

MIWO - Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen

Beeinflussung der wohnungsbezogenen Mobilität
in bestehenden Siedlungen

Handbuch

Arbeitsgemeinschaft Fussverkehr Schweiz, VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Entwurf Oktober 2014



Impressum

MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen Handbuch zur Optimierung der wohnungsbezogenen Mobilität

Herausgeber

Fussverkehr Schweiz, VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Entwurf Oktober 2014

Bearbeitung

Thomas Schweizer, dipl. phil II, Geograf, SVI, Fussverkehr Schweiz
Samuel Bernhard, dipl. natw. ETH, VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Daniel Baehler, M.A., Geograf, VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Mitarbeit

Hochschule Rapperswil HSR, Abteilung Raumplanung
Klaus Zweibrücken, Dozent für Verkehrsplanung
Michal Arend, Dozent für Soziologie
Studierende des 3. Semester 2013 der Abteilung Raumplanung

Begleitgruppe

Theres Kuster, Stadt Zürich, Tiefbauamt, Mobilität und Planung
Eliane Leuzinger, Stadt Bern, Amt für Umweltschutz – Fachstelle Mobilitätsberatung
Marc Münster, sanu future learning ag
Viktoria Herzog, Amt für Verkehr, Kanton Zürich, Mobilitätsberatung in Unternehmen MIU
Stefan Schmidhofer, Allg. Baugenossenschaft Zürich ABZ, Projektleiter Umgebung und Ökologie
Monika Tschannen, Energie Schweiz für Gemeinden
Klaus Zweibrücken, HSR Hochschule für Technik Rapperswil

Kontakt

Fussverkehr Schweiz

Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich, info@fussverkehr.ch, www.fussverkehr.ch
Tel. 043 488 40 30

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

«autofrei leben»: Quellenstrasse 27, 8005 Zürich, www.verkehrsclub.ch
Tel. direkt 044 430 19 31
Hauptsitz: Aarberggasse 61, Postfach 8676, 3001 Bern
Tel. Zentrale 031 328 58 58
Zürich, Bern 2014

Fotos

Titelbild: Webseite Wohnbaugenossenschaft bep.
übrige Bilder durch Bearbeiter MIWO

Download

www.wohnen-mobilitaet.ch

Trägerschaft

Bundesämter BFE, ARE, BWO / HSR - Hochschule für Technik Rapperswil / Wohnbaugenossenschaften Schweiz / sanu future learning / Kanton Zürich – Amt für Verkehr / Städte und Gemeinden: Basel, Bern, Zürich, Horgen, Illnau-Effretikon



Inhaltsverzeichnis

1.	Vorwort.....	5
2.	Was bringt das Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen.....	7
3.	Akteure im MIWO-Prozess	9
4.	Ablauf eines MIWO-Prozesses.....	12
5.	Durchführung eines MIWO-Prozesses.....	14
5.1	Phase 1: Information und Bekanntmachung des MIWO - Angebotes.....	15
5.2	Phase 2: Durchführen eines MIWO-Prozesses	15
5.2.1	Auftrag.....	15
5.2.2	Startphase	16
5.2.3	Erhebung Daten.....	17
5.2.4	IST-Zustands-Analyse.....	17
5.2.5	Befragung BewohnerInnen.....	18
5.2.6	Bericht mit Massnahmenvorschlägen	19
5.2.7	Sitzung / Workshop auf Stufe Wohnbauträger und Gemeinde	19
5.2.8	Bereinigter Bericht mit Massnahmenvorschlägen	20
5.2.9	Umsetzungsprozess.....	20
5.2.10	Institutionalisierung des Mobilitätsmanagements	20
6.	Glossar	21
	Anhang	25
Anhang 1	MIWO - Analyseraster.....	27
Anhang 2	MIWO – Gesprächsleitfaden für Gespräch mit Liegenschaftsverwaltung	31
Anhang 3	MIWO – Fragebogen Verkehr und Mobilität in der Wohnsiedlung.....	35
Anhang 4	MIWO- Liste der möglichen Massnahmen auf Stufe Siedlung.....	37
Anhang 5	Liste der möglichen Massnahmen auf Stufe Quartier / Gemeinde	53



1. Vorwort

Mobilitätsmanagement ist ein Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage mit dem Ziel den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten¹. Mobilitätsmanagement bietet den VerkehrsteilnehmerInnen durch „weiche“ Massnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service Optionen, ihr Mobilitätsverhalten und ihre Einstellungen zur Mobilität zu verändern. Dabei übernehmen Akteure wie zum Beispiel Betriebe, Wohnbauunternehmen oder Schulen Verantwortung für den von ihnen verursachten Verkehr und kooperieren mit Gemeinden, Verkehrsbetrieben und –anbietern. Eine breite Palette von Massnahmen des Mobilitätsmanagements ist geeignet, die Nutzung des ÖV sowie der Mobilität zu Fuss und mit dem Velo zu fördern.

Das Projekt MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen liefert Instrumente, welche Wohnbauträger (Liegenschaftsverwaltungen, respektive Eigentümern) einsetzen können, um die wohnungsbezogenen Mobilität ihrer Mieterschaft in bestehenden Siedlungen zu optimieren. Das Mobilitätsverhalten der BewohnerInnen sowie das Mobilitätsangebot der Siedlung werden analysiert, mögliche Verbesserungen evaluiert und konkrete Massnahmen zur Förderung der Mobilität ohne eigenes Auto umgesetzt. Die BewohnerInnen werden über die bestehenden oder im Rahmen des Mobilitätsmanagements neu geschaffenen Mobilitätsalternativen informiert und zu deren Nutzung motiviert.

Das Projekt MIWO stellt sich in eine Reihe mit anderen Projekten, welche für die noch junge Fachrichtung Mobilitätsmanagement in letzter Zeit wichtige Instrumente geschaffen haben. Unter dem Dach von EnergieSchweiz für Gemeinden www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch sind dies

- MMU – Mobilitätsmanagement in Unternehmen
- MIPA - Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen» (siehe Kasten).

Zusätzliche relevante Instrumente sind beim Projekt

- Plattform autofrei / autoarm Wohnen zu finden: www.wohnbau-mobilitaet.ch

Die grössten Schnittstellen für MIWO ergeben sich mit MIPA. In den vorliegenden MIWO-Instrumenten wird deshalb verschiedentlich direkt auf diese verwiesen. MIPA setzt bereits in der Planungsphase an, während dem MIWO erst bei bestehenden Siedlungen „eingreift“, welche über ein Optimierungspotential in der wohnungsbezogenen Mobilität verfügen. Ein MIWO-Prozess muss nicht zwingend vollumfänglich durchlaufen werden. Ein „Herauspicken“ einzelner Elemente ist für Wohnbauträger, welche das Thema aktiv aufnehmen wollen, durchaus möglich und sinnvoll.

MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen

Das Angebot MIPA befasst sich mit dem Mobilitätsmanagement im Personenverkehr von neuen Arealen. Das Mobilitätsmanagement ist ein wichtiger Einflussfaktor, um das Verkehrsaufkommen in einem Areal zu reduzieren bzw. die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Velos sowie das zu Fussgehen zu fördern. Wichtig ist, dass das Mobilitätsmanagement mit der verkehrsbezogenen Infrastruktur ausserhalb und im Areal abgestimmt ist und ab Inbetriebnahme des Areals seine Funktion erfüllt. Auf der Website www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch sind alle MIPA-Instrumente zu finden: Handbuche zur Einbettung und Verankerung des Mobilitätsmanagements sowie für Mobilitätskonzepte für effiziente Areale, dazu eine Beispielsammlung und Checklisten.

¹ Definition nach Mobilitätsmanagement – Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis, Mechthild Stiewe / Ulrike Reutter, 2012

Das MIWO-Instrumentarium setzt sich aus folgenden Einzelprodukten zusammen:

MIWO-Flyer

Der MIWO Flyer beschreibt das Instrumentarium in Kürze und gibt einen Überblick über die wichtigsten Inhalte des MIWO Instrumentariums.

Zielgruppe: Einstieg für Gemeinden und Wohnbauträger, allgemein Interessierte

MIWO – Handbuch

Das MIWO – Handbuch bietet Mobilitätsberatern, Gemeinden und Wohnbauträgern Hilfestellungen, Ideen und Ansätze wie die wohnungsbezogene Mobilität in bestehenden Siedlungen beeinflusst werden kann.

Zielgruppe: Mobilitätsberater, Gemeinden und Wohnbauträger

Anhänge

In den Anhängen sind weiterführende Details zu finden

MIWO – Analyseraster, Ermittlung IST-Zustand Mobilität

Zielgruppe: Wohnbauträger

MIWO – Gesprächsleitfaden, Gespräch Liegenschaftsverwaltung

Zielgruppe: Wohnbauträger

MIWO – Fragebogen, Befragung BewohnerInnen

Zielgruppe: Wohnbauträger (ev. Gemeinden)

MIWO – Massnahmenliste Siedlung

Zielgruppe: Wohnbauträger

MIWO – Massnahmenliste Gemeinde

Zielgruppe: Gemeinden

MIWO-Fallbeispiele

Die Fallbeispiele aus dem MIWO-Projekt und dem Vorläuferprojekt Verkehrsparen in Siedlung und Quartier zeigen wichtige Eckpunkte an konkreten Beispielen

Übersichtstabelle und Teilberichte pro Fallbeispiel

Zielgruppe: Gemeinden und Wohnbauträger

MIWO-Präsentation, Powerpoint-Präsentation

Für den raschen Einstieg wird eine Powerpoint-Präsentation bereitgestellt, welche Zielsetzungen, Ablauf und wichtigste Massnahmen und Resultate darstellt.

Zielgruppe: Gemeinden und Wohnbauträger

2. Was bringt das Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen

MIWO richtet sich im Gegensatz zu MIPA an bereits gebaute und bewohnte Siedlungen, die beschriebenen Massnahmen können aber auch bei einem (Ersatz-)Neubau umgesetzt werden. Im Rahmen von MIPA gibt es seitens der Behörden je nach Grösse und Ausgestaltung eines Projektes Möglichkeiten, gewisse Vorgaben auch punkto Mobilität über die dort beschriebenen Instrumente zu machen, beispielsweise Kontingentierung des motorisierten Individualverkehrs im Rahmen einer Sondernutzungsplanung. Die mit MIWO beschriebenen Handlungsmöglichkeiten dagegen basieren allesamt auf Freiwilligkeit seitens der involvierten Akteure. Insbesondere die beteiligten Liegenschaftsverwaltungen oder Eigentümer müssen überzeugt sein vom Nutzen von möglichen Massnahmen im Rahmen eines Mobilitätsmanagements. Das Ziel möglicher Massnahmen kann am einfachsten mit der Formel «Gleich viel Mobilität mit weniger Verkehr» umschrieben werden. Der Nutzen für die Gemeinde sowie für die Bewohnenden selbst liegt eher auf der Hand.

Mit dem Durchführen eines Mobilitätsmanagements (Evaluation, Umsetzung und Einführung von Massnahmen, welche auf eine Änderung des Mobilitätsverhaltens der BewohnerInnen abzielen) werden diverse positive Entwicklungen in der Siedlung unterstützt:

Nutzen für die Wohnbauträger

- Lösungen finden und Angebote entwickeln für Probleme bei der wohnungsbezogenen Mobilität.
- Ein nachhaltiges Mobilitätsangebot steigert die Attraktivität der Siedlung und stellt somit einen Mehrwert dar.
- Der Wohnbauträger stärkt sein Image als fortschrittlicher Anbieter, nimmt den Trend hin zu mehr Ökologie (insbesondere Energiesparen) und zu gemeinsam nutzen anstatt besitzen auf.
- Die Zufriedenheit, der Zusammenhalt sowie die Identifikation der Mieterschaft mit der Siedlung werden erhöht. Damit kann die Mieterfluktuation gesenkt werden.
- Dank der Kenntnisse über die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohnerschaft können die Wohnbauträger ihre Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur (Parkplätze, Veloabstellplätze) benutzergerecht und effizienter planen.
- Der Wohnbauträger erwirbt das Wissen, wie er für ein künftiges oder anderes Projekt Parkplatz-reduziert und damit kostengünstiger bauen kann.

Nutzen für die Gemeinden

- Das Energiesparpotential der wohnungsbezogenen Mobilität wird besser ausgeschöpft und trägt zu einer innovativen Energiepolitik (Energistadt) bei.
- Ein nachhaltiges Mobilitätsangebot reduziert die Be- und Überlastung des Strassennetzes durch den motorisierten Individualverkehr (inkl. Parkierung) und schafft damit kostengünstige Alternativen zum Infrastrukturausbau.
- Mobilitätsmanagement fördert den Fuss- und Veloverkehr und trägt damit zur Belebung der Quartiere bei.
- Die Nachfrage und die Auslastung des öffentlichen Verkehrs werden potentiell vergrössert.
- Die lokale Versorgungs-Infrastruktur wird gestärkt durch Inanspruchnahme naher Einkaufs- und Freizeitangebote.

- Das Mobilitätsmanagement ist auch ein Element der Bewegungs- bzw. Gesundheitsförderung.
- Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen, unterstützt durch die Gemeinde, ist ein Angebot, das die Gemeinde als fortschrittlich positioniert und zu Imagegewinn führt.

Nutzen für die Bewohnenden

- Die Bewohnenden erhalten zusätzliche Mobilitätsoptionen und ein attraktiveres Angebot (Infrastruktur / Dienstleistungen).
- Die Bewohnenden können ihre persönlichen Mobilitätskosten senken. Sie profitieren – je nach Ausgestaltung der Angebote – von zusätzlichen (finanziellen) Vorteilen.
- Die Bewohnenden können ihre eigene Mobilität einfacher mit ihren persönlichen Werthaltungen punkto Umwelt / Energiesparen in Einklang bringen.
- Die Bewohnenden profitieren von einer geringeren Verkehrsbelastung innerhalb der Siedlung und in Siedlungsnähe.
- Die Lebensqualität im direkten Wohnumfeld und die Sicherheit für die Bewohnenden (insbesondere spielende Kinder) werden tendenziell erhöht.



3. Akteure im MIWO-Prozess

In einem MIWO-Prozess werden Mobilitätsinformationen von Wohnbauträgern, Gemeinden und Bewohnerschaft ermittelt und zusammengeführt. Es werden mögliche Massnahmen ausgearbeitet und ein Umsetzungskonzept erarbeitet. Dem Wohnbauträger kommt dabei als federführende Stelle eine zentrale Rolle im Prozess zu.

Wohnbauträger

Unter dem Begriff Wohnbauträger werden alle Ansprechpersonen, welche Entscheide rund um den Betrieb, den Unterhalt und die Weiterentwicklung einer Liegenschaft mitgestalten, zusammengefasst. Es sind dies insbesondere die Eigentümer und die Verwaltung. Weitere Involvierte sind die Wissensträger rund um die Fragen der Mobilität der BewohnerInnen, etwa Verwaltungsmitarbeitende in der Vermietung oder der / die AbwartIn einer Liegenschaft.

Das Engagement und der Wille seitens des Wohnbauträgers verkehrsreduzierende Angebote zu evaluieren, ist für den MIWO-Prozess zentral. Entsprechend muss die Federführung in jedem Projekt zwingend vom Wohnbauträger übernommen werden.

In einem ersten Schritt wird der IST-Zustand bezüglich des Mobilitätsangebotes erfasst (Angebot Parkierung, ÖV-Erschliessung, Fuss- und Velowegnetz, Angaben zu den Veloabstellanlagen, Nahversorgung etc.). Potentiale und Problemstellen werden erhoben.

Ein weiterer Arbeitsschritt ist ein Gespräch zwischen dem Wohnbauträger, welcher in der Regel auch ein umfassendes Wissen über die Siedlung besitzt und dem / der beauftragten MobilitätsberaterIn. Hier werden zusätzliche Informationen eingeholt, mögliche Massnahmen werden vorgestellt und bezüglich Realisierungsmöglichkeiten ausgelotet. Besitzt ein Wohnbauträger selber über das notwendige Wissen für die Umsetzung, können die entsprechenden Aktivitäten „inhouse“ gelöst werden.

Gemeinde

Die Gemeinde hat wesentliche Einflussmöglichkeiten auf das Mobilitätsangebot. Sie kann kraft ihrer Funktion gestaltend und lenkend auf das Verhalten der Bevölkerung und in einzelnen Quartieren einwirken. Die Gemeinde ist zuständig für den Bau und Unterhalt des Fuss- und Velowegnetzes, für öffentliche Veloabstellanlagen, für das Angebot und die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkierung. In der Bau- und Zonenordnung kann sie Bestimmungen zur Mobilität aufnehmen, welche die Entwicklung und die Situation in den privaten Siedlungen beeinflusst.

Eine zentrale Rolle kommt der Gemeinde zudem bei der Quartierentwicklung zu. Sie kann durch geeignete Projekte zu einer Belebung von Quartieren beitragen.

Als Wissensträgerin und –vermittlerin kann sie die beteiligten privaten Akteure in der Lösungssuche unterstützen, beispielsweise indem sie die Wohnbauträger über die vorhandenen Instrumente des Mobilitätsmanagements informiert und ihnen Beratung anbietet.

Für Instrumente und Möglichkeiten seitens der Gemeinde während der Planungsphase von neuen Projekten siehe MIPA-Handbuch Verankerung des Mobilitätsmanagements.

Bewohnerschaft

Je nach Struktur und Grösse einer Siedlung können unterschiedliche Gruppierungen einbezogen werden. In kleineren Siedlungen werden in erster Linie interessierte Einzelpersonen angesprochen,

in grösseren Siedlungen ist dies eine bestehende Siedlungskommission. Allenfalls wird im Laufe des Prozesses eine spezielle (Mobilitäts-)Kommission geschaffen.

Die Bewohnenden sind die direkt Betroffenen möglicher Massnahmen. Sie kennen die Bedürfnisse am genauesten. Sie müssen in der einen oder anderen Form bei der Durchführung eines Mobilitätsmanagements einbezogen werden, sollen die umgesetzten Massnahmen Aussicht auf Akzeptanz haben. Mögliche Gefässe für deren Einbezug sind etwa die schriftliche Befragung (siehe Anhang 3) oder ein Bewohneranlass, an welchem mögliche Massnahmen vorgestellt und diskutiert werden.

MobilitätsberaterIn

Für die Erfassung des IST-Zustandes, die Ableitung geeigneter Massnahmen und deren Umsetzung empfiehlt sich der Einbezug einer Fachperson. Diese sind in Fachbüros zu finden, welche Erfahrung beim Mobilitätsmanagement vorzuweisen haben. Einzelne Kantone oder Gemeinden verfügen in den Verwaltungen über Fachpersonen, welche eine entsprechende Beratung durchführen können. Für das Aufgleisen einer Projektstruktur siehe auch MIPA-Handbuch Mobilitätskonzepte für effiziente Areale, Kapitel 2.2.

Verfügt eine Liegenschaftsverwaltung über einen Stab an spezialisierten MitarbeiterInnen, ist es auch denkbar, dass etliche Aufgaben im Rahmen eines Mobilitätsmanagements „inhouse“ angesiedelt werden können. Im «MIPA-Handbuch Mobilitätsmanagement für effiziente Areale, Anhang II – Massnahmenbezogene Aufgaben des arealbezogenen Mobilitätsmanagers» sind die Aufgaben im Rahmen des Aufbaus eines Mobilitätsmanagements umschrieben.



4. Ablauf eines MIWO-Prozesses

In Kapitel 3 wurden die Akteure beschrieben, Kapitel 4 zeigt den Ablauf eines MIWO-Prozesses mit den verschiedenen Phasen, den wichtigsten Elementen und den dazugehörigen Instrumenten. In Kapitel 5 werden die verschiedenen Phasen detaillierter beschrieben. Die Federführung liegt grundsätzlich beim Wohnbauträger. Er kann Arbeiten selber erledigen oder für einzelne Schritte bzw. den gesamten Prozess einen Mobilitätsberater beauftragen. Der Prozess wird am Besten in einem Terminplan mit den entsprechenden Zuständigkeiten festgehalten.

Ablauf	Wichtigste Elemente	Instrument
--------	---------------------	------------

Phase 1: Gewinnung von möglichen Siedlung für den MIWO-Prozess

Vorlauf	Thematisierung der Mobilität in Wohnsiedlungen <ul style="list-style-type: none"> - Bekannt machen des Instrumentes - Aufzeigen der Vorteile - Suche nach Wohnsiedlungen mit Potential und Bereitschaft für die Durchführung 	MIWO-Präsentation
---------	---	-------------------

Phase 2: Durchführen eines MIWO-Prozesses

Auftrag	Wohnbauträger übernimmt Federführung <ul style="list-style-type: none"> - Bestimmen Oberziel - Formulieren des Auftrages - Budget - Einbeziehen Beratung, wenn nötig 	Schriftlicher Auftrag formulieren
Startphase	Festlegen <ul style="list-style-type: none"> - Bearbeitungsperimeter - Beteiligte - Projektorganisation - Überarbeiteter Auftrag 	MIWO-Präsentation
Erhebung Daten	<ul style="list-style-type: none"> - Erhebung Kenndaten (Wohnungs- und Mieterspiegel, Parkplätze) - Kenntnisstand der Verwaltung über Mobilitätsaspekte in der Siedlung 	MIWO-Gesprächsleitfaden
IST-Zustands-Analyse	<ul style="list-style-type: none"> - Beschaffung von Grundlagen - Analyse vor Ort - Fotografische Dokumentation 	MIWO-Analyseraster

Befragung ²	Umfrage bei den Bewohnenden über Fahrzeugbesitz und Mobilitätsverhalten	MIWO-Fragebogen
Bericht mit Massnahmenvorschlägen	<ul style="list-style-type: none"> - Zusammenstellen der Resultate - Ableitung von Potenzialen - Entwicklung von möglichen Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> - auf Stufe Siedlung - auf Stufe Quartier/Gemeinde 	MIWO Massnahmenliste Siedlung / Gemeinde
Sitzung / Workshop auf Stufe Wohnbauträger und Gemeinde	Diskussion der möglichen Massnahmen: <ul style="list-style-type: none"> - Priorisierung 	MIWO-Präsentation
Bereinigter Bericht mit Massnahmenvorschlägen	Bericht mit bereinigter Massnahmenliste inkl. Definition von Zuständigkeiten	
Umsetzungsprozess	<ul style="list-style-type: none"> - Budget/Offerten für die Umsetzung - Projektorganisation 	
Institutionalisierung des Mobilitätsmanagements	<ul style="list-style-type: none"> - Review - kontinuierliche Massnahmenumsetzung 	

² Eine Befragung der Bewohner ist v.a. sinnvoll bei grösseren Überbauungen oder wenn die Verwaltung geringe Kenntnisse über die Mobilitätsaspekte der Bewohnerschaft hat. Sie liefert wichtige Informationen zum Fahrzeugbesitz, zur Nutzung und zur Zufriedenheit. In den Bemerkungsfeldern werden zusätzliche Aspekte angesprochen.



Imfeldstrasse

46 Bahnhofquai

173

5. Durchführung eines MIWO-Prozesses

5.1 Phase 1: Information und Bekanntmachung des MIWO - Angebotes

Damit ein Mobilitätsmanagement in einer Wohnsiedlung gestartet werden kann, braucht es zuerst das Wissen um die Existenz dieses Instruments sowie den Willen eines Wohnbauträgers, die notwendigen Ressourcen bereitzustellen und einen entsprechenden Prozess zu starten.

Aufgrund der Freiwilligkeit möglicher Massnahmen (siehe Vorwort) kommt diesem ersten Schritt eine grosse Bedeutung zu. Das MIWO-Instrumentarium muss an Veranstaltungen der Wohnungswirtschaft sowie bei MobilitätsberaterInnen bekannt gemacht werden. Entscheidungsträger bei den Wohnbauträgern müssen motiviert werden, aktiv zu werden. Es braucht die Erkenntnis, dass das Wissen über die Mobilität der Bewohnerschaft von grossem Wert ist und die Beeinflussung der wohnungsbezogenen Mobilität ein Tätigkeitsfeld der Wohnbauträger sein kann und sein soll.

Die Erfahrung zeigt, dass Wohnbauträger von Siedlungen, welche über kein oder nur über ein geringes Parkierungsangebot verfügen, dem Thema offener gegenüberstehen. Für diese ist es ein Anreiz, das Mobilitätsangebot besser und gerechter auf die Mieterschaft zuzuschneiden.

Gemeinden können motiviert sein, mehr über die Belegung ihrer Strassenparkplätze zu wissen und den allfälligen Druck auf die öffentlichen Parkplätze gemeinsam mit den anstossenden Liegenschaften zu beeinflussen.

Ein Anstoss kann auch von der Bewohnerschaft kommen, welche einen Handlungsbedarf beispielsweise bei der Veloabstellanlagen oder der Autoparkierung sehen.

5.2 Phase 2: Durchführen eines MIWO-Prozesses

Vorbemerkung: Je nach Bedürfnis des Wohnbauträgers, können einzelne Elemente des MIWO-Prozesses ausgewählt werden. Es muss nicht zwingend der ganze Prozess durchlaufen werden.

5.2.1 Auftrag

Am Anfang eines Auftrages steht ein Wohnbauträger, welcher das Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen zum Thema machen will. Der Wohnbauträger übernimmt die Federführung für den nachfolgend zu definierenden Prozess.

- Formuliert werden muss ein Oberziel für das Projekt. Hilfreiche Fragen hierzu:
- Wo sind die grössten Probleme/Handlungsmöglichkeiten im Bereich Mobilität?
- Sind die Bedürfnisse der BewohnerInnen bekannt?
- Gibt es Probleme in der Vermietung, mit der Mieterfluktuation, welche durch ein verbessertes nachhaltiges Mobilitätsangebot beeinflusst werden könnten? etc.

Ist das Oberziel für das Projekt bestimmt, muss der federführende Wohnbauträger überlegen, welche Ressourcen bereitgestellt werden müssen, um die entsprechenden Lösungen zu erarbeiten. Gegebenenfalls muss eine externe Beratung (spezialisierte MobilitätsberaterIn) beigezogen werden.

Sind Ziel und Mittel bekannt, wird ein schriftlicher Auftrag formuliert.

5.2.2 Startphase

Ist eine Willensbekundung und ein Oberziel vorhanden, kann ein Auftrag formuliert werden. In der Startphase tauchen aber nach eingehendem Befassen mit der Materie bald Fragen auf.

Die wichtigsten Fragen müssen unter allen potentiellen Beteiligten des Projektes diskutiert werden. Idealerweise setzen sich alle internen und externen Ansprechgruppen (federführender Wohnbauträger plus ggf. MobilitätsberaterIn und VertreterIn Gemeinde) an einen Tisch und besprechen das Vorgehen. Mittels der MIWO-Präsentation (siehe Webseite) wird den Beteiligten anhand von Fallbeispielen aufgezeigt, welche Resultate sie aus dem Prozess erwarten können.

Je nach verfügbarem Budget müssen anschliessend der Rahmen und die Bearbeitungstiefe des Projektes festgelegt werden. Der engere – geographische - Perimeter ist in der Regel durch die Besitzstruktur gegeben. Das genaue Abstecken der Untersuchungsgrenzen ist insbesondere dann wichtig, wenn eine schriftliche Befragung durchgeführt werden soll. Darüber hinaus ist aber das Einzugsgebiet festzulegen, welches in die Betrachtung einbezogen werden soll.

Schliesslich muss eine geeignete definitive Projektorganisation festgelegt werden. Welche Personen mit welchen Funktionen sollen einbezogen werden. Die Aufgaben zwischen verwaltungsinternen und allenfalls auch -externen Stellen werden verteilt. Ebenso werden die Zuständigkeiten und Fristen bei der Projektbearbeitung festgesetzt. Entsprechend kann der Auftrag definitiv ausformuliert und überarbeitet werden – als Vorbereitung der eigentlichen inhaltlichen Arbeiten (im Ablaufschema in Kapitel 4 Arbeitsschritte ab Erhebung Daten).

Eine Unterstützung und ein Einbezug der Gemeinde ist sehr erwünscht, aber nicht in jedem Fall zwingend. Ein Einbezug der Gemeinde kann aber zumindest punktuell notwendig werden.



5.2.3 Erhebung Daten

In einem ersten Schritt geht es um die Erhebung von wichtigen Kenndaten zur Siedlung. Diese sind beim Wohnbauträger vorhanden, respektive einzuholen. Ein bewährtes Instrument ist die Organisation einer Sitzung zwischen der für die Bearbeitung zuständigen Person und den Wissensträgern beim Wohnbauträger. Hierzu wurde ein Gesprächsleitfaden (siehe Anhang 2) entwickelt. Er wird vor dem Gespräch an alle Teilnehmenden verschickt. Der Gesprächsleitfaden dient als inhaltlicher Raster, welcher während der Besprechung abgearbeitet werden kann. Wenn möglich sollen die Fragen zu Wohnungsspiegel und Mieterspiegel sowie die quantitativen Angaben zu Parkierung und Velo-Abstellplätzen schon zuvor von der Verwaltung ermittelt und ausgefüllt werden.

Die Sitzung dient dazu, den Fokus bei der IST-Analyse auf die von der Verwaltung als wichtig erachteten Punkte zu lenken. Ferner liefert sie Hinweise für die nachfolgende Formulierung von Massnahmenvorschlägen.

Schliesslich wird aufgrund der Sitzung auch klar, welche Besonderheiten bei einer allfälligen schriftlichen Befragung der BewohnerInnen berücksichtigt werden müssen. Ist die Mobilitätsstruktur und Alltagsmobilität der BewohnerInnen beispielweise schon bekannt, kann auf eine Befragung verzichtet werden. Gibt es in der zu untersuchenden Siedlung viele Leute, welche nicht genügend Deutsch sprechen, so ist das Übersetzen des Fragebogens oder eine Sprechstunde beim Ausfüllen der Fragebogen anzubieten.

Die Sitzung dient auch dazu, auszuloten, in welchen Bereichen Massnahmen am ehesten möglich sind oder wo Veränderungen unrealistisch sind.

Ferner ist die Zutrittsberechtigung der Projekt bearbeitenden Person, respektive der externen Fachperson für die Siedlung sicherzustellen - insbesondere für die Erhebung der Abstellsituation §der Velos im Keller und die Fotodokumentation. Idealerweise wird mit einer ortskundigen Person eine Quartierbesichtigung durchgeführt.

5.2.4 IST-Zustands-Analyse

Zur besseren Übersichtlichkeit bzw. zur Darstellung der Probleme und Potentiale erfolgt die IST-Analyse mithilfe einer Plangrundlage, welche entweder vom Wohnbauträger zur Verfügung gestellt wird oder bei der Gemeinde / Geometer angefordert wird. Für eine geringere Bearbeitungstiefe ist auch ein (allenfalls vergrösserter) Übersichtsplan 1:5'000 ausreichend.

Die Begehung vor Ort erfolgt mithilfe des Planes sowie des MIWO-Analyserasters (siehe Anhang 1). Der Analyseraster dient als Checkliste. Er wird Punkt für Punkt durchgegangen und entsprechende Beobachtungen festgehalten. Diese dienen als Grundlagen für den Bericht mit Massnahmenvorschlägen.

Eine Fotodokumentation macht den Bericht anschaulicher und vereinfacht das Problemverständnis. Eine fotografische Dokumentation erleichtert zudem die Kommunikation gegenüber den Ansprechgruppen beim Wohnbauträger oder externen Ansprechgruppen wie der Gemeinde, welche nicht direkt in die Bearbeitung involviert sind.

Zweckmässig ist ein Zusammenlegen der Sitzung beim Wohnbauträger und der Begehung vor Ort. Ein halber Tag sollte hierfür mindestens eingeplant werden. (Siehe auch Kap. 5.2.3).

5.2.5 Befragung BewohnerInnen

Für die Befragung der BewohnerInnen steht ein Fragebogen zur Verfügung (siehe Anhang 3). Er lehnt sich an die Befragungen des Mikrozensus Mobilität und Verkehr an, welche vom Bund alle fünf Jahre durchgeführt wird.

Um quantitativ repräsentativ Auswertungen machen zu können, ist eine möglichst hohe Rücklaufquote nötig. Die Wohnungsgrösse der Antwortenden kann durch einen Abgleich mit dem Angebot an vorhandenen Wohnungen zur Beurteilung der Repräsentativität genutzt werden. Falls vorhanden sind zusätzlich sozio-ökonomischen Daten (beispielsweise aus dem Mieterspiegel) mit den entsprechenden persönlichen Daten der Antwortenden zu vergleichen.

Die Rücklaufquote kann erhöht werden, wenn der Aufwand für die Antwortenden gering gehalten wird. Der MIWO-Fragebogen hat sich diesbezüglich bewährt. Unterstützt wird eine hohe Rücklaufquote, wenn der Absender der Befragung der Wohnbauträger selber ist. Ein zusätzlicher Anreiz bei der Fragebogen-Aktion mitzumachen, kann geschaffen werden, indem ein Wettbewerb integriert wird. (Verlosung von Reka Rail oder Rail-Checks).

Die Auswertung der Rückmeldungen liefert interessante Einblicke in die Mobilität. Es werden auf Fragen zur Nutzungshäufigkeit und zur Zufriedenheit gestellt. Als Referenzgrösse kann auf die Daten des Mikrozensus Mobilität und Verkehr zurückgegriffen werden. Die Auswertung kann in verschiedener Tiefe erfolgen. Neben einfachen Häufigkeitsanalysen in Excel können auch komplexere Abfragen gemacht werden. Hierzu sollte ein Statistikprogramm eingesetzt werden (z.B. SPSS).



Ein Vergleich mit den Ergebnissen in anderen Siedlungen (siehe MIWO-Fallbeispiele³) kann dem Wohnbauträger helfen, die in seiner Siedlung erhobenen Daten einzuordnen. Aus dem Vergleich wird ersichtlich, in welchen Bereichen das Potential für Massnahmen besonders hoch ist und wo es keinen Handlungsbedarf gibt.

Eine Befragung kann auch als Controlling-Instrument periodisch wiederholt werden und die Veränderung nachgezeichnet werden.

5.2.6 Bericht mit Massnahmenvorschlägen

Aufgrund der Analysen (Kap. 5.3 – 5.5) erfolgt die Erarbeitung von konkreten Massnahmenvorschlägen. Diese werden in einem Berichtsentwurf zusammengestellt. Ein MIWO-Bericht enthält die folgenden zentralen Elemente:

- Informationen mit Eckdaten zur Wohnungs- und Bewohnerstruktur
- Informationen über die wohnungsbezogene Mobilität der Bewohnenden: Fahrzeugbesitz, Fahrzeugnutzung, Verkehrsleistung, Abstell-situation, ÖV-Abonnementsbesitz usw. (Angaben aus der Befragung)
- Resultate aus der IST-Analyse vor Ort aus den Angaben aus dem Gespräch mit dem Wohnbauträger über die verschiedenen Verkehrsmittel (Fuss, Velo, ÖV, MIV), Darstellung der Probleme und Potenziale
- Massnahmenvorschläge (nach Adressat Wohnbauträger und Adressat Gemeinde)

Die Berichtsstruktur kann den MIWO-Fallbeispielen angelehnt werden⁴. Die MIWO-Massnahmenliste (siehe Anhang 4+5) dient als Hilfe. Dabei soll Massnahmenblatt um Massnahmenblatt durchgearbeitet und überlegt werden, welche Massnahmen aufgrund der Ausgangslage für die betreffende Siedlung in Frage kommen.

5.2.7 Sitzung / Workshop auf Stufe Wohnbauträger und Gemeinde

Idealerweise wird ein gemeinsamer Termin mit Vertretern des federführenden Wohnbauträgers sowie der Gemeinde vereinbart. Dies ermöglicht die Diskussion über Schnittstellen zwischen Wohnbauträger und Gemeinde. Alternativ können separate Sitzungen für die Ansprechgruppen innerhalb des Wohnbauträgers auf der einen Seite sowie die Gemeindebehörden auf der anderen Seite durchgeführt werden.

Seitens des Wohnbauträgers ist darauf zu achten, dass alle relevanten internen Ansprechpersonen eingeladen werden. Insbesondere Stellen, welche bei der Umsetzung möglicher Massnahmen wichtig sind, sollten eingebunden werden (beispielsweise Vermietung, AbwartIn, Betriebskommission etc.).

Allenfalls ist es auch angezeigt, eine Vertretung der Bewohnerschaft einzuladen (interessierte Einzelpersonen, Siedlungskommissionsmitglieder). Je nach Anzahl und Wissensstand der Sitzungsteilnehmenden muss festgelegt werden, ob eine Orientierung mit Diskussion, eine Arbeitssitzung oder gar ein strukturierter Workshop durchgeführt wird.

Ziel ist es, Massnahmen zu besprechen, anzupassen und anschliessend zu priorisieren. Der Schlussbericht enthält ausserdem Empfehlungen für das weitere Vorgehen.

³ Die MIWO-Fallbeispiele stehen zum Download bereit: www.wohnen-mobilitaet.ch

⁴ www.wohnen-mobilitaet.ch

5.2.8 Bereinigter Bericht mit Massnahmenvorschlägen

Der bereinigte Schlussbericht mit den Massnahmenvorschlägen und Empfehlungen geht an die Entscheidungsträger des Wohnbauträgers und die Gemeinde. Er dient als Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen. Die Planungsphase des MIWO-Prozesses ist damit abgeschlossen.

5.2.9 Umsetzungsprozess

Idealerweise wird durch den Wohnbauträger ein Anschlussprojekt gestartet. Dieses befasst sich mit der Umsetzung der Massnahmen. In der Regel wird dazu eine neue Offerte eingeholt und ein Auftrag ausgelöst für die weitere Bearbeitung.

Vorgeschlagen wird die Erstellung einer Matrix, in welcher für die einzelnen weiter zu verfolgenden Massnahmen wichtige Eckpunkte der Bearbeitung festgehalten, respektive abgeklärt werden:

- Ziel sowie Potential der Massnahmen beschreiben
- Budgetrahmen (einmalige Investition / jährlich wiederkehrend) grob festlegen
- Welche Aufgaben können intern beim Wohnbauträger gelöst werden (einmalig / im Betrieb)
- Welche Aufgaben müssen extern an eineN MobilitätsberaterIn vergeben werden (einmalig / im Betrieb)
- Welche Aufgaben können von der Gemeindebehörde übernommen werden

Danach müssen von den dazu vorgesehenen Bearbeitenden für die einzelnen Massnahmen Teilprojekte mit folgende Arbeitsschritte durchgeführt werden:

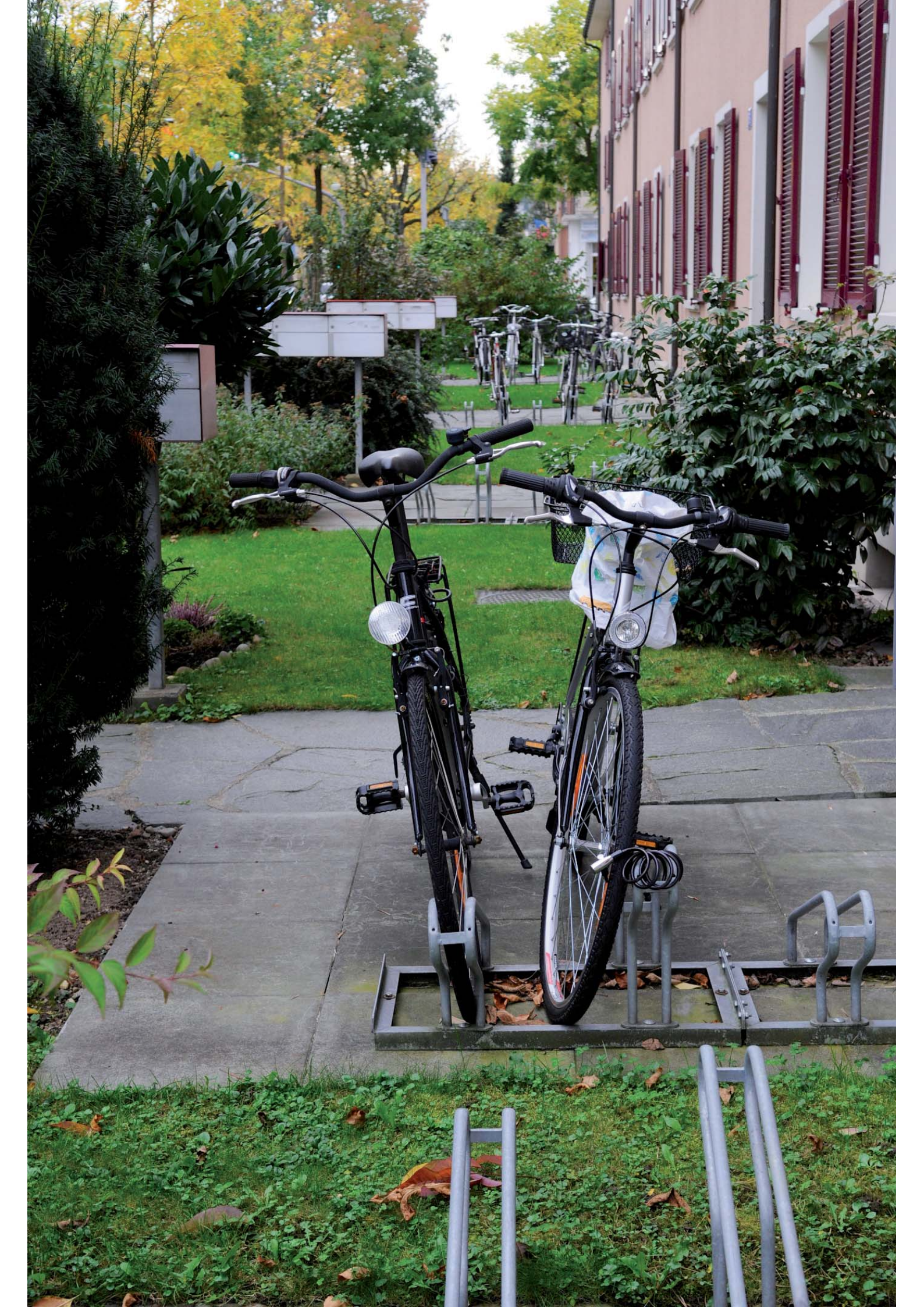
- Detaillösungen evaluieren
- Offerten einholen
- Betriebsvarianten ausformulieren
- Projektorganisation im Betrieb festlegen
- Finanzierungsmodell (bauliche Massnahmen aus Erneuerungsfonds / Verwendung Parkplatzgebühren / Benutzergebühren / weitere, respektive allgemeine Kosten) ausarbeiten
- Wirkungs- und Umsetzungskontrolle installieren

Ein Vorschlag die obigen Punkte umfassend geht an die Entscheidungsgremien. Die beschliessen die Umsetzung.

Für Aufbau eines Mobilitätskonzeptes, Projektorganisation, Bearbeitung möglicher Massnahmenbereiche sowie Installation einer Wirkungs- und Umsetzungskontrolle siehe auch MIPA-Handbuch Mobilitätskonzepte für effiziente Areale.

5.2.10 Institutionalisierung des Mobilitätsmanagements

Ist der Nutzen des Mobilitätsmanagements für den Wohnbauträger aus der Erarbeitungsphase (Kap. 5.2.3 bis 5.2.8 sowie aus dem Umsetzungsprozess (Kap. 5.2.9) klar ersichtlich, wird es für ihn einen logischen Schritt bedeuten, das Mobilitätsmanagement, langfristig in seiner Organisation zu institutionalisieren und eine verantwortliche Person zu bestimmen. Die wichtigsten Aufgaben sind die kontinuierliche Umsetzung von Massnahmen sowie die Überprüfung des Erfolgs von Massnahmen. Zur Wahrnehmung der Aufgaben im Mobilitätsmanagement müssen die notwendigen Geldmittel und personellen Ressourcen bereitgestellt werden.



6. Glossar

Autoteilen (privates Car-Sharing)	Gemeinsame Nutzung eines Privatautos unter Nachbarn oder Bekannten.
Car-Pooling	Organisation von Fahrgemeinschaften (Mitfahrgelegenheit). Für die wohnungsbezogene Mobilität stehen v.a. kleinere Strecken (Einkauf, Veranstaltungen) im Zentrum. Sie werden entweder auf privater Basis oder auf einer Internet-Plattform organisiert.
Car-Sharing	Ist die organisierte gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Autos, meist für kürzeren Gebrauch. In der Schweiz ist die Firma Mobility Car-Sharing Marktführer und wird mit dem Car-Sharing-Angebot gleichgesetzt.
E-Bike	Velo mit Tretunterstützung durch einen Elektromotor (Elektrovelo)
EnergieSchweiz für Gemeinden	Förderprogramm des Bundesamts für Energie BfE.
Liegenschaftsverwaltung	Umfasst Vermietung, Verwaltung, Betrieb und den Werterhalt von Immobilien, welche sie im Auftrag der Wohnungseigentümer (-> Wohnbauträger) durchführt. Die Zuständigkeiten und Kompetenzen der Liegenschaftsverwaltungen sind sehr unterschiedlich, entsprechend sind auch Entscheidungen in einem MIWO-Projekt entweder bei der Liegenschaftsverwaltung oder beim Eigentümer.
Mikrozensus Mobilität und Verkehr	Repräsentative Befragung zum Verkehrsverhalten, zum Fahrzeugbesitz und -nutzung in der Schweiz. Vom Bundesamt für Raumentwicklung ARE und Bundesamt für Statistik BFS alle fünf Jahre durchgeführt.
MIPA – Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen	Der Mobilitätsmanagement-Ansatz von MIPA bezieht sich in Abgrenzung zu MIWO auf grössere Areale mit Mischnutzung (Wohnen, Büro, Läden etc.), welche noch nicht realisiert sind. Im Rahmen von MIPA gibt es seitens der Behörden je nach Grösse und Ausgestaltung eines Projektes Möglichkeiten, Vorgaben auch punkto Mobilität zu machen.
MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen	Beeinflussung der wohnungsbezogenen Mobilität durch Bereitstellen geeigneter Instrumente zur Analyse der Mobilitätssituation, Ausarbeitung von Massnahmenvorschlägen und zu deren Umsetzung. Der Mobilitätsmanagement-Ansatz von MIWO fokussiert auf bestehende Liegenschaften mit bestehenden Mietverhältnissen.
MMU – Mobilitätsmanagement in Unternehmen	Beeinflussung der von einem Unternehmen ausgelösten Mobilität (primär der Pendlermobilität) durch Bereitstellen geeigneter Instrumente zur Analyse der Ausgangssituation, Ausarbeitung von Massnahmenvorschlägen und zu deren Umsetzung. .
Mobilität	Unter Mobilität wird hier die Beweglichkeit von Personen im geographischen Raum verstanden – im Sinne eines Potentials. Im Verkehr zeigt sich die realisierte Mobilität. Beide Begriffe lassen sich nicht gleichsetzen, da Mobilität die individuellen Motive und Hintergründe stärker betont.
Mobilitätsangebot	Das Grundgerüst des Mobilitätsangebots an einem bestimmten Ort besteht aus der übergeordneten von Bund und Kanton bereitgestellten Verkehrsinfrastruktur (beispielsweise Strassen, Bahn- und regionale Busverbindungen) sowie dem zugehörigen Betrieb. Gemeinden können mit Zusatzangeboten wie dem Ortsbus oder Beratung von Privaten entscheidend zu einer Attraktivierung des Mobilitätsangebotes beitragen und dieses mittels geeigneter Massnahmen in eine gewünschte Richtung lenken. Ebenso haben Wohnbauträger die Möglichkeit, mit

	Verbesserungen bei den siedlungseigenen Angeboten einen entscheidenden Beitrag zu liefern, weil sehr viele Wege bei der eigenen Wohnungstüre anfangen oder enden.
Mobilitätsdienstleistungen	Unter Mobilitätsdienstleistungen werden Angebote verstanden, welche das Mobilitätsverhalten (der BewohnerInnen) beeinflussen. Mögliche Angebote sind: Mobilitätsinformation, Waren- und Paketannahme in der Siedlung, Car-Sharing-Angebote, Gutscheine, Velo- und Anhänger-verleih etc.
Mobilitätsmanagement	Mobilitätsmanagement ist ein Prozess zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage mit dem Ziel, die Mobilitätsbedürfnisse effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten.
Motorisierter Individualverkehr MIV	Sammelbegriff für den Verkehr mit Personenwagen, Motorrädern, Kleinmotorrädern und Mofas.
Nahversorgung	Versorgung der Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen des kurz- und mittelfristigen Bedarfs im unmittelbaren Wohnumfeld. Der Begriff wird häufig auf den Lebensmittelbereich eingeeengt. Mit gemeint ist hier aber etwa auch der Bancomat oder die Poststelle.
Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Sammelbegriff für kollektiven fahrplangebundenen Verkehr mit Bahn, Bus, Tram, Postauto, Schiff etc.
Parkplatzbewirtschaftung	Zeitliche Einschränkung und/oder Erhebung von Gebühren für die Nutzung von Parkieranlagen.
Quartier	Unter einem Quartier wird hier ein zusammenhängender Teil einer grösseren Ortschaft verstanden, welcher gemeinsame Bezugspunkte aufweist (beispielsweise Einkaufsmöglichkeiten, kulturelle Einrichtungen wie Quartiertreff, Bibliotheken etc.). Die Wohnungen eines Quartiers gehören in der Regel einer Vielzahl von Wohnbauträgern. Die Federführung für die Quartierentwicklung obliegt der Gemeinde.
Rücklaufquote Fragebogen	Anzahl Antwortende bei einer Befragung geteilt durch Anzahl der Gesamtzahl der Bewohnenden einer Siedlung.
Siedlung	Unter dem Begriff Siedlung wird in diesem Bericht eine Einheit von Wohnungen verstanden, welche einem einzigen Wohnbauträger gehören bzw. von diesem verwaltet werden. Entsprechend werden Entscheide für mögliche Massnahmen im Mobilitätsmanagement von diesem getroffen.
Sondernutzungsplanung	Spezielle Rechtsetzung, welche von Gemeinden bezüglich einem Bauprojekt erlassen werden können, welches seiner Grösse, Nutzungsvielfalt wegen ausserhalb des ordentlichen Baugenehmigungsverfahrens behandelt wird.
Wohnbauträger	Als Wohnbauträger wird die Organisationseinheit bezeichnet, welche als Eigentümer über eine grössere Zahl von Wohnungen am gleichen Standort (Siedlung) verfügt und für deren strategische Ausrichtung verantwortlich zeichnet, hier namentlich für die Entscheidungen im Bereich Mobilität. Der Wohnbauträger kann die Zuständigkeit für einzelne Massnahmen oder Massnahmenpakete an die Liegenschaftsverwaltung delegieren.
Wohnungsbezogene Mobilität	Wohnungsbezogene Mobilität ist diejenige Mobilität, welche BewohnerInnen einer Siedlung von Ihrer Haustüre aus, respektive zu dieser zurück unternehmen. Das Mobilitätsverhalten der BewohnerInnen kann mit verschiedenen Faktoren beeinflusst werden, etwa der Lage der Wohnung, der Anbindung an den ÖV oder der Ausstattung mit Mobilitätsdienstleistungen.



Lettenstrasse

BEP

mobility
car sharing

Anhang

Anhang 1: MIWO-Analyseraster

Anhang 2: MIWO-Gesprächsleitfaden

Anhang 3: MIWO-Fragebogen

Anhang 4: MIWO-Massnahmenliste Siedlung

Anhang 5: MIWO-Massnahmenliste Gemeinde

Anhang 1 MIWO - Analyseraster

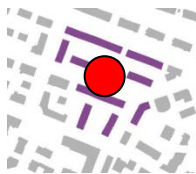
Name der Siedlung:

Zielsetzung

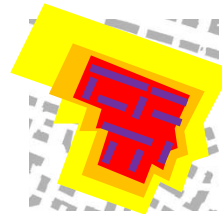
Der Analyseraster ist eine Checkliste, welche alle mobilitätsrelevanten Aspekte einer Wohnsiedlung beinhaltet. Sie dient als Grundlage für die «Bestandsaufnahme Mobilität».

Erläuterungen

Einige der Kriterien lassen sich über Pläne erheben. Andere können über GIS-Browser (ARE: <http://map.aren.admin.ch> und/oder kantonale / städtische) erhoben werden. Bei den GIS-Browsern sollen dazu die Spezialthemen miteinbezogen werden wie die Umgebungsanalyse oder das Strassenlärm-Informationssystem. Die Verkehrskriterien lassen sich vor allem auf den Betreiber-Webseiten herauslesen (SBB, Mobility usw.). Ein Teil der Kriterien lassen sich nur vor Ort in der Bestandesanalyse erheben. Soll die Lage erhoben werden, so ist diese im Analyseplan grafisch darzustellen.




Die Erschliessungsqualität soll vom definierten Siedlungsschwerpunkt aus bestimmt werden



Die Entfernung zu Infrastruktureinrichtungen soll mittels Puffer bestimmt werden

Nr.	Kriterium					Daten
1	Standort					
1.1	Lage im Stadtquartier (Entfernung zum Quartierzentrum; Luftlinie)	<300m <input type="checkbox"/>	300-500m <input type="checkbox"/>	>500m <input type="checkbox"/>	<i>Plan</i>	
1.2	Besteht ein zweites Quartierzentrum (Subzentrum) im Umkreis von 1000m?	Ja <input type="checkbox"/>		Nein <input type="checkbox"/>	<i>Plan</i>	
1.3	Entfernung zum Stadtzentrum (Luftlinie)	<500m <input type="checkbox"/>	500-1000m <input type="checkbox"/>	>1000m <input type="checkbox"/>	<i>Plan</i>	
1.4	Bebauungsstruktur	Einzelbau <input type="checkbox"/>	Zeilenbebauung <input type="checkbox"/>	Blockbebauung <input type="checkbox"/>	<i>Plan</i>	
1.5	Bevölkerungsdichte (Einwohner pro Hektar)	...				<i>GIS ARE</i>
1.6	Beschäftigtendichte (Beschäftigte pro Hektar)	...				<i>GIS ARE</i>
2	Erschliessungsqualität öffentlicher Verkehr					
2.1	ÖV-Güteklasse (ARE)	A <input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>	<i>GIS ARE</i>
2.1	Nächster (S-)Bahnhof, Name:					
2.1.1	Entfernung zum nächsten (S-)Bahnhof (vom Siedlungsschwerpunkt aus)	≤300m <input type="checkbox"/>	≤500m <input type="checkbox"/>	>500m <input type="checkbox"/>	<i>Plan</i>	
2.1.2	Umsteigefreie Verbindungen zum nächsten (S-)Bahnhof (Tram und Bus)	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Anzahl Linien: ...	Anzahl / h ...	Fahrzeit: ...min	<i>Internet</i>

2.2	Umsteigefreie Verbindungen zum Fernverkehrs-Bahnhof (Zürich HB, Basel SBB, Bern, usw.)					
2.2.1	Tram	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Anzahl Linien: ...	Anzahl / h ...	Fahrzeit: ...min	<i>Internet</i>
2.2.2	Bus	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Anzahl Linien: ...	Anzahl / h ...	Fahrzeit: ...min	<i>Internet</i>
2.3	Tram					
2.3.1	Entfernung zur nächsten Tramhaltestelle (vom Siedlungsschwerpunkt aus)	$\leq 150m$ <input type="checkbox"/>	$\leq 300m$ <input type="checkbox"/>	$> 300m$ <input type="checkbox"/>		<i>Plan</i>
2.3.2	Anzahl Linien			...		<i>Internet</i>
2.3.3	Abfahrten in Spitzenstunde (alle, beide Richtungen)			...		<i>Internet</i>
2.3.4	Ausstattung / Gestaltung der nächsten Tramhaltestelle			...		<i>Vor Ort</i>
2.4	Bus					
2.4.1	Entfernung zur nächsten Bushaltestelle (vom Siedlungsschwerpunkt aus)	$\leq 150m$ <input type="checkbox"/>	$\leq 300m$ <input type="checkbox"/>	$> 300m$ <input type="checkbox"/>		<i>Plan</i>
2.4.2	Anzahl Linien			...		<i>Internet</i>
2.4.3	Abfahrten in Spitzenstunde (alle, beide Richtungen)			...		<i>Internet</i>
2.4.4	Ausstattung und Gestaltung der nächsten Bushaltestelle			...		<i>Vor Ort</i>
2.5	Umsteigefreie Verbindungen zu einem städtischen öV-Knoten (Tram/Bus, nicht Bahnhof)					
2.5.1	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Name: ...	Anzahl Linien: ...	Anzahl / h: ...	Fahrzeit: ...min	<i>Internet</i>
3	Erschliessungsqualität Veloverkehr					
3.1	Streckenlänge und Topografie					
3.1.1	Streckenlänge bis zum nächsten Bahnhof in km Topografie (Höhenunterschied auf der Strecke in m)				<i>Plan</i> <i>Plan</i>
3.1.2	Streckenlänge bis zum nächsten Quartierzentrum in km Topografie (Höhenunterschied auf der Strecke in m)				<i>Plan</i> <i>Plan</i>
3.1.3	Streckenlänge bis zum zweiten Quartierzentrum (Subzentrum) in km Topografie (Höhenunterschied auf der Strecke in m)				<i>Plan</i> <i>Plan</i>
3.2	Veloabstellmöglichkeiten					
3.2.1	Lage und Anzahl Velostellplätze (aussen) in der Siedlung			ungedeckt ...	gedeckt ...	<i>Vor Ort</i>
3.2.2	Zugänglichkeit der Veloabstellplätze	gut <input type="checkbox"/>	mittel <input type="checkbox"/>	schlecht <input type="checkbox"/>		<i>Vor Ort</i>
3.2.3	Veloabstellanlagen im Quartier (Lage, Anzahl)			ungedeckt ...	gedeckt ...	<i>Vor Ort</i>
3.2.4	Fehlende Veloabstellanlagen (Lage)			...		<i>Vor Ort</i>

4 Erschliessungsqualität Fussverkehr						
4.1	Lage der Fusswegverbindungen im Quartier (Netzstruktur, Lücken, Höhenunterschiede, Treppen)	...		Vor Ort		
4.2	Netzzustand im Quartier (Breite, Gefahrenpunkte, Probleme)	...		Vor Ort		
4.3	Fusswegverbindungen innerhalb Siedlung Hauseingänge sind aus allen Richtungen direkt und umwegfrei erreichbar	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	Vor Ort		
4.4	Das Fusswegnetz innerhalb der Siedlung ist frei von Motorfahrzeugverkehr	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	Vor Ort		
4.5	Fusswegverbindungen im Quartier Es besteht ein dichtes Fusswegnetz ohne Netzlücken (keine trennenden Elemente wie Bahnlinien und Strassen ohne genügende Querungsmöglichkeiten)	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	Vor Ort		
4.6	Der Fussweg zum Quartierzentrum ist attraktiv (frei geführt, entlang schwach befahrener Strassen, Bestandteil von Tempo-30 oder Begegnungszonen) separate qualitative Beschreibung	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	Vor Ort		
5 Verkehrsregime						
5.1	Verkehrsberuhigte Zonen (z.B. Tempo-30- und Begegnungszonen) in der Siedlung (Lage)	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	Vor Ort		
5.2	Verkehrsberuhigte Zonen (z.B. Tempo-30- und Begegnungszonen) im Quartier (Lage)	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	Vor Ort		
5.3	Motorfahrzeugfreie/-arme Strassen in der Siedlung gemäss den SSV-Signalen 2.13, 2.14 (Lage)			Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	Vor Ort
5.4	Motorfahrzeugfreie/-arme Strassen im Quartier gemäss den SSV-Signalen 2.13, 2.14 (Lage)	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	Vor Ort		
6 Mobilitätsdienstleistungen						
6.1	Mobility – Standort (in der Siedlung)	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	Anzahl Fahrzeuge: ...	Mobility	
6.2	Entfernung zum nächsten Mobility – Standort in m	...		m	Plan	
6.3	Anzahl Mobility-Fahrzeuge (alle Standorte im Quartier bis 500m)	...			Mobility	
6.4	Depotmöglichkeit für Hauslieferdienst oder Pakete	...			Vor Ort	
6.5	Andere Mobilitätsdienstleistungen (Art und Lage)	...			Vor Ort	
7 Motorisierter Individualverkehr						
7.1	Anzahl privater markierter Stellplätze in der Siedlung (für Bewohner und Besucher) - oberirdisch	...			Vor Ort	
7.2	Anzahl öffentliche Parkplätze im Quartier (sinnvolle Abgrenzung wählen und im Plan eintragen)	blaue PP	weisse PP		Vor Ort	
				
7.3	Belegungsgrad (Erhebung zu mind. zwei verschiedenen Tageszeiten ev. qualitative Aussagen (voll belegt / wenige / viele freie PP)	Zeit: ... Belegung: ...			Vor Ort	
7.4	Illegal benutzte Stellplätze innerhalb Siedlung	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	Anzahl	Lage	Vor Ort
				
7.5	Illegal benutzte Stellplätze im Quartier	Ja <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	Anzahl	Lage	Vor Ort
				

8 Versorgung; Einkauf und Dienstleistungen					
8.1	Nächstgelegene Einkaufsmöglichkeiten für Güter des täglichen Bedarfs	<300m <input type="checkbox"/>	300-700m <input type="checkbox"/>	>700m <input type="checkbox"/>	Plan Vor Ort
8.2	Nächstgelegener Supermarkt	<300m <input type="checkbox"/>	300-700m <input type="checkbox"/>	>700m <input type="checkbox"/>	Plan Vor Ort
8.2	Lage weiterer privat nutzbarer Gewerbe- und Dienstleistungsangebote und Art des Angebots	...			Vor Ort

9 Betreuungs- und Bildungseinrichtungen					
9.1	Kindertagesstätten (Anzahl in der Entfernung von der Siedlung), Lage	<300m ...	>700m ...	Plan	
9.2	Kindergarten (Anzahl in der Entfernung von der Siedlung), Lage	<300m ...	>700m ...	Plan	
9.3	Primarschulen (Anzahl in der Entfernung von der Siedlung), Lage	<300m ...	>700m ...	Plan	
9.4	Sekundarschulen und Gymnasien (Anzahl in der Entfernung von der Siedlung), Lage	<300m ...	>700m ...	Plan	

10 Möglichkeiten der Naherholung und Freizeit					
10.1	Entfernung zum nächsten Spielplatz in der Siedlung (Entfernung und Lage)	<150m <input type="checkbox"/>	150-300m <input type="checkbox"/>	300-500m <input type="checkbox"/>	Plan Vor Ort
10.2	Entfernung zur nächsten Naherholungs- und Freizeitmöglichkeit (z.B. Quartierzentrum, kleiner Park)	<300m <input type="checkbox"/>	300-500m <input type="checkbox"/>	>500 <input type="checkbox"/>	Plan Vor Ort
10.3	Entfernung zu bedeutendem Grün- oder Freiraum (z.B. grosse Parkanlage, Wald)	<300m <input type="checkbox"/>	300-700m <input type="checkbox"/>	>700m <input type="checkbox"/>	Plan Vor Ort
10.4	Entfernung zu bedeutenden Kultur- und Freizeitangebot (z.B. Kulturzentrum, Hallenbad) und Art des Angebots: ...	<500m <input type="checkbox"/>	500-1000m <input type="checkbox"/>	>1000m <input type="checkbox"/>	Plan Vor Ort

11 Umweltqualität (sofern Daten vorhanden sind, z.B. GIS Browser Kanton Zürich)					
11.1	Lärmbelastung	Emissionspegel in dB(A) ...		Grenzwert überschritten Ja <input type="checkbox"/> / Nein <input type="checkbox"/>	GIS
11.2	Luftbelastung NO ₂ -Immissionen Jahresmittelwert NO ₂ -Jahresmittelwert in µg/m ³	<16 µg/m ³ <input type="checkbox"/>	<30 µg/m ³ <input type="checkbox"/>	>44 µg/m ³ <input type="checkbox"/>	GIS

Bemerkungen, wesentliche Beobachtungen (z.B. bereits offensichtlich realisierte Mobilitätsmanagement-Massnahmen wie Fussweg-Signalisation, sichtbare öV-Informationen usw.)

Anhang 2 MIWO – Gesprächsleitfaden für Gespräch mit Liegenschaftsverwaltung

Analyse des Istzustandes

Für die Erhebung des aktuellen Zustandes werden die wichtigsten Strukturmerkmale der Siedlung erhoben. Dazu dient der folgende Gesprächsleitfaden. Er enthält tabellarische Übersichten und Diskussionspunkte, welche in einem ersten Gespräch angesprochen werden sollen. Der tabellarische Teil der Befragung wird idealerweise vorgängig ausgefüllt und dient dabei als Grundlage.

Wohnungsspiegel

Übersicht über die Zahl der Wohnungen und die Wohnungsgrösse (Anzahl Zimmer)

Anzahl Zimmer	Anzahl Wohnungen
1 Zimmer	
1 1/2 Zimmer	
2 Zimmer	
2 1/2 Zimmer	
3 Zimmer	
3 1/2 Zimmer	
4 Zimmer	
4 1/2 Zimmer	
5 Zimmer und grösser	
Total Wohnungen	

Mieterspiegel

Abschätzungen über die Mieterstruktur (Zahlen soweit vorhanden, ansonsten Schätzungen)

Anzahl BewohnerInnen	Anzahl Bewohner genau falls vorhanden	Anzahl Bewohner geschätzt
Anzahl Männer		
Anzahl Frauen		
Anzahl Kinder bis 18 Jahre		
Total Bewohner/innen		

Haushaltgrösse	Anzahl Mietverhältnisse	Anzahl Mietverhältnisse geschätzt in %
1 Person		
1 erwachsene Person mit Kind(ern)		
2 erwachsene Personen		
2 erwachsene Personen mit Kind(ern)		
3 und mehr erwachsene Personen		

Alter der Mieterschaft	Anzahl Mietverhältnisse	Anzahl Mietverhältnisse geschätzt in %
Mieterschaft unter 30		
Mieterschaft 30 - 50		
Mieterschaft 50 - 65		
Mieterschaft über 65 Jahre		

Wohndauer in Jahren	Anzahl Mietverhältnisse	Anzahl Mietverhältnisse geschätzt in %
weniger als 1 Jahr		
1 - 3 Jahre		
3 - 5 Jahre		
5 - 10 Jahre		
mehr als 10 Jahre		

Nationalität	Anzahl Mietverhältnisse	Anzahl Mietverhältnisse geschätzt in %
Schweizer/in		
Ausländer/in		

Parkierung

Autoparkplätze	Anzahl	Preis pro PP
Parkplätze im Freien		
Parkplätze in Garagenbox (Anzahl)		
Parkplätze in Sammelgarage		
zusätzliche Besucherparkplätze		
Total		
Gibt es weiter fest zugesicherte Parkplätze in Fremdliegenschaften?		
Wo? (Standort, Vermieter)		

Motorrad-Parkplätze	Anzahl	Preis pro PP
Motorrad-Parkplätze im Freien gedeckt		
Motorrad-Parkplätze in Sammelgarage		
Wo? (Standort)		

Vermietungsspiegel Parkplätze	Anzahl
vermietete an Bewohnende	
Besucherparkplätze	
vermietete an FremdmietterInnen	
Weitere Kategorie? (Bezeichnung, Anzahl)	
Leerstand	
Total	

Kurze Diskussion über Parkierungssituation allgemein

- Besteht ein Nachfrageüberhang?
- Ist der aktuelle Zustand auch der Normalzustand?
- Haben sich in den letzten Jahren relevante Veränderungen ergeben? Welche?
- Gibt es über das Jahr jeweils grössere Schwankungen oder ist eine grosse Konstanz vorhanden? Wenn grössere Schwankungen – in Bezug auf was?
- Gibt es aus Ihrer Sicht Handlungsbedarf / Verbesserungsmöglichkeiten?
- Gibt es auch illegale Parkierung?
- Wie sieht die Parkierung auf den angrenzenden Strassen aus (subjektive Einschätzung zum Parkierungsdruck / Besetzung blaue Zone-PP – wochentags, Wochenende)?
- Wer parkiert hier? Sind es Bewohnende?
- Wie gross ist der Kostendeckungsgrad der vermieteten Parkplätze?
- Distanz von Parkplatz zur Wohnung (über Treppenhaus / Lift erreichbar oder über interne Wege)
- Thema Motorrad: Wo werden diese abgestellt? Gibt es diesbezüglich Probleme?

Velo-Abstellplätze

Anzahl oder Schätzung der Abstellplätze	
oberirdisch im Freien gedeckt	
oberirdisch im Freien nicht gedeckt	
ebenerdig zugänglich in geschlossenen Räumen	
über Rampe erreichbar Unterniveau	
nur über Treppe erreichbare	
Total	
Gibt es noch fest zugesicherte Veloparkierung in Fremdliegenschaften?	
Oder alternativ Angaben über Anzahl Räume und ungefähre Fläche	

Kurze Diskussion über Situation bezüglich Veloinfrastruktur

- Ist das Angebot und Qualität ausreichend?
- Liegen sie am richtigen Ort?
- Haben sich in den letzten Jahren Änderungen bei der Veloparkierung ergeben oder sind welche vorgesehen? (neue Abstellanlagen)
- Gibt es Anregungen / Anträge von den MieterInnen?
- Weitere spezifische Probleme / „wildes“ Velo parkieren
- Wo werden Kinderwagen, Kindervelos, Anhänger, Aussenspielzeuge gelagert?
- Ist das Quartierumfeld bezüglich Velorouten attraktiv?
- Sehen Sie Verbesserungsmöglichkeiten?

Fussverkehr

- Wie sieht die interne Erschliessung bezüglich Fusswege aus? (z.B. Trampelpfade als Indiz für fehlende Verbindungen)
- Sind alle Eingänge mit Kinderwagen erreichbar? Sind die Zugänge behindertengerecht?

- Sind Eingangsbereiche witterungsgeschützt?
- Anbindung an Fusswegnetz in der Umgebung / ÖV-Haltestellen / Läden
- Lage der Schulen (Hort / Kindergarten / Oberstufe)

Versorgung mit täglichem / wöchentlichem Bedarf (Einkauf)

- Erachten Sie die Nahversorgung als ausreichend?
- Wo gehen die Leute einkaufen?
- Haben sich hier in den letzten Jahren Änderungen ergeben?

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- Gibt es aus Ihrer Sicht Mängel im ÖV-Angebot?
- Wie schätzen Sie der ÖV-Erschliessungsgüte ein (Lage Haltestellen, Taktfrequenz, Nachtangebot, Wochenende, Direktverbindungen etc.)?

Mobilitätsdienstleistungen

Welche der nachfolgenden Mobilitätsdienstleistungen wurden bereits realisiert?

Für welche sehen Sie in Ihrer Siedlung ein Potential?

- Car-Sharing-Standplatz (Mobility)
- Verleih von Velos / Anhängern für den Einkauf, Reparaturservice für Velo
- Hauslieferdienste / Depot für Waren- und Paketannahme in der Siedlung
- Einrichtung eines Quartierladens
- Kooperation mit Taxi-Unternehmen für Mengenrabatt
- Finanzielle Anreize für Bewohnende (z. B. Mieterticket, Vergünstigungen bei Mobility etc.)
- Plattform für Car-Pooling in der Nachbarschaft
- Informationen über den ÖV (Haltestellen-Fahrpläne)
- Informationen zu Velomiete, E-Bikes und Services, Gesundheitsaspekte des Velofahrens etc.
- Informationen über Mobilität (auf Webseite der Siedlung, Informationen für Neuzuziehende, etc.)?

Fragen zum Mobilitätsverhalten der Bewohnerschaft allgemein

Gibt es noch weitere wichtige Aspekte bezüglich Mobilität? Beispielsweise:

- Erreichbarkeit von Grünräumen / Spielplätzen
- Verkehrsberuhigung – ist diese genügend?
- Könnten zusätzliche Massnahmen ergriffen werden wie Begegnungszonen, Nachtfahrverbote, Teilfahrverbote, andere Wegführung für den motorisierten Individualverkehr?
- Weitere?

Anhang 3 MIWO – Fragebogen Verkehr und Mobilität in der Wohnsiedlung

Verkehr und Mobilität in der Wohnsiedlung XY

Frage 1: Wie viele Zimmer hat Ihre gegenwärtige Wohnung und wie lange wohnen Sie darin?

Anzahl Zimmer	weniger als 1 Jahr	1-3 Jahre	3-5 Jahre	5-10 Jahre	mehr als 10 Jahre
Wohndauer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Frage 2: Bitte tragen Sie in der folgenden Tabelle für alle Mitglieder Ihres Haushaltes ihr Alter, ihr Geschlecht, ihre Nationalität und die Angaben zur Erwerbstätigkeit ein. Verwenden Sie dabei bitte die angegebenen Kürzel.

	ich selber	Person 2	Person 3	Person 4	Person 5	Person 6	Person 7
Alter (in Jahren)							
Geschlecht (m/w)							
Nationalität**							
Erwerbstätigkeit**)							

*) CH = Schweizer/in A = Ausländer/in
**) E = Erwerbstätig / A = in Ausbildung / H = Hausfrau/Hausmann / R = Rentner / AL = Arbeitslos

Frage 3: Wie viele Autos gibt es in Ihrem Haushalt und wo werden diese Autos normalerweise zu Hause abgestellt bzw. parkiert?

	Anzahl Autos, die ... (bitte unten Anzahl eintragen) abgestellt werden
Total Anzahl Autos im Haushalt	auf öffentlichen markierten oder nicht markierten Parkplätzen
	auf öffentlichen Parkplätzen in der blauen Zone
	auf privaten oder gemieteten Parkplätzen innerhalb der Wohnsiedlung
	auf privaten oder gemieteten Parkplätzen ausserhalb der Wohnsiedlung

Frage 4: Wie viele Kilometer pro Jahr werden mit den bei der Frage 3 erwähnten Autos zurückgelegt? (Falls Sie die jährliche Kilometerzahl je Auto in Ihrem Haushalt nicht wissen, machen Sie bitte eine ungefähre Schätzung. Überspringen Sie bitte diese Frage, wenn Sie in Ihrem Haushalt keine Autos haben).

Anzahl km/ Jahr	Auto 1	Auto 2					
	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Frage 5: Parkplatzsituation

Sind Sie der Meinung, dass es zu wenige oder zu viele öffentliche Strassenparkplätze in der Umgebung Ihrer Wohnsiedlung gibt?

zu wenig	eher zu wenig	gerade richtig	eher zu viele	zu viele
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Frage 6: Wie viele andere Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt und wo werden diese Fahrzeuge normalerweise abgestellt?

	Total Anzahl im Haushalt	davon abgestellt im Haus	abgestellt draussen auf einem gedeckten Abstellplatz	abgestellt draussen auf einem nicht gedeckten Abstellplatz
Motorräder / Töff / Mofas				
Elektrovelos				
Velos				

Frage 7: Wie viele Abonnemente des öffentlichen Verkehrs gibt es in Ihrem Haushalt?

Anzahl SBB Halbtax-Abonnemente		Anzahl
Anzahl SBB General-Abonnemente		
Anzahl Strecken- oder Zonenabonnemente		

Frage 8: Wie viele Personen in Ihrem Haushalt sind Mitglied von Mobility Carsharing?

Anzahl	<input type="text"/>
--------	----------------------

Alle folgenden Fragen richten sich nur an Sie persönlich.

Frage 9: Bitte schätzen Sie, wie häufig Sie folgende Verkehrsmittel während einer Durchschnittswoche ausserhalb der Ferien benutzen.

	5 x pro Woche oder häufiger	3 - 4 x wöchentlich	1 - 2 x wöchentlich	weniger als 1 x wöchentlich oder nie
Auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorrad / Töff / Mofa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öffentlicher Verkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Elektrovelo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Velo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bitte schätzen Sie, wie häufig Sie während einer Durchschnittswoche ausserhalb der Ferien Wege zu Fuss zurücklegen, welche länger als 10 Minuten dauern.

Wege zu Fuss länger als 10 Min.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
---------------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Frage 10: Wie zufrieden sind Sie in Ihrer Wohnsiedlung mit folgenden Angeboten bzw. Möglichkeiten?

	zufrieden	teilweise	unzufrieden	es gibt keine
Näher/ Angebot von Einkaufsflächen für Artikel des täglichen Bedarfs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nähe / Angebot des öffentlichen Verkehrs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
direkte / sichere Fusswege in der Umgebung der Wohnsiedlung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
direkte / sichere Velowege in der Umgebung der Wohnsiedlung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lager/ Qualität der Velo-Abstellanlagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Grünflächen in der Wohnsiedlung bzw. der nahen Umgebung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
geeignete Spielflächen für Spiel mit Trottoirerbes, Kindervelo, Skates usw.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Frage 11: Sind Sie dafür, unter Umständen dafür oder dagegen, dass man ...

	bin dafür	bin unter Umständen dafür	bin dagegen	weiss nicht / keine Antwort
.. Gebühren in den Spitzenzeiten für die Zufahrt mit dem Auto in die Stadtzentren (Roadpricing) einführt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.. Parkplatzgebühren in den Stadtzentren erhöht?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.. den Benzinpreis erhöht?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
.. Parkplatzgebühren bei Einkaufszentren einführt bzw. erhöht?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Weitere Hinweise: Wie zufrieden sind Sie mit der Verkehrssituation in Ihrer Wohnsiedlung? Haben Sie weitere Hinweise, Bemerkungen und Ideen, in welcher Weise der Verkehr und die Mobilität in Ihrer Wohnsiedlung oder in der Nähe besser organisiert werden könnten?

Ich möchte an der Verlosung des REKA-Cheques im Wert von CHF 100.- teilnehmen.

Name, Adresse:

Vielen Dank für Ihre Mitwirkung: Bitte retournieren Sie den ausgefüllten Fragebogen bis spätestens 21. März 2013 an HSR Hochschule für Technik Rapperswil, IRAP, Institut für Raumentwicklung, Oberseestrasse 10, 8640 Rapperswil

Verkehr und Mobilität in der Wohnsiedlung XY

Diese Umfrage ist Teil einer Bestandsaufnahme zum Thema Mobilität, welche in verschiedenen Siedlungen (Basel, Bern, Effretikon, Horgen, Lausanne und Zürich) durchgeführt wird.

Ziel ist die Erarbeitung von konkreten Vorschlägen zur Optimierung der Verkehrssituation in Ihrer Wohnsiedlung.

Wir bitten eine erwachsene Person in Ihrem Haushalt, den Fragebogen in den nächsten Tagen auszufüllen.



A

Nicht frankieren
Ne pas affranchir
Non affrancare

Geschäftsantwortsendung Invio commerciale-risposta
Envoi commercial-réponse

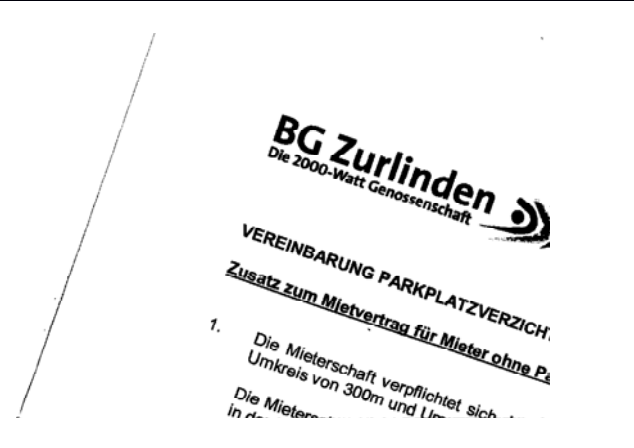
HSR Hochschule für Technik Rapperswil
IRAP Institut für Raumentwicklung
Oberseestrasse 10
Postfach 1475
8640 Rapperswil



Bei allfälligen Fragen kontaktieren Sie bitte:
HSR Hochschule für Technik Rapperswil
Tel: 055 222 48 95

Anhang 4 MIWO- Liste der möglichen Massnahmen auf Stufe Siedlung

- Massnahme 1: Mobilität als Themenfeld der Liegenschaftsverwaltung**
- Massnahme 2: Mobilitätskommission und Mobilitätsfonds**
- Massnahme 3: Infomappe Mobilität / Website Mobilität**
- Massnahme 4: Fusswege**
- Massnahme 5: Velowege und Velo-Abstellplätze**
- Massnahme 6: Parkierung Motorisierter Individualverkehr MIV**
- Massnahme 7: Mobilitäts-Gutscheine**
- Massnahme 8: Car-Sharing**
- Massnahme 9: Privates Autoteilen und Carpooling**
- Massnahme 10: Spezialvelos, Verleih, Zubehör und Infrastruktur**
- Massnahme 11: Veloreparatur und Pumpstation**
- Massnahme 12: Nahversorgung und -entsorgung**
- Massnahme 13: Lieferdienst**
- Massnahme 14: Depot für Waren- und Paketannahme**
- Massnahme 15: BewohnerInnen-Anlässe**

Massnahme 1: Mobilität als Themenfeld der Liegenschaftsverwaltung											
<p>Wohnsiedlungen generieren Verkehr. Dieser kann durch die Vermietungspraxis sowie durch geeignete Massnahmen auf verschiedenen Ebenen gesteuert werden. Die Liegenschaftsverwaltung ist sich bewusst, dass sie hier steuernd einwirken kann und ist bereit einen Beitrag zur Reduktion der motorisierten individuellen Mobilität zu leisten. Viele Bauträger verpflichten sich ökologisch oder energetisch vorbildlich zu bauen. Diese Vorgabe soll sich nicht nur auf die Gebäudehülle und den Gerätepark beschränken, sondern auch das Thema Mobilität umfassen.</p>											
Zielsetzung	<ul style="list-style-type: none"> – Langfristige Berücksichtigung des Themas nachhaltige Mobilität in der Strategie der Liegenschaftsverwaltung bzw. der Siedlung (z.B. Verankerung in Leitbild) – Thema Mobilität wird bei Vermietungen angesprochen – Zielsetzungen werden formuliert, z.B. „Für die Siedlung XY wird ein Autoanteil von < 0.5 Autos pro Haushalt angestrebt“. 										
Federführung	Liegenschaftsverwaltung										
Beteiligte	MobilitätsberaterIn; Eigentümer										
Kosten	<table border="0"> <tr> <td>Investitionskosten:</td> <td>Betriebskosten:</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF)</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> •mittel (10'000 bis 50'000 CHF)</td> <td><input type="checkbox"/> •mittel (2'000 bis 10'000 CHF)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF)</td> <td><input type="checkbox"/> •hoch (ab 10'000 CHF)</td> </tr> <tr> <td><i>Interner Arbeitsaufwand</i></td> <td><i>Interner Arbeitsaufwand</i></td> </tr> </table>	Investitionskosten:	Betriebskosten:	<input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF)	<input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF)	<input type="checkbox"/> •mittel (10'000 bis 50'000 CHF)	<input type="checkbox"/> •mittel (2'000 bis 10'000 CHF)	<input type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF)	<input type="checkbox"/> •hoch (ab 10'000 CHF)	<i>Interner Arbeitsaufwand</i>	<i>Interner Arbeitsaufwand</i>
Investitionskosten:	Betriebskosten:										
<input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF)	<input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF)										
<input type="checkbox"/> •mittel (10'000 bis 50'000 CHF)	<input type="checkbox"/> •mittel (2'000 bis 10'000 CHF)										
<input type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF)	<input type="checkbox"/> •hoch (ab 10'000 CHF)										
<i>Interner Arbeitsaufwand</i>	<i>Interner Arbeitsaufwand</i>										
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung										
Einsatzbereich	Geeignet für <input checked="" type="checkbox"/> Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten <input checked="" type="checkbox"/> Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten										
Realisierung	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (1 – 2 Jahre) <input type="checkbox"/> •mittelfristig (2 – 5 Jahre) <input type="checkbox"/> •langfristig (mehr als 5 Jahre)										
Nutzen	Grundlagedokument für weitergehende Aktivitäten wie z.B. bevorzugte Vermietung an Personen ohne eigenes Auto oder Aufbau einer vorbildlichen Veloinfrastruktur.										
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> – Nachhaltige Mobilität in den entsprechenden Dokumenten (Leitbild, Strategie, usw.) festschreiben. – Mitarbeitende für das Thema sensibilisieren und für die Umsetzung instruieren. – Mobilität bei den entsprechenden Prozessen einbeziehen (z.B. Kommunikation im Inserat bei ausgeschriebenen Wohnungen, ergänzendes Auswahlkriterium, usw.) – Hinweise auf der Webseite, dass die Bewohnermobilität eine besondere Beachtung findet (vgl. Massnahme 3) 										
Beispiel Links	<ul style="list-style-type: none"> – Die „Baugenossenschaft Zurlinden – Die 2000-Watt-Genossenschaft“ wendet sich bei ihrer Liegenschaft Sihlbogen in Zürich-Leimbach (mit 220 Wohneinheiten) an autofreie BewohnerInnen und lässt dies auch mit einem Beiblatt zum Mietvertrag unterschreiben. www.bgzurlinden.ch / www.sihlbogen.ch. – Weitere Informationen und Beispiele siehe „Plattform autofrei/autoarm Wohnen“: 										

Massnahme 2: Mobilitätskommission und Mobilitätsfonds

Es wird eine Kommission bzw. eine Arbeitsgruppe bestehend aus BewohnerInnen und / oder Verwaltungsmitarbeitenden gebildet, welche für die Lancierung und die Umsetzung von Mobilitätsdienstleistungen verantwortlich ist. Sie verfügt über ein Budget (Mobilitätsfonds) zur Finanzierung von Massnahmen, welche die Mobilität der BewohnerInnen in Richtung Nachhaltigkeit beeinflussen.



Zielsetzung	Sensibilisierung der Bewohnenden für nachhaltige Mobilität und Möglichkeit der Umsetzung von Massnahmen mithilfe eines Budgets.	
Federführung	Liegenschaftsverwaltung	
Beteiligte	Siedlungskommission, bestehend aus BewohnerInnen und / oder Verwaltungsmitarbeitenden	
Kosten	Investitionskosten: <input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF) <input type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF) <i>Interner Arbeitsaufwand</i>	Betriebskosten: <input type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF) <i>Höhe des Mobilitätsfonds-Budgets flexibel</i>
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung	
Einsatzbereich	Geeignet für <input type="checkbox"/> Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten <input checked="" type="checkbox"/> Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (1 – 2 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (2 – 5 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (mehr als 5 Jahre)	
Nutzen	Die Schaffung einer Kommission hilft, die Idee einer nachhaltigen Mobilität besser in der Siedlung zu verankern. Für kleinere Investitionen und die Finanzierung von Mobilitätsdienstleistungen besteht ein jährliches Budget. Das Budget gibt den Anreiz, jedes Jahr kleinere Umsetzungen an die Hand zu nehmen.	
Vorgehen	– Bildung einer Kommission bestehend aus VertreterInnen der Mieterschaft und / oder Liegenschaftsverwaltung – Definition von Pflichtenheft und Zuständigkeit – Schaffung eines Mobilitätsfonds	
Beispiel Links	Im Rahmen des Projektes «Mobilitätsmanagement in der Familienheim Genossenschaft Zürich FGZ» wurden an einem öffentlichen Siedlungsanlass Zielsetzungen und Massnahmen diskutiert. Es wurde eine Mobilitätskommission gebildet, welche für die Umsetzung der Massnahmen zuständig ist: www.fgz.ch → Publikationen → FGZ-Info → FGZ-Info 4/2013	

Massnahme 3: Infomappe Mobilität / Website Mobilität

Die Verwaltung stellt den Bewohnenden spezifische Mobilitätsinformationen zur Verfügung, in Form einer Infomappe in Papierform und / oder auf der Website der Siedlung, respektive Verwaltung. Im Zentrum stehen Angebote, welche spezifisch für die Siedlung relevant sind.
 ÖV-Informationen der nächsten Haltestellen, Informationen zu lokalen Velo-Services, Lieferdiensten, Grundlageninfos zu Carsharing etc.



Zielsetzung	Mit den Mobilitätsinformationen erhalten die BewohnerInnen einen Überblick über alle für den Standort der Siedlung relevanten nachhaltigen Mobilitätsangebote und Dienstleistungen.
Federführung	Liegenschaftsverwaltung
Beteiligte	MobilitätsberaterIn, Gemeinde, Anbieter wie öV-Betreiber usw.
Kosten	Investitionskosten: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF) Betriebskosten: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF) <i>Je nach Version und Ausgestaltung Vor allem für Aktualisierung / Hosting Website</i>
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung (Unterstützung durch Gemeinde und weitere Anbieter)
Einsatzbereich	Geeignet für <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten <input checked="" type="checkbox"/> Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten
Realisierung	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (1 – 2 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (2 – 5 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (mehr als 5 Jahre)
Nutzen	Das Mobilitätsangebot bzw. die Kenntnisse über die Möglichkeiten sind ein zentraler Aspekt der Mieterzufriedenheit. Die Liegenschaftsverwaltung positioniert sich als Know-how-Trägerin und beeinflusst Angebot und Wissen darüber. Dies kann die Stabilität von Mietverhältnissen positiv beeinflussen.
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> – Festlegung des Budgetrahmens und der Form (Mappe und / oder Website) – Interne Verantwortlichkeiten festlegen, z.B. MobilitätsmanagerIn in der Verwaltung bestimmen und ggf. Auftrag an externe Mobilitätsberatung – Kontakt mit Gemeinde für inhaltliche Unterstützung und Mitfinanzierung – Detailkonzept (Form, Inhalte sowie Aktualisierung und Vertrieb) mit Budget und Finanzierung durch MobilitätsberaterIn; Verabschiedung durch Verwaltung – Ausarbeitung und Gestaltung Mappe / Website – Vertrieb / Information BewohnerInnen gemäss Detailkonzept – Aktualisierungen Inhalte gemäss Detailkonzept
Beispiele Links	<ul style="list-style-type: none"> – Infomappe „Mobil in Affoltern“ Tiefbauamt der Stadt Zürich (Kosten für Gestaltung, Herstellung und Verteilung: 3 CHF/Stück): https://www.stadt-zuerich.ch → Porträt der Stadt Zürich → Mobilität & Verkehr → Verkehrskonzepte & Mobilitätsmanagement → Mobilitätsmanagement → Quartierbezogen → Affoltern – „Mobil in der Region Solothurn“ von so!mobil (ebenfalls für die Regionen Grenchen, Olten und Dorneck-Thierstein): www.so-mobil.ch → Mobilitätsset – Europaallee Zürich: siehe auf www.europaallee.ch/ → Über Europaallee / Mobilität
Bemerkungen	Der Wert der Mobilitätsmappen kann gesteigert werden, wenn spezifische lokale Informationen integriert werden, zum Beispiel lokaler Velohändler, Läden im Quartier mit Lieferdiensten, die nächsten Mobility-Standorte im Quartier, usw.

Massnahme 4: Fusswege

Die Verwaltung optimiert die Infrastruktur für den Fussverkehr. Dazu sind folgende Aspekte zu beachten:

- Zugangswege zu den Eingängen sind direkt geführt. Es gibt keine Konflikte zwischen Fuss- und Fahrverkehr. Das Wegnetz innerhalb der Siedlung ist durchlässig, d.h. der Zugang zum Hauseingang von mehreren Seiten möglich.
- Direkte, umwegfreie Verbindungen zu den Zielorten (ÖV, Einkauf, usw.).
- Stufenloses Erreichen der Eingänge (behinderten- und kinderwagengerecht).
- Eingangsbereich (inkl. Briefkästen) witterungsgeschützt und als Treffpunkt konzipiert (z.B. mit Sitzgelegenheiten).

Geeignete Plätze für das Abstellen von Kinderwagen und Aussenspielgeräten befinden sich in den Innenräumen in Eingangsnähe.



Zielsetzung	Durch ein attraktives Wegnetz und eine hohe Aufenthaltsqualität in der Wohnsiedlung wird der Fussverkehr gefördert.	
Federführung	Liegenschaftsverwaltung	
Beteiligte	LandschaftsarchitektIn	
Kosten	Investitionskosten: <input type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF) <i>Je nach Ausgestaltung</i>	Betriebskosten: <input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF) <input type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF) <i>Nur Unterhalt und allenfalls Renovationen</i>
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung	
Einsatzbereich	Geeignet für <input checked="" type="checkbox"/> Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten <input checked="" type="checkbox"/> Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	<input type="checkbox"/> kurzfristig (1 – 2 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2 – 5 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (mehr als 5 Jahre)	
Nutzen	Attraktivitätssteigerung der Siedlung.	
Vorgehen	- Analyse der Ist-Situation (Qualitäten, Mängel), evtl. unter Einbezug der Bewohnerschaft - Auftrag an LandschaftsarchitektIn - Umsetzung der Massnahmen (in Zusammenarbeit mit der Gemeinde für Wege ausserhalb der Siedlung)	
Beispiele, Links	Altersgerechte Wohnbauten, Planungsrichtlinien, Schweizerische Fachstelle für behindertengerechtes Bauen, 2014	
Bemerkungen	Einbinden in ein Gesamtkonzept „Erneuerung des Aussenraums“ (inkl. Aufwertung von Umgebungsflächen); siehe auch Massnahme C.	

Massnahme 5: Velowege und -Abstellplätze

Die Zufahrt zu den Eingängen sowie die Anordnung und die Qualität der Veloabstellplätze bzw. der Velo-abstellanlagen sind mitentscheidend, dass Bewohner-Innen das Velo als Verkehrsmittel regelmässig benützen. Dazu sind folgende Aspekte zu beachten:



- Zufahrt (Eingang / Abstellanlagen) ist direkt geführt und fahrend erreichbar.
- Es gibt keine Konflikte zwischen Fuss- und Fahrverkehr. Das Wegnetz innerhalb der Siedlung ist durchlässig, d.h. der Zugang zum Hauseingang sowie zu den Abstellanlagen ist von mehreren Seiten her möglich.
- Genügend geeignete, Abstellplätze für Lang- und Kurzzeitparkierung (mehrere kleinere Anlagen sind geeigneter als wenige grosse)
- Abstellanlagen gedeckt und abschliessbar in Innenräumen, ebenerdig zugänglich
- Ablagemöglichkeiten für Regenschutz, Helm, Kindersitz usw.
- Die Velo-Ordnung in den Abstellanlagen wird periodisch kontrolliert
- Kein Mischen mit Plätzen für das Abstellen von Kinderwagen und Aussenspielgeräten.
- Für Abstellplätze draussen: Diebstahlsicherung und Optimierung der Haltevorrichtungen

Zielsetzung	Durch ein geeignetes siedlungsinternes Velowegnetz und Veloabstellanlagen für Kurz- und Langzeitparkierung wird der Veloverkehr gefördert	
Federführung	Liegenschaftsverwaltung	
Beteiligte	MobilitätsberaterIn / Planungsbüro	
Kosten	Investitionskosten: <input type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF) <i>Je nach Ausgestaltung</i>	Betriebskosten: <input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF) <input type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF) <i>Nur Unterhalt und allenfalls Renovationen</i>
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung	
Einsatzbereich	Geeignet für <input checked="" type="checkbox"/> Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten <input checked="" type="checkbox"/> Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (1 – 2 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (2 – 5 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (mehr als 5 Jahre)	
Nutzen	Werden die Hindernisse, das Velo rasch und bequem zu nutzen, ausgeräumt, wird dieses auch häufiger benutzt. Das Velo geniesst damit als Verkehrsmittel für die Nahmobilität eine hohe Wertschätzung.	
Vorgehen	- Analyse der Ist-Situation (Qualitäten, Mängel), - Gespräch mit Bewohnenden / evtl. Beizug / Auftrag an Planungsbüro - Bauliche Umsetzung	
Beispiele Links	- Handbuch Veloparkierung (ASTRA / Velokonferenz Schweiz, 2008): www.astra.admin.ch →Themen →Langsamverkehr →Vollzugshilfen - Merkblatt Veloparkierung für Wohnbauten (Koordinationsstelle Veloverkehr, Kanton Zürich): www.velo.zh.ch/ - Hersteller und Händler von Veloabstellanlagen 2014 (Forum Velostationen Schweiz): www.velostation.ch →Dokumente	
Bemerkungen	- Siehe auch Massnahmen 10, 11, 13 sowie D. - Weiterführende Idee: Prämierung von vorbildlich ausgestatteten Liegenschaften. Z.B. Wettbewerb → www.fahrrad-fit.de (velofreundliche Wohnwirtschaft)	


Massnahme 6: Parkierung Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Parkplatzangebot für den MIV ist ein wichtiger Faktor für den Autobesitz und damit die Autonutzung. Neben der Anzahl der Parkplätze und deren Bewirtschaftung sind auch die Zufahrt und die Anordnung zu prüfen (Minimierung der Konflikte mit Fuss- und Veloverkehr, Minimierung des Flächenverbrauchs für Zirkulationsflächen). Die Nutzung der Freiflächen als Parkplätze steht in Konkurrenz zu anderen Nutzungen. Grundsätzlich sind die Kosten der Parkplätze nach kaufmännischen Grundsätzen zu berechnen und die Bewirtschaftung soll eine lenkende Wirkung haben.



Zielsetzung	Reduktion des Autobesitz und der Autonutzung.	
Federführung	Liegenschaftsverwaltung	
Beteiligte	MobilitätsberaterIn; umliegende Siedlungen; Gemeinde	
Kosten	Investitionskosten: <input type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF) <i>Je nach Ausgestaltung</i>	Betriebskosten: <input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF) <input type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF) <i>Bewirtschaftungskosten</i>
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung	
Einsatzbereich	Geeignet für <input checked="" type="checkbox"/> Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten <input checked="" type="checkbox"/> Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	<input type="checkbox"/> kurzfristig (1 – 2 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2 – 5 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (mehr als 5 Jahre)	
Nutzen	Wird die Parkierung eingeschränkt, sinkt der Anreiz ein eigenes Auto zu besitzen und zu nutzen. Hingegen kann die Lebensqualität in der Siedlung erhöht und Platz für andere Nutzungen geschaffen werden.	
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> – Analyse der Ist-Situation (Qualitäten, Mängel), evtl. unter Einbezug der Bewohnerschaft – Evtl. Beizug / Auftrag an Planungsbüro – Möglichkeit der Umnutzung prüfen (z.B. Garagenboxen als Veloabstellplätze oder als Raum für Kinderwagen und mobile Aussenspielgeräte nutzen; Aussenparkplätze durch Begrünung umnutzen), planen und umsetzen – Bewirtschaftung der Parkplätze mit kostendeckenden Tarifen umsetzen. – Kontrolle der Parkierungssituation (Ahndung widerrechtlich abgestellter Fahrzeuge) – Mittelfristig (reduzierte) Zielvorgabe für Anzahl Parkplätze festlegen – Parkierungskonzept mit umliegenden Siedlungen und der Gemeinde erarbeiten (z.B. um leer stehende Parkplätze in benachbarten Einstellhallen zu nutzen, die Parkierung im öffentlichen Raum einheitlich zu regeln, usw.), siehe Massnahme E. 	
Beispiele Links	– In einigen Orten kann die Zahl der Pflichtparkplätze reduziert werden, wenn ein Mobilitätskonzept vorgelegt wird, siehe www.wohnbau-mobilitaet.ch	
Bemerkungen	<ul style="list-style-type: none"> – Siehe auch Massnahme E. – Bei Leerstand in Einstellhallen kann dieser Platz auch durch mehr oder weniger grosse bauliche Massnahmen umgenutzt werden, z.B. für Veloabstellanlagen. 	

Massnahme 7: Mobilitäts-Gutscheine											
<p>Den BewohnerInnen werden regelmässig, z.B. jährlich, Reka Rail oder Rail Checks abgegeben, um die wohnungsbezogene Mobilität ohne eigenes Auto zu fördern. Eine weitere Möglichkeit ist die Abgabe von eigenen Gutscheinen für Velodienstleistungen oder Taxifahrten etc. Wo möglich wird die Zusammenarbeit beispielsweise mit regionalen ÖV-Unternehmen gesucht, um eine Mitfinanzierung der Leistungen erzielen zu können.</p>											
Zielsetzung	Durch die vergünstigte Abgabe von Rail Checks oder anderen Gutscheinen werden für die BewohnerInnen Anreize geschaffen, die Angebote zu nutzen und ihre Mobilität entsprechend zu gestalten.										
Federführung	Liegenschaftsverwaltung										
Beteiligte	Regionale ÖV-Unternehmen, Velohändler, Taxiunternehmen etc.										
Kosten	<table border="0"> <tr> <td>Investitionskosten:</td> <td>Betriebskosten:</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF)</td> <td><input type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF)</td> <td><input type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF)</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF)</td> </tr> <tr> <td><i>Interner Arbeitsaufwand</i></td> <td><i>Je nach Anzahl Haushalte und Betragshöhe</i></td> </tr> </table>	Investitionskosten:	Betriebskosten:	<input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF)	<input type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF)	<input type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF)	<input type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF)	<input type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF)	<input checked="" type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF)	<i>Interner Arbeitsaufwand</i>	<i>Je nach Anzahl Haushalte und Betragshöhe</i>
Investitionskosten:	Betriebskosten:										
<input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF)	<input type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF)										
<input type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF)	<input type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF)										
<input type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF)	<input checked="" type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF)										
<i>Interner Arbeitsaufwand</i>	<i>Je nach Anzahl Haushalte und Betragshöhe</i>										
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung										
Einsatzbereich	Geeignet für <input checked="" type="checkbox"/> Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten <input checked="" type="checkbox"/> Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten										
Realisierung	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (1 – 2 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (2 – 5 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (mehr als 5 Jahre)										
Nutzen	Durch ökonomische Anreize können vermehrt BewohnerInnen zu einer nachhaltigen Mobilität geführt werden. Die Belastungen und Immissionen vor Ort werden gesenkt.										
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> – Mit dem regionalen Transportunternehmen bzw. Tarifverbund abklären, ob Mietertickets mitfinanziert werden können. – Mit weiteren Unternehmen wie Velohändlern oder Taxiunternehmen Sonderkonditionen abklären. – Investitionsrahmen verwaltungsintern festlegen. – Bedingungen für den Bezug seitens der MieterInnen festlegen. Beispielsweise durch Selbstverpflichtung der MieterInnen, keinen Parkplatzbedarf auszulösen oder alle BewohnerInnen erhalten Gutscheine ohne Bedingungen. – Mobilitätsgutscheine jährlich abgeben (z.B. Rail Checks, Reka Rail, eigene). 										
Beispiele Links	<ul style="list-style-type: none"> – Beispiel Siedlung Sihlbogen der Baugenossenschaft Zurlinden in Zürich-Leimbach: Die MieterInnen erhalten jährlich gegen Unterschrift, dass sie keinen Parkplatzbedarf auslösen, Rail Checks im Wert von CHF 800.- geschenkt, siehe: www.bgzurlinden.ch/projekte → (Sihlbogen) → Energie & Mobilität – SBB Rail Checks: http://www.sbb.ch/ → Geschäftsreisen → Sortiment → Übriges Sortiment → Rail Checks – Reka Rail: http://www.reka.ch → Reka-Geld → Reka Rail 										

Massnahme 8: Car-Sharing											
Die Liegenschaftsverwaltung verhandelt mit Mobility bezüglich Optimierung des Car-Sharing-Angebots (Lage, Kosten und Ausstattung mit Fahrzeugen der (neuen) Mobility-Standplätze) oder prüft die Realisierung von mobility@home. Bei dieser Lösung bezahlt die Liegenschaftsverwaltung für ein Mobility-Fahrzeug. Verwaltung und Unterhalt liegen bei der Mobility-Genossenschaft, 75 Prozent der Fahrtengutschriften gehen an die Liegenschaftsverwaltung.											
Zielsetzung	In Gehdistanz existiert ein ausreichendes Angebot an Mobility-Fahrzeugen. Als Faustregel gilt: 1 Mobility-Auto auf 100 Wohneinheiten.										
Federführung	Liegenschaftsverwaltung										
Beteiligte	Mobility										
Kosten	<table border="0"> <tr> <td>Investitionskosten:</td> <td>Betriebskosten:</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF)</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF)</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF)</td> <td><input type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF)</td> </tr> <tr> <td colspan="2"><i>Abhängig vom Ort des Parkplatzes Kosten variieren stark je nach Angebot</i></td> </tr> </table>	Investitionskosten:	Betriebskosten:	<input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF)	<input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF)	<input type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF)	<input checked="" type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF)	<input type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF)	<input type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF)	<i>Abhängig vom Ort des Parkplatzes Kosten variieren stark je nach Angebot</i>	
Investitionskosten:	Betriebskosten:										
<input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF)	<input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF)										
<input type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF)	<input checked="" type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF)										
<input type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF)	<input type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF)										
<i>Abhängig vom Ort des Parkplatzes Kosten variieren stark je nach Angebot</i>											
Finanzierung	Betrieb für die Verwaltung kostenlos im herkömmlichen Fall; Beim Modell mobility@home liegt das Risiko bei der Verwaltung, sie bezahlt ab 19'000 CHF pro Fahrzeug und Jahr und erhält dafür kostenlose Mobility-Abos für alle BewohnerInnen sowie 75% der mit einem Fahrzeug generierten Umsätze. Bei guter Auslastung kann damit gar ein Gewinn erzielt werden.										
Einsatzbereich	Geeignet für <input checked="" type="checkbox"/> Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten <input checked="" type="checkbox"/> Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten										
Realisierung	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (1 – 2 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (2 – 5 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (mehr als 5 Jahre)										
Nutzen	Durch Mobility-Fahrzeuge können die BewohnerInnen auf ein eigenes Auto (bzw. Zweitauto) verzichten. Dies führt zu einer Reduktion der Anzahl gefahrenen Kilometer. Ausserdem wird durch weniger Privatautos Platz für andere Nutzungen frei.										
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> – Potentielle Nachfrage (Anzahl, Fahrzeugtyp) unter Einbezug der BewohnerInnen (Mobilitätskommission) zusammen mit Mobility abklären, gegebenenfalls zusätzlich mit benachbarten Siedlungen – Option mobility@home prüfen – Standorte suchen und festlegen – Entscheid mit Mobility für Modell fällen (herkömmlich / mobility@home) – Mobility bei den BewohnerInnen bekannt machen (beispielsweise mit einem Siedlungsanlass, vgl. Massnahme 15). 										
Beispiele Links	<ul style="list-style-type: none"> – Mobility: www.mobility.ch – mobility@home: www.mobility.ch → Wohnüberbauungen – Referenzobjekt für mobility@home: "GenerationenWohnen" Burgdorf: siehe www.mobility.ch → Wohnüberbauungen → Referenzobjekt 										
Bemerkungen	Viele Bauträger setzen diese Massnahmen bei Neubauten um. Auch bei bestehenden Wohnbauten ist der Bedarf periodisch zu klären. Die Baugenossenschaft Sonnengarten in Zürich z.B. hat die Verlegung des Mobility-Standplatzes im Rahmen des MIWO-Projektes erwirkt.										

Massnahme 9: Privates Autoteilen und Carpooling

Das private Autoteilen und die gemeinsame Autonutzung (Mitfahrgelegenheit, Carpooling) unter den BewohnerInnen wird gefördert durch

- Informationen
- Koordination der interessierten NutzerInnen
- Unterstützung in der Pilotphase
- Spezielle Parkplätze, evtl. zu Spezialkonditionen

Zurzeit sind neue Angebote im Aufbau, wie z.B. Sharoo.



Zielsetzung	Durch die Vernetzung der SiedlungsbewohnerInnen können Autobesitz und Autofahrten reduziert werden.	
Federführung	Liegenschaftsverwaltung	
Beteiligte	BewohnerInnen	
Kosten	Investitionskosten: <input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF) <input type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF) <i>Je nach Ausgestaltung</i>	Betriebskosten: <input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF) <input type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF) <i>Je nach Ausgestaltung kaum bis keine Kosten</i>
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung	
Einsatzbereich	Geeignet für <input checked="" type="checkbox"/> Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten <input checked="" type="checkbox"/> Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (1 – 2 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (2 – 5 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (mehr als 5 Jahre)	
Nutzen	Die vorhandene Fahrzeugflotte in der Siedlung wird effizienter genutzt und es werden Ressourcen gespart, was dem Portemonnaie der mitmachenden BewohnerInnen und der Umwelt nützt.	
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> - Nachfrage und Angebot an Fahrzeugen und Fahrten mit den BewohnerInnen abklären (Voraussetzung sind engagierte BewohnerInnen). - Motivation für die Nutzung externer Angebote bei den BewohnerInnen erfragen und abschätzen, ob Aufbau eines siedlungseigenen Angebots Sinn macht. - System «sharoo» den interessierten BewohnerInnen bekannt machen. - Plattform (am besten webbasiert) fürs private Autoteilen und / oder Autonutzen aufbauen und den BewohnerInnen zur Verfügung stellen. - Konditionen für Parkplatznutzung bei geteilten Fahrzeugen festlegen. - Ergänzend bei Bedarf Tipps und Tricks rund um die gemeinsame Autonutzung aufbereiten und über Plattform den BewohnerInnen verfügbar machen. 	
Beispiele Links	<ul style="list-style-type: none"> - Broschüre „Autoteilen“, Infos und Musterverträge unter www.autoteilen.ch - Links zu Carpooling-Anbietern: www.autoteilen.ch → Carpooling - Plattform www.sharoo.com: Private Autoverleiher legen ihre persönlichen Nutzerkreise fest. Mit dem «sharoo Access kit» werden Buchung, Zugang, Versicherung und Schlüsselübergabe elektronisch geregelt. 	

Massnahme 10: Spezialvelos, Verleih, Zubehör und Infrastruktur

Das Velofahren wird durch geeignete Infrastruktur und Verleihangebote gefördert, um das Einkaufen oder andere Tätigkeiten ohne Auto einfacher zu machen:

- Aufbau eines Verleihsystems für Elektrowelos, Lastenvelos, Veloanhänger und weiteres Zubehör
- Bereitstellen von Ladeinfrastruktur für E-Bikes
- Sicherstellung des Unterhalts (z.B. durch Einbezug des lokalen Velohändlers)
- Kauf oder Leasing von neuen oder Occasionsmodellen



Zielsetzung	Ersetzen von Auto- durch Velofahrten – für Einkäufe oder weitere geeignete Verkehrszwecke.	
Federführung	Liegenschaftsverwaltung	
Beteiligte	MobilitätsberaterIn, verantwortliche Person bzw. Gruppe innerhalb Siedlung, evtl. lokaler Velohändler	
Kosten	Investitionskosten: <input type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF) <i>Je nach Angebot</i>	Betriebskosten: <input type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF) <i>Je nach Angebot, vor allem für Wartung</i>
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung und ggf. NutzerInnen	
Einsatzbereich	Geeignet für <input checked="" type="checkbox"/> Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten <input checked="" type="checkbox"/> Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (1 – 2 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (2 – 5 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (mehr als 5 Jahre)	
Nutzen	Ein gutes ergänzendes Spezialvelo-Angebot fördert das Velofahren, erhöht die Mieterzufriedenheit und Identifikation mit der Siedlung	
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> – Bedarf an (Elektro)-Velos, Lastenvelos, Veloanhängern und weiterem Zubehör prüfen. – Verschiedene Modelle und Ausleihmöglichkeiten prüfen und geeignetes System für die Siedlung festlegen: <ul style="list-style-type: none"> - Kauf von (Spezial)-Velos und –zubehör - Förderung des privaten Kaufs entsprechender Geräte - Langzeitmiete von (Spezial)-Velos und –zubehör – Zusammenarbeit mit lokalen Velohändlern und Anbietern wie m-way, Rent a Bike usw. prüfen. – Zuständigkeiten für Betrieb und Unterhalt innerhalb Siedlung festlegen – Velos und Zubehör anschaffen und zur Verfügung stellen, Verleihsystem aufbauen. Allfälliges Gebührensystem festsetzen. – Gegebenenfalls Ladeinfrastruktur für E-Bikes zur Verfügung stellen. 	
Beispiele Links	<ul style="list-style-type: none"> – m-way: www.m-way.ch – Rent a Bike: www.rentabike.ch/ Publi Bike: www.publibike.ch – Siedlung Giesserei, Winterthur: Beim siedlungseigenen Velohändler Stahlross AG gibt es die Möglichkeit zur Ausleihe eines Bakfiets-Lastenvelos gegen Gebühr oder Eigenleistung (geforderte Arbeitsleistung in der Selbstverwaltung). – Genossenschaft Kalkbreite, Zürich: Zu den Servicedienstleistungen der Siedlung gehören die Vermietung von Elektrowelos und Veloanhängern. 	

Massnahme 11: Veloreparatur und Pumpstation

Es wird die geeignete Infrastruktur für Veloreparaturen zur Verfügung gestellt. Zusätzlich oder alternativ dazu kann auch in Zusammenarbeit mit einem lokalen Velomechaniker ein Reparaturservice (evtl. mit Hol- und Bringservice) angeboten werden. Ausserdem wird eine für alle gut zugängliche Pumpstation (Druckluftstation) eingerichtet.



Zielsetzung	Allen BewohnerInnen steht eine attraktive Möglichkeit zur Verfügung, um ihr Velo in Stand zu halten und die Reifen aufzupumpen.	
Federführung	Liegenschaftsverwaltung	
Beteiligte	Velohändler, ggf. siedlungseigