Erstausgabe

Version 1.1
Datum 8. Juli 2025
Visum AT
Art der Änderung Anpassung Parkfelder-Anzahl gemäss Projekt

INHALTSVERZEICHNIS

1	Ausgangslage und Aufgabenstellung	5
2	Grundlagen	6
2.1	Grundlagendokumente	6
2.2	Rechtliche Vorgaben	7
2.2.1	Parkierung Personenwagen	7
2.2.2	Parkierung Velos	8
2.2.3	Anlieferung / Entsorgung	9
2.2.4	Feuerwehruzufahrt	9
3	Umfeldanalyse	9
3.1	Lage und Nutzungen	9
3.2	Motorisierter Individualverkehr	10
3.3	Öffentlicher Verkehr	11
3.4	Fuss- und Veloverkehr	12
3.5	Bestehendes Sharing-Angebot	14
4	Projektbeschrieb	15
4.1	Nutzung	15
4.2	Erschliessung und Durchwegung	16
4.3	Parkierung	17
4.3.1	Motorisierter Verkehr	17
4.3.2	Velos	17
5	Parkplatzberechnung	18
5.1	Motorisierter Verkehr	18
5.2	Velos	19
5.3	Abgleich Projekt mit Vorgaben Behörden	20
5.3.1	Motorisierter Verkehr	20
5.3.2	Velo-Parkierung	21
6	Zieldefinition Mobilitätskonzept	23
7	Massnahmen	24
7.1	MIV	24
7.2	Fuss – und Veloverkehr	24
7.3	Organisation und Kommunikation	24
8	Wirkungskontrolle und Berichterstattung	25

8.1	Verantwortlichkeit, Periodizität und Berichterstattung	25
8.2	Inhalte der Kontrolle	25
8.3	Vorgehen bei mangelhafter Zielerreichung	25

1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Auf dem Areal Fadmatt in Urdorf (GS-Nr. 5291) soll auf einer Grundstücksfläche von rund 35'000 m² der Bestand energetisch saniert und das Areal mit zusätzlichen Neubauten und Aufstockungen nachverdichtet werden. Eigentümerin ist die Swiss Life AG und wird durch die Swiss Life Asset Management AG vertreten («Swiss Life»). Die Projektentwicklung und Ausführung erfolgt durch die Gesamtleisterin die Halter AG.

Basierend auf einer Machbarkeitsstudie der Halter AG wurde ein Studienauftrag mit fünf Teams durchgeführt, welcher durch das Team der Hildebrand Studios AG gewonnen wurde. Aufbauend auf dem Siegerprojekt wurde das Richtprojekt als Basis für den private Gestaltungsplan erarbeitet.

Das Mobilitätskonzept zeigt stufengerecht auf, wie die Erschliessung und Parkierung organisiert und die Mobilität der Arealnutzer sichergestellt wird. Die Parkplatznachweise beziehen sich dabei nur auf die projektierten Nutzungen (Neubauten und Aufstockung). Weiter wird aufgezeigt mit welchen Mobilitätsmassnahmen die Mobilität der Nutzenden langfristig ohne negative Auswirkungen auf die Nachbarschaft und das umliegende Strassennetz sichergestellt werden kann.



Abb. 1 Übersicht Perimeter

2 Grundlagen

2.1 Grundlegendokumente

- [1] Situation. Hildebrand. 23.06.2025
- [2] Erschliessung. Hildebrand. 23.06.2025
- [3] Durchwegung. Hildebrand. 23.06.2025
- [4] Flächenangaben ETI GF / a.GF Aufstockung und Neubau. Hildebrand. 23.06.2025
- [5] Anzahl Wohnungen und Zimmer. Tabellarisch (excel). Hildebrand. 12.06.2025 und PDF 23.06.2025
- [6] Planschemas TG 0 , -1, -2. Hildebrand 23.06.2025
- [7] Schema Parkierung. Hildebrand. 23.06.2025
- [8] Veloparkierung Umgebung. BÖE. 30.05.2025

- [9] Gemeinde Urdorf. Bau- und Zonenordnung (BZO). Fassung Vorprüfung. 05.02.2025
- [10] Kanton Zürich. Wegleitung zu Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen, Stand Fassung für die Vernehmlassung, Baudirektion Volkswirtschaftsdirektion Kanton Zürich, 15. Juni 2018
- [11] Kanton Zürich. Velopflichtabstellplätze. Empfehlung für die Normierung in kommunalen Bau- und Zonenordnungen. September 2013
- [12] Kanton Zürich. Merkblatt. Veloparkierung für Wohnbauten. Version 1.0. Oktober 2012

- [13] Halter AG. Nutzungskonzept und Planungsvorgaben. 18.04.2024
- [14] Halter AG. Digitaler Studienauftrag auf Einladung: Programm. 18.04.2024

2.2 Rechtliche Vorgaben

2.2.1 Parkierung Personenwagen

Die Ermittlung und Festlegung der Anzahl Abstellplätze erfolgt basierend auf dem in Revision befindlichen Stand (noch nicht rechtskräftig) der Bau- und Zonenordnung («BZO rev.») [9], Absprachen mit der Gemeinde im Rahmen des Planungsprozesses sowie der Kantonalen Wegleitung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen [10]

BZO rev. Gemäss der Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Urdorf, (Fassung zur kantonalen Vorprüfung) wird der Parkplatzbedarf in Art. 45 definiert.

Nutzungsart	Bewohner oder Beschäftigte	Besucher und Kunden
Wohnen	1 PF / 100 m ² mGF	1 PF / 6 Wohnungen
Kindergarten (nach VSS)	1 PF pro Klassenzimmer	0.2 PF pro Klassenzimmer

Tab. 1 Minimal erforderliche Anzahl Abstellplätze gemäss BZO rev.

* Die massgebliche Geschossfläche (mGF) umfasst alle dem Arbeiten oder sonst dem dauernden Aufenthalt dienenden oder hierfür verwendbaren ober- und unterirdischen Geschossflächen unter Einschluss der dazugehörigen Erschliessungsflächen und Sanitärräume samt inneren Trennwänden, einschliesslich Flächen in Untergeschossen und Dachgeschossen.

- Die maximale Anzahl der Pflichtabstellplätze darf nicht überschritten werden.
- Für den Perimeter Fadmatt Urdorf mit ÖV Güteklasse C gelten folgende Reduktionen:
 - Bewohner: 80 % – 100 %
 - Beschäftigte: 20 % – 100 %
 - Besucher / Kunden: 20 % – 100 %
- In den Gebieten, die mindestens einer ÖV-Erschliessungsgüte C aufweisen, können autoarme Nutzungen von der Verpflichtung zur Erstellung von Fahrzeugabstellplätzen teilweise befreit werden, sofern ein reduzierter Parkplatzbedarf mit einem nach gängigen Standards erstellten Mobilitätskonzept nachgewiesen wird.
- Im Mobilitätskonzept sind die Massnahmen, welche zu einem reduzierten Bedarf an Fahrzeugabstellplätzen führen, nachvollziehbar und überprüfbar darzulegen. Werden die Vorgaben welche zur Reduktion führten verletzt, so kann die Grundeigentümerschaft verpflichtet werden, die minimal erforderliche Anzahl Fahrzeugabstellplätze nachträglich auf dem Grundstück zu erstellen oder eine kostendeckende Ersatzabgabe zu leisten. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anzumerken.
- Bruchteile von 0.5 und mehr werden am Schluss der Berechnung aufgerundet.
- Für nicht definierte Nutzungen gilt die VSS-Norm

Kanton Zürich Durch den Kanton Zürich wird die Parkierung in der «Wegleitung zur Regelung des Parkplatzbedarfs in kommunalen Erlassen» wie folgt definiert:

- Grenzbedarf bei Wohnnutzungen: 1 PF pro Wohnung (zuzüglich 10 % für Besucher)
- Der Grenzbedarf wird anschliessend je nach Gemeindetyp und ÖV-Güteklassen reduziert.
- Für den Perimeter Fadmatt Urdorf mit Gemeindetyp 3 und ÖV Güteklasse C gelten folgende Reduktionen:
 - Bewohner: 65 % – 95 %; Beschäftigte: 20 % – 60 %; Besucher / Kunden: 20 % – 75 %

2.2.2 Parkierung Velos

BZO rev. Der Bedarf der Veloabstellplätze wird gemäss der sich in Revision befindlichen Bau- und Zonenordnung (BZO rev.) wie folgt ermittelt.

Nutzungsart	Bewohner oder Beschäftigte	Besucher und Kunden
Wohnen	1 Velo-P/ 40 m ² mGF	Im Kennwert «Wohnen» inbegriffen
Kindergarten (nach VSS)	2 pro 10 Arbeitsplatz	1-3 pro 10 Schüler

Tab. 2 Minimal erforderliche Anzahl Veloabstellplätze gemäss BZO rev.

- Mindestens 25 % der erforderlichen Zweiradabstellplätze für Bewohner und Beschäftigte sind witterungsgeschützt, gut zugänglich und nahe bei den Hauptzugängen anzuordnen
- Bei Mehrfamilienhäusern sind zusätzlich ausreichend leicht zugängliche Abstellräume für Kinderwagen, Kinderanhänger und dgl. bereitzustellen.
- Nicht definierte Nutzungen werden gemäss VSS-Normen ermittelt

Kanton Zürich Gemäss kantonomer Wegleitung zur Regelung des Parkplatz-Bedarfs in kommunalen Erlassen gelten die folgenden Berechnungsgrundlagen.

Nutzungsart	Bewohner oder Beschäftigte	Besucher und Kunden
Wohnen	1 Velo-P/Zimmer	Im Wert Bewohnerinnen und Bewohner enthalten

Tab. 3 Minimal erforderliche Anzahl Veloabstellplätze nach kantonomer Wegleitung

Gemäss Merkblatt Veloparkierung für Wohnbauten gelten die folgenden für das vorliegende Projekt massgebliche Punkte:

- Ca. 20% aller Kurzzeit- und Langzeitabstellplätze sind für Spezialvelos nutzbar zu gestalten.
- Aufteilung ca. 30 % Kurzzeit- und ca. 70 % Langzeitabstellplätze
- Kurzzeitparkieren (offene Anlagen)
 - Velorahmen an Parkiersystem anschliessbar wegen Diebstahlgefahr
 - nahe beim Eingang (max. 30 m)
- Langzeitparkieren (abschliessbare Anlagen)
 - Parkierdauer ab ca. 2 Stunden
 - überdacht
 - ebenerdig oder mit möglichst flachen Rampen erreichbar
 - Ablage oder Schliessfächer für Helm, Pumpe, Regenschutz usw.
 - Stromanschluss für Elektrovelos
- Autoeinstellhallen
 - Zum Schutz von Russ und Staub sind die Veloparkplätze in Autoeinstellhallen mit einer Wand von den Motorfahrzeugen zu trennen.

2.2.3 Anlieferung / Entsorgung

Es sind in die Umgebung gut integrierte Standorte für die Abfallentsorgung mit entsprechendem Platzbedarf vorzusehen. Die Zu- und Wegfahrt durch die Entsorgungsfahrzeuge müssen sichergestellt sein. Zu beachten sind insbesondere die Sicherheitszone sowie der Schwenkbereich des Abfallsammelfahrzeugs. Während dem Entsorgungsvorgang kann das Entsorgungsfahrzeug auf den Strassen in der Fadmatt oder im Heidenkeller stehen, wenn der Verkehr dadurch nicht beeinträchtigt wird, resp. eine einspurige Durchfahrt für Personenwagen noch möglich ist.

2.2.4 Feuerwehrezufahrt

Die Feuerwehrezufahrt / -Stellflächen zur Sicherstellung von Retten und Löschen ist aufzuzeigen und gemäss den einschlägigen Vorgaben sowie in Absprache mit den zuständigen Behörden zu konzipieren.

3 Umfeldanalyse

3.1 Lage und Nutzungen

Das Areal Fadmatt befindet sich in der Gemeinde Urdorf im Kanton Zürich. Die Gemeinde Urdorf ist gut erschlossen. Der Zürcher Hauptbahnhof, der Flughafen Zürich und alle umliegenden Gemeinden sind mit dem motorisierten Individualverkehr und öffentlichen Verkehr gut erreichbar.

Das Zentrum Urdorf mit den wichtigsten Einkaufsmöglichkeiten (Migros, Coop, Denner, Drogerie) befindet sich in der Nähe (500 m).

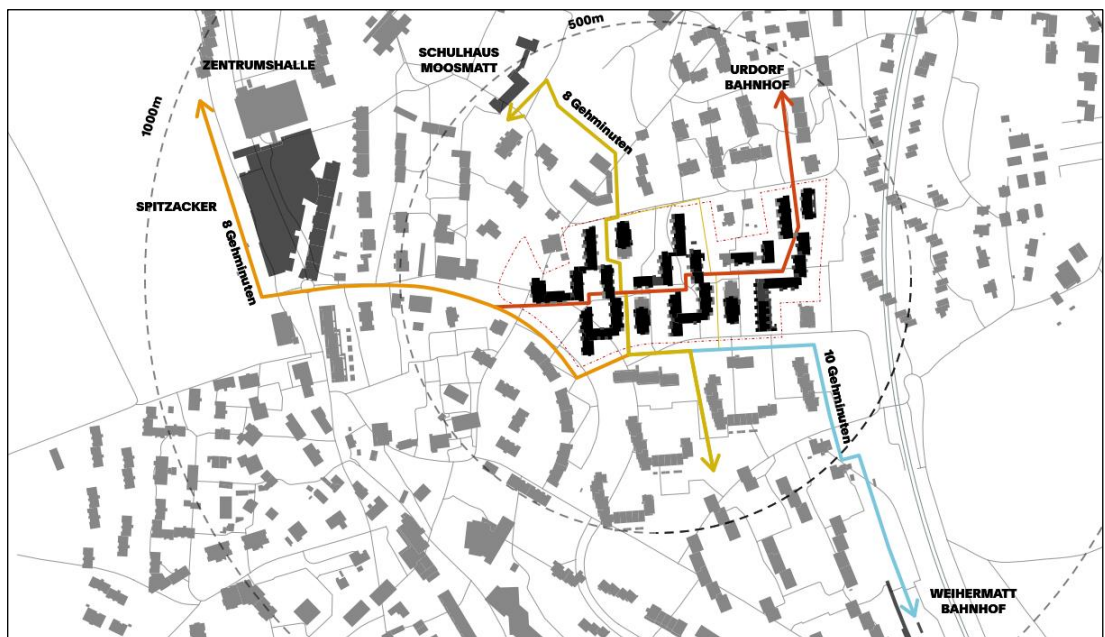


Abb. 2 Übersicht Lage

3.2 Motorisierter Individualverkehr

Die Ein- / Ausfahrt der Autobahn Urdorf-Nord ist in vier Auto-Fahrminuten erreichbar. Die Autobahn führt in alle wichtigen Regionen (Flughafen, Zürich, etc.).

Die Feinverteilung des Verkehrs erfolgt ab der Birmensdorferstrasse über die Bahnhof- und Weihermattstrasse. Aufgrund des bestehenden Fahrverbots auf dem Uitikonweg, sowie des teilweisen Einbahnregimes auf der Kirchgasse bestehen keine alternativen Routen zum Areal Fadmatt.

Der Perimeter grenzt mit den Strassen Im Heidenkeller und In der Fadmatt an zwei Strassen mit Tempo 30 Regime.

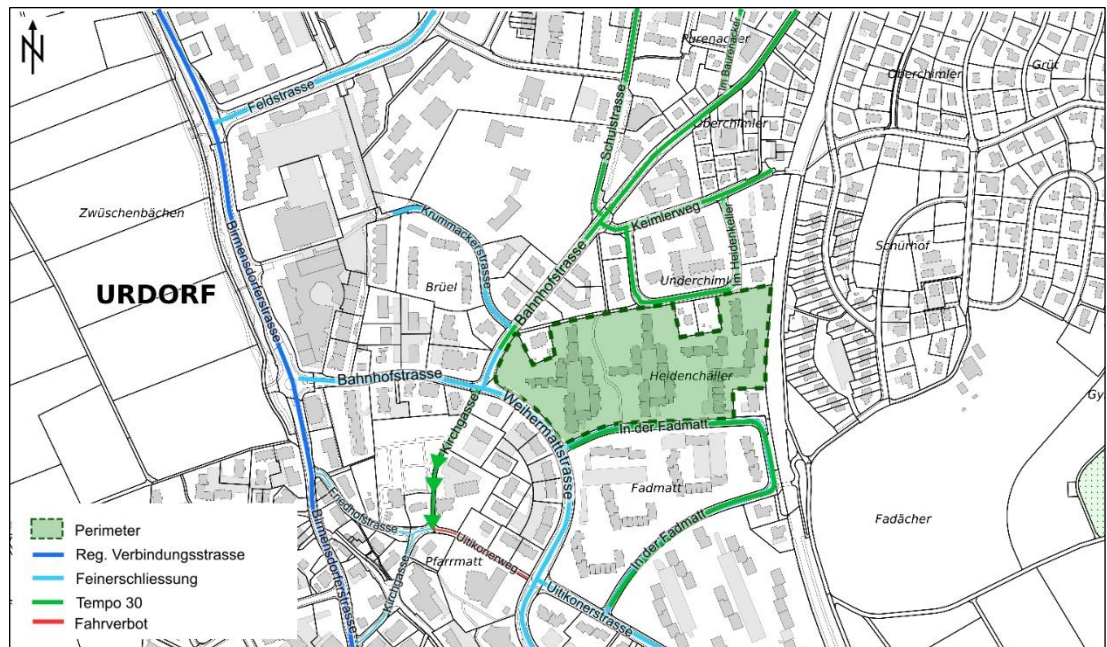


Abb. 3 Übersicht Erschliessung Perimeter für MIV. (Quelle: Eigene Darstellung)

3.3 Öffentlicher Verkehr

Das Areal Fadmatt befindet sich zum grössten Teil in der ÖV-Gütekategorie C. Nur ein kleiner Teil im Westen des Perimeters liegt in der ÖV-Gütekategorie B.

Mit den Bushaltestellen Urdorf Spitzacker (ca. 500 m) und Urdorf Uitikonstrasse (ca. 200 m) in unmittelbarer Nähe zum Grundstück und der Nähe zum Bahnhof Urdorf Weihermatt (ca. 350 m Gehdistanz) ist das Areal gut an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Beide Bushaltestellen werden von der Buslinie 302 in beide Richtungen im 15 min-Takt bedient.

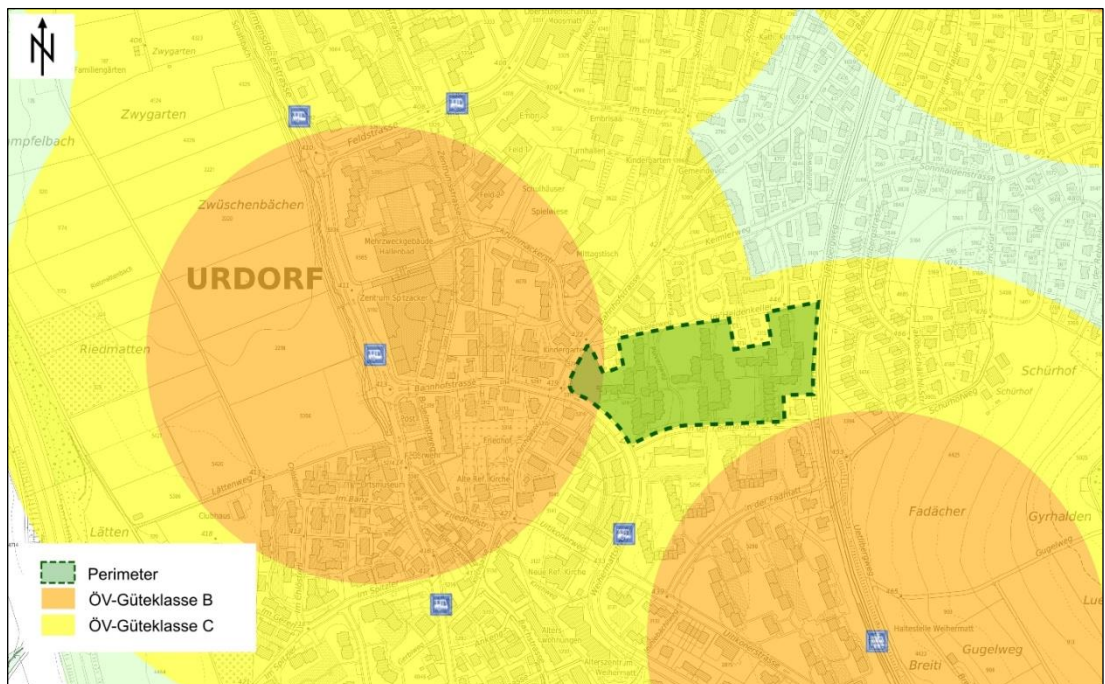


Abb. 4 Übersicht ÖV Güteklasse Fahrplanjahr 2019/20. (Quelle: Eigene Darstellung und GIS-ZH, ÖV-Güteklassen)

3.4 Fuss- und Veloverkehr

Die Haupttrouten für den Fuss- und Veloverkehr führen über die übergeordnete Birmensdorferstrasse, welche mit Radwegen und Radstreifen sowie gut ausgebauten Trottoirs eine gute Infrastruktur aufweist. Auf der Weihermattstrasse ist ebenfalls ein einseitiger Radstreifen (bergwärts) von der Birmensdorferstrasse bis zum Knoten Uitikonstrasse vorhanden. Östlich vom Perimeter verläuft die Veloroute Nr. 84 «Mittelländer Hügelroute».

Im Gebiet um den Perimeter wird der Veloverkehr im Mischverkehr mit dem MIV geführt. Die Fussgänger werden auf Trottoirs geführt. Gemäss der kommunalen Richtplanung ist künftig eine Aufwertung für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen.

Die Feinerschliessungsrouten zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs können für den Fussverkehr sicher und komfortabel erreicht werden.



Abb. 5 Übersicht Erschliessung Perimeter für Velo- und Fussverkehr. (Quelle: Eigene Darstellung und GIS-ZH, Veloinfrastruktur)

Erreichbarkeit Velo

Die Erreichbarkeit mit dem Velo ist aufgrund des übergeordneten Netzes sehr gut. Innerhalb kürzester Zeit sind die Zentren von Schlieren und Dietikon gut erreichbar. In 30 Minuten ist es auch möglich nach Zürich oder Spreitenbach zu pendeln.

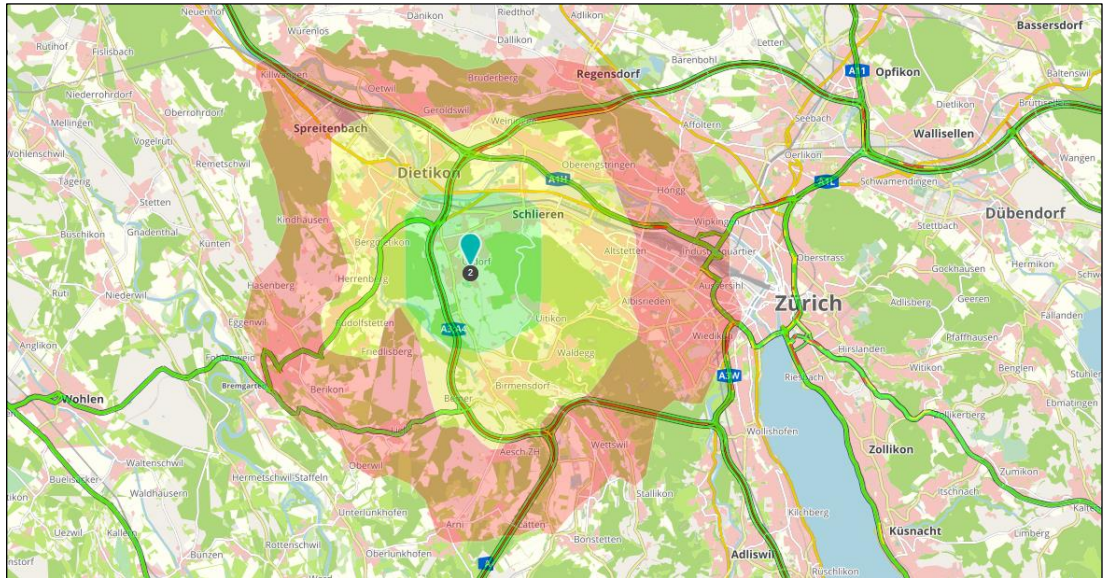


Abb. 6 Erreichbarkeit mit Velo (grün: 10 min, gelb 20 min, rot 30 min, Quelle: erreichbarkeit.regioplaner.de)

Erreichbarkeit zu Fuss

Zu Fuss bietet der Perimeter ebenfalls eine gute Lage. Innerhalb kürzester Zeit können die täglichen Versorgung und Bedürfnisse abgedeckt werden und zur Erholung könnten Waldgebiete erreicht werden. In bis zu 30 Minuten ist es ebenfalls möglich bis nach Schlieren im Spaziertempo zu gelangen.

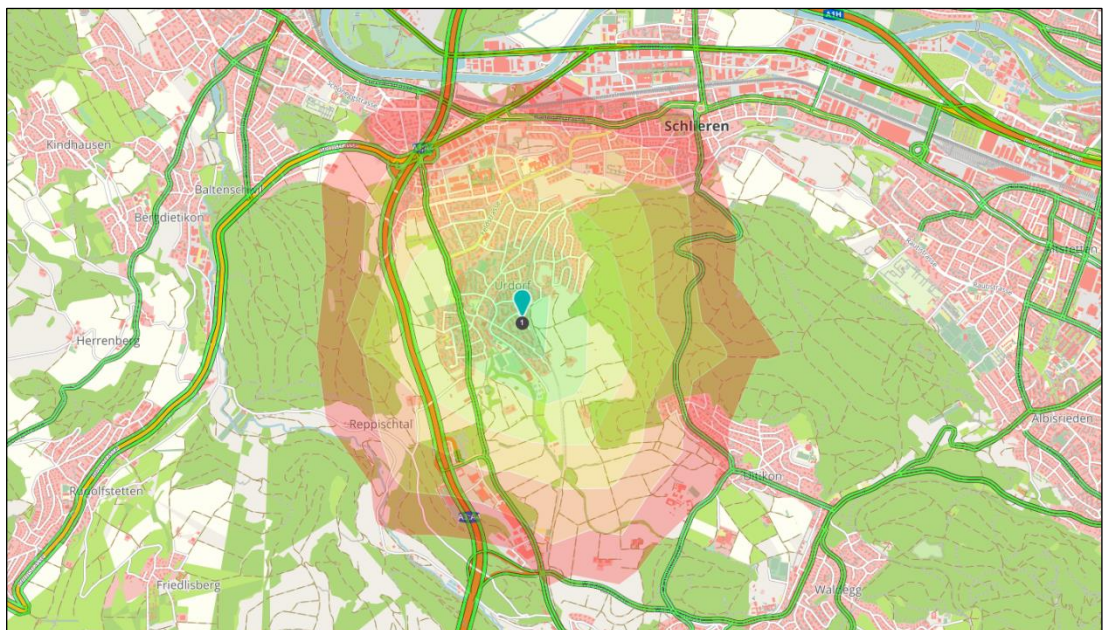


Abb. 7 Erreichbarkeit zu Fuss (Isochromen im 5 min Intervall von 5 bis 30 min, Quelle: erreichbarkeit.regioplaner.de)

3.5 Bestehendes Sharing-Angebot

Innerhalb von rund 400 m ist ein Sharing-Angebot für Velos (inkl. E-Bikes) und Personenwagen erreichbar.

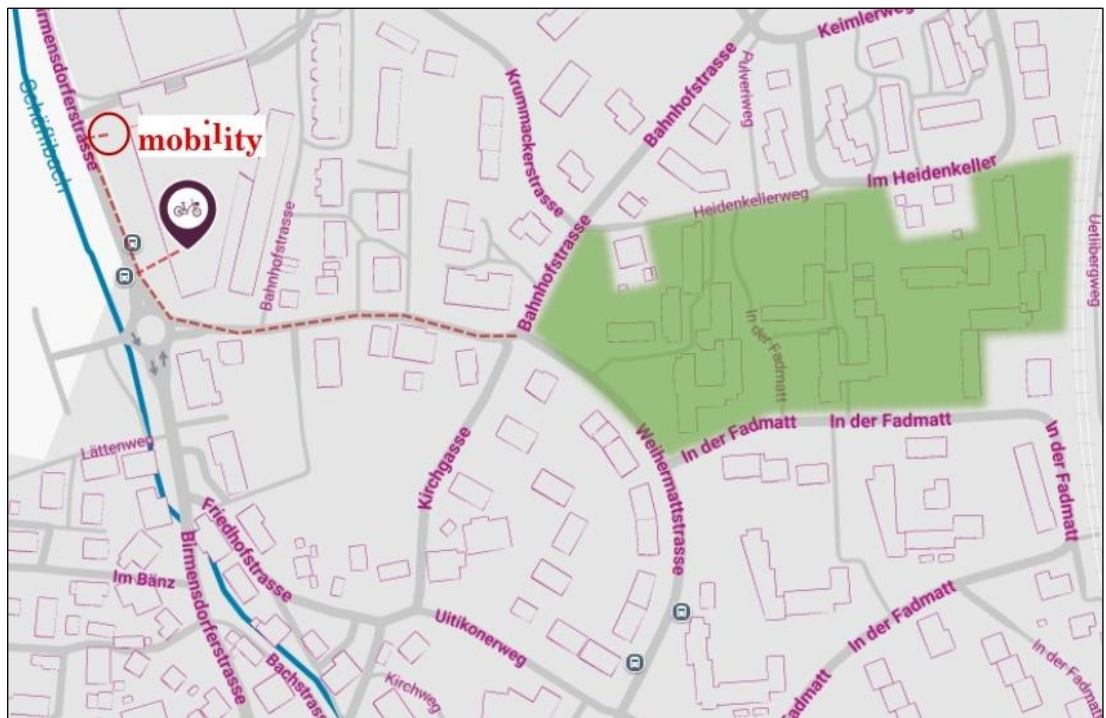


Abb. 8 Standort Sharing-Angebot in naher Umgebung (Publibike und Mobility)

4 Projektbeschreibung

4.1 Nutzung

Das Projekt wird in Etappen und Bereiche eingeteilt. Die Etappen beinhalten die bestehenden Bauten, welche um ein oder zwei Stockwerke aufgestockt und saniert werden. Die Neubauten werden in Bereiche eingeteilt.



Abb. 9 Situationsplan mit Etappen (Aufstockung) und Bereichen (Neubau) [1]

In der nachfolgenden Tabelle sind die neuen Nutzungen aufgeführt. Neben den Wohnungen wird im Bereich 3 neu ein Kindergarten realisiert.

	mGF (=aGF)	Wohnungen	Zimmer	Gewerbe
Bereich1	1'807 m ²	16	66	
Etappe 1	2'671.5 m ²	26	98	
Bereich 3	2'401 m ²	18	67	Kindergarten mit 2 Klassenzimmer, 2 Mitarbeitenden und 20 Kindern
Bereich 4	2'401 m ²	27	86.5	
Etappe 2	3'322.5 m ²	33	120.5	
Bereich 6	2'401 m ²	22	85	
Etappe 3	2'125 m ²	21	74.5	
Bereich 7	1'686 m ²	20	59	
Total	18'815 m ²	183 Wohnungen	656.5 Zimmer	Kindergarten mit 2 Klassenzimmer, 2 Mitarbeitenden und 20 Kindern

Tab. 4 Nutzungen [4], [5]

4.2 Erschliessung und Durchwegung

Für Fussgänger und Velos ist der Perimeter von drei Seiten erschlossen (In der Fadmatt, Weihermattstrasse und Heidenkellerweg / Im Heidenkeller) und durchlässig.

Der motorisierte Verkehr wird auf die bestehenden drei Zufahrten von Seiten In der Fadmatt minimiert.



Abb. 10 Erschliessung Fuss- / Veloverkehr (grün) und Motorisierter Verkehr (blau) (Schema Hildebrand) [2]



Abb. 11 Durchwegung Fuss- / Veloverkehr (Schema Hildebrand) [3]

4.3 Parkierung

4.3.1 Motorisierter Verkehr

Die Parkierung erfolgt in drei Einstellhallen für Bewohner und Beschäftigte und Aussenparkfeldern für die Besucher und Kunden.

Die drei Einstellhallen werden alle über die bestehenden Erschliessungspunkte via In der Fadmatt erschlossen. Die Besucherparkfelder sind im Erdgeschoss entlang der Strassen In der Fadmatt und Im Heidenkeller angeordnet.

Parkierung Personenwagen und Motorräder				
Nutzung	Bestand	Erweiterung	Total	Motorräder
Einstellhalle Etappe 1	45	51 UG1 79 UG2	175	8 UG1 18 UG2
Einstellhalle Etappe 2	43	21	64	
Einstellhalle Etappe 3	48		48	
Total Einstellhalle	136	151	287	26
Besucher / Kunden EG			19	

Tab. 5 Parkierung Projekt [6]

4.3.2 Velos

Die Veloparkierung erfolgt in Veloräumen in den Einstellhallen und dezentralen Kurzzeitabstellplätzen im Aussenraum.

Die Kurzzeitabstellplätze sind im EG nahe der Eingängen ungedeckt realisiert. Die Abstellsystem werden jedoch so geplant, dass die Velos anschliessbar sind.

Die Langzeitabstellplätze werden im EG gedeckt und abschliessbar, in der Einstellhalle via Rampe erreichbar oder im UG direkt bei den Hauseingängen mittels Lift erreichbar projektiert.

Veloparkierung					
	Total	Kurzzeit	Total Langzeit	Einstellhalle	über Lift
Bereich1	74.0	0.0	74.0		50
Etappe 1	98.0	20.0	78.0		78
Bereich 3	87.0	32.0	55.0		55
Bereich 4	122.0	28.0	94.0		62
Etappe 2	166.0	42.0	124.0		96
Bereich 6	78.0	16.0	62.0		62
Etappe 3	152.0	24.0	128.0	128.0	
Bereich 7	74.0	22.0	52.0		52
Total	851.0	184.0	667.0	128.0	455.0
					84.0

Tab. 6 Veloparkierung Projekt [7]

5 Parkplatzberechnung

5.1 Motorisierter Verkehr

Nachfolgend ist die Parkfeldberechnung gemäss der in Revision befindlichen BZO rev. aufgeführt.

Der Bedarf für Bewohner errechnet sich mit 1 PF pro 100 m² mGF der Wohnungen. Die Besucherparkfelder betragen 1 Parkfeld pro 6 Wohnungen. Die entsprechenden Richtwerte werden standortabhängig abgemindert auf einen Minimal- und Maximalwert.

	Bewohner / Personal		Besucher / Kunden	
	Min 80 %	Max 100 %	Min 20 %	Max 100 %
Bereich1	14.5	18.1	0.5	2.7
Etappe 1	21.4	26.7	0.9	4.3
Bereich 3	19.6	26.0	0.7	3.4
Bereich 4	19.2	24.0	0.9	4.5
Etappe 2	26.6	33.2	1.1	5.5
Bereich 6	19.2	24.0	0.7	3.7
Etappe 3	17.0	21.3	0.7	3.5
Bereich 7	13.5	16.9	0.7	3.3
Total	150.9	190.2	6.2	30.9

Tab. 7 Nachweis Parkfelder für Personenwagen gemäss BZO rev.

5.2 Velos

Nachfolgend ist die Berechnung der Anzahl Veloabstellplätze gemäss der in Revision befindlichen BZO rev. aufgeführt. Diese gibt für Wohnungen pro 40 m² mGF ein Veloabstellplatz vor. In der nachfolgenden Tabelle ist die Anzahl Abstellplätze aufgeführt. Dabei sollten min. 25 % der Abstellplätze nahe der Eingänge und witterungsgeschützt realisiert werden. Bezüglich der Aufteilung in Kurz- und Langzeitabstellplätze gibt die BZO keine Vorgaben an. Gemäss VSS Norm und Wegleitung Kanton ZH werden jeweils ca. 30 % der Abstellplätze bei Wohnnutzungen als Kurzzeitabstellplätze ausgestaltet.

	Total	Kurzzeit (nahe der Eingänge, anschliessbar)	Langzeit Abschliessbar, überdacht	nahe Eingänge und überdacht (gemäss BZO)
Bereich1	45.2	13.6	31.6	11.3
Etappe 1	66.8	20.0	46.8	16.7
Bereich 3	64.4	22.0	42.4	16.1
Bereich 4	60.0	18.0	42.0	15.0
Etappe 2	83.1	16.6	66.5	20.8
Bereich 6	60.0	18.0	42.0	15.0
Etappe 3	53.1	15.9	37.2	13.3
Bereich 7	42.2	12.6	29.5	10.5
Total	474.8	136.8	338.0	118.7

Tab. 8 Nachweis Veloabstellplätze gemäss BZO rev.

5.3 Abgleich Projekt mit Vorgaben Behörden

5.3.1 Motorisierter Verkehr

Nachfolgend wird aufgezeigt wie sich das projektierte Angebot an Abstellplätzen im Vergleich mit den Vorgaben gemäss BZO rev. und den Empfehlungen gemäss Kanton Zürich darstellt.

Parkierung Bewohner und Personal					
Projekt	Wegleitung Kanton ZH (1 PP / Wg)		BZO rev.		
	Min 65 %	Max 95 %	Min 80 %	Max 100%	
Bereich 1	13.0	10.4	15.2	14.5	18.1
Etappe 1	21.0	16.9	24.7	21.4	26.7
Bereich 3	14.0	12.1	18.3	19.6	26.0
Bereich 4	22.0	17.6	25.7	19.2	24.0
Etappe 2	26.0	21.5	31.4	26.6	33.2
Bereich 6	18.0	14.3	20.9	19.2	24.0
Etappe 3	21.0	13.7	20.0	17.0	21.3
Bereich 7	16.0	13.0	19.0	13.5	16.9
Total	151.0	119.4	175.1	150.9	190.2

Tab. 9 Abgleich Parkierung Bewohner und Personal Projekt mit Vorgaben Behörden

Mit dem Richtprojekt kann ein Parkplatzangebot innerhalb der Vorgaben gemäss BZO rev. realisiert werden.

Für die neu realisierten 183 Wohnungen kann pro Wohnung rund 0.8 Parkfelder angeboten werden, was mittig innerhalb des empfohlenen Bereiches gemäss Empfehlung des Kantons Zürich liegt.

Besucher-Parkierung (inkl. Bestandes-Nutzungen)					
Projekt	Wegleitung Kanton ZH (10 %)		BZO rev.		
	Min 20 %	Max 75 %	Min 20 %	Max 100 %	
Umgebung	16	3.7	14.0	6.2	30.9
Einstellhallen	0				
Total	16	4	14	6	31

Tab. 10 Abgleich Besucher-Parkierung Projekt mit Vorgaben Behörden

Für Besuchende kann mit einem Angebot von 16 Parkfeldern ebenfalls den Vorgaben gemäss BZO rev. entsprochen werden. Die Empfehlung gemäss Kanton Zürich wird leicht übertroffen.

Bezüglich Abstellplätzen für Motorräder bestehen keine Vorgaben seitens Behörden. Mit dem projektierten Angebot von 26 Abstellplätzen kann ein Angebot von rund 10 % des gesamten, resp. 17 % des erweiterten Angebotes an Parkplätzen für Personenwagen angeboten werden.

5.3.2 Velo-Parkierung

Langzeitabstellplätze Velos					
	Projekt	Kanton ZH	Diff	BZO rev.	Diff
Bereich1	74.0	46.2	27.8	31.6	42.4
Etappe 1	78.0	68.6	9.4	46.8	31.2
Bereich 3	55.0	47.3	7.7	42.4	12.6
Bereich 4	94.0	60.6	33.5	42.0	52.0
Etappe 2	124.0	84.4	39.7	66.5	57.6
Bereich 6	62.0	59.5	2.5	42.0	20.0
Etappe 3	128.0	52.2	75.9	37.2	90.8
Bereich 7	52.0	41.3	10.7	29.5	22.5
Total	667.0	460.0	207.1	338.0	329.0

Tab. 11 Abgleich projektierte Langzeitabstellplätze mit Vorgaben Behörden

Für Velofahrende kann ein komfortables Angebot an Langzeitabstellplätzen realisiert werden (Tab. 11). Die Langzeitabstellplätze werden dabei teilweise direkt erreichbar im EG, direkte von den Eingängen mittels Lift oder via Einstellhalle erreichbar realisiert. In den grossen Velo-abstellanlagen steht dabei auch Platz für Spezialvelos zur Verfügung.

Kurzzeitabstellplätze Velos					
	Projekt	Kanton ZH	Diff	BZO	Diff
Bereich1	0.0	19.8	-19.8	13.6	-13.6
Etappe 1	20.0	29.4	-9.4	20.0	0.0
Bereich 3	32.0	20.5	11.5	22.0	10.0
Bereich 4	28.0	26.0	2.1	18.0	10.0
Etappe 2	42.0	36.2	5.9	16.6	25.4
Bereich 6	16.0	25.5	-9.5	18.0	-2.0
Etappe 3	24.0	22.4	1.7	15.9	8.1
Bereich 7	22.0	17.6	4.5	12.6	9.4
Total	184.0	197.2	-13.2	136.8	47.2

Tab. 12 Abgleich projektierte Kurzzeitabstellplätze mit Vorgaben Behörden

Die Kurzzeitabstellplätze (Tab. 12) liegen dezentral im EG vor den jeweiligen Hauszugängen. Da ein Teil des sehr grosszügigen Angebots an Langzeitabstellplätzen direkt bei den Eingängen liegt und daher auch zur Kurzzeitparkierung genutzt werden kann, wird das Angebot an offenen Kurzzeitabstellplätzen reduziert. Für Besucher steht jedoch ein ausreichendes Angebot an direkt zugänglichen und Abstellplätzen nahe der Eingänge zur Verfügung.

Die Anforderung gemäss BZO rev., dass mindestens 25 % der Abstellplätze nahe der Eingänge und überdacht realisiert wird, kann mit den direkt ab Eingang mittels Lift erreichbaren Abstellplätzen deutlich übertroffen werden (siehe nachfolgenden Tab. 13).

Abstellplätze Velos Überdacht nahe Eingänge			
	Projekt	BZO rev.	Diff
Bereich1	74	11.3	62.7
Etappe 1	78	16.7	61.3
Bereich 3	55	16.1	38.9
Bereich 4	94	15.0	79.0
Etappe 2	124	20.8	103.2
Bereich 6	62	15.0	47.0
Etappe 3	0	13.3	-13.3
Bereich 7	52	10.5	41.5
Total	539.0	118.7	420.3

Tab. 13 Abgleich Projekt mit Vorgaben BZO rev.

6 Zieldefinition Mobilitätskonzept

Das Gebiet Fadmatt wird intensiv bebaut und verdichtet.

Die Mobilitätsbedürfnisse der Nutzer des Gebietes müssen auch nach der Verdichtung mit dem bestehenden Strassennetz bewältigt werden können. Weiter soll die Aufenthaltsqualität hoch und das Gebiet so als attraktiver Wohn- und Arbeitsort entwickelt werden.

Die Mobilität der Nutzer und insbesondere das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs muss dabei auch auf die beschränkte Kapazität des umliegenden Strassennetzes abgestimmt sein.

Damit die Erreichbarkeit des Areals sichergestellt werden kann, ist die motorisierte Mobilität auf das erforderliche Minimum zu beschränken, verträglich abzuwickeln und platzsparende Mobilitätsformen sind zu fördern.

Die Anforderungen an die Anzahl Parkplätze für Personenwagen sowie die Anzahl Veloabstellplätze können erfüllt werden. Zwingende Mobilitätsmassnahmen sind daher aus Behördensicht keine erforderlich.

Zusammen mit entsprechenden Mobilitätsmassnahmen sollen die folgenden Ziele erreicht werden:

- Auf dem Areal soll ein zeitgemässes Parkplatzangebot geschaffen werden, welches die Nutzung nachhaltiger und platzsparender Mobilitätsformen fördert.
- Das Parkfeldangebot ist auf die Nutzungen abgestimmt
- Die Mobilitätsbedürfnisse der Nutzenden können auch mit dem realisierten Parkplatzangebot befriedigt werden.
- Die durch die Grösse des Areals entstehenden Synergien bei den Abstellplätzen, z.B. von Besuchern und Kunden, welche die Parkierung zu unterschiedlichen Zeiten nutzen, sollen genutzt werden.
- Durch die Überbauung entstehen keine negativen Effekte wie Wildparkieren oder Suchverkehr Quartier
- Die Mobilität der Nutzer und das Verkehrsaufkommen des MIV ist auf die beschränkte Kapazität des umliegenden Strassennetzes abgestimmt

7 Massnahmen

7.1 MIV

- Für Bewohner und Beschäftigte wird ein Car-Sharing Angebot geprüft. Gemäss Erfahrungswerten von Mobility kann ein Sharing-Fahrzeug bis zu 10 herkömmliche Fahrzeuge / Parkfelder ersetzen. Mit einem Fahrzeug können in der Regel 35-45 Car-Sharing Nutzer bedient werden.
- Die Grundinstallation für das Laden von Elektrofahrzeugen wird beim Bau der Einstellhalle realisiert, sodass einzelne Parkfelder den Bedürfnissen entsprechend einfach mit Ladestationen ausgerüstet werden können. Ein Grundangebot an Parkfeldern mit bereits realisierter Ladeinfrastruktur wird zum Zeitpunkt der Realisierung geprüft.
- Die Vermarktung der Wohnungen erfolgt losgelöst von der Vermarktung der Parkfelder (keine Abnahmepflicht von Parkfeldern).
- Die Mietpreise für Parkfelder erfolgen kostendeckend.

7.2 Fuss – und Veloverkehr

- Für Velofahrende wird ein grosszügiges Angebot an attraktiven Veloabstellplätzen, welche auch für Spezialvelos und Anhänger zugänglich sind, realisiert.
- In den Veloräumen wird die Bereitstellung von Werkzeug für kleine Reparaturen, Velopumpen und Ablagemöglichkeiten für Helme und / oder Veloakkus inkl. Landmöglichkeit geprüft.
- Bei den Langzeitabstellplätzen werden Ladevorrichtungen für E-Bikes vorgesehen
- Veloabstellplätze für Kunden und Besuchende resp. kurzzeitiges parkieren, werden nahe den Eingängen und teilweise witterungsgeschützt realisiert.
- Ein Angebot an Sharing-Velos für Bewohner und Beschäftigte des Areals wird geprüft. Dabei wird auch ein Angebot für Lastenvelos geprüft.

7.3 Organisation und Kommunikation

- Mit der Vermarktung wird je nach Bedarf der Abstellplätze geprüft ob Mobilitätsgutscheine (ÖV-Gutscheine, Gutscheine Sharing-Anbieter, etc.) für die Bewohner angeboten werden, welche auf einen Parkplatz verzichten. Die Förderung von umweltfreundlicher Mobilität mittels Finanzierungsbeiträgen an ÖV-Abos oder Carsharing wird geprüft.
- Neuzuzüger werden umfassend über das Mobilitätsangebot in der Überbauung und der Umgebung informiert.

8 Wirkungskontrolle und Berichterstattung

Mit Wirkungskontrolle wird sichergestellt, dass die Mobilitätsziele erreicht und die Massnahmen der Zielsetzung und dem Bedarf entsprechen.

8.1 Verantwortlichkeit, Periodizität und Berichterstattung

Durch die Grundeigentümerschaft oder eine von ihr beauftragte Stelle wird ein Controlling durchgeführt, das es ermöglicht, die Entwicklung der Parkplatzsituation auf dem Areal sowie die Entwicklung der Parkplatznachfrage seitens der Nutzer zu überprüfen.

Nach der Realisierung der ersten Etappe wird eine erste Kontrolle / Monitoring nach einem Jahr empfohlen, sodass Erkenntnisse laufend auch in die Planung der weiteren Etappen einfließen können. Die weitere Periodizität kann basierend auf den Erkenntnissen der ersten Monitorings definiert werden.

Durch die Einhaltung der reglementarischen Vorgaben besteht keine zwingende Rapport-Pflicht gegenüber den Behörden. Die Erkenntnisse können jedoch nach Bedarf mit der Gemeinde geteilt werden.

8.2 Inhalte der Kontrolle

Die Definition von Indikatoren zur Beurteilung der Wirksamkeit der Massnahmen werden nach der Festlegung der realisierten Massnahmen abschliessend festgelegt. Generell wird die Erfassung von folgenden Indikatoren empfohlen:

- Auslastung Parkfelder
- Nachfrage / Umfrage bei Nutzern bezüglich Bedarf nach Sharing-Angebot (Auto, Lastenvelo)
- Auslastung Veloparkierung (Stichprobe, Rückfrage bei Nutzern)
- Prüfung Zweckmässigkeit der Veloabstellsystem basierend auf Nutzung (Anz. Spezialvelos, Kindervelos, Lastenvelos, E-Bikes, ...)
- Kontakt mit Nachbarn und Gemeinde bezüglich Suchverkehr oder Wildparkieren

8.3 Vorgehen bei mangelhafter Zielerreichung

Die Korrekturmassnahmen bei Nichterreichung der definierten Ziele werden basierend auf den bereits realisierten Massnahmen definiert. Folgende Korrekturmassnahme können geprüft werden:

- Anpassung / Einführung von Mobilitätsgutscheinen bei steigender Auslastung des Parkfeldangebotes
- Ergänzung und Attraktivierung Sharing-Angebot
- Ergänzung / Anpassung Anzahl und Ausstattung Veloabstellplätzen
- Ergänzung / Anpassung Angebot an Ladestationen für E-Mobilität
- Anpassung Angebot an Motorradabstellplätzen (zu Lasten von PW- Parkfeldern)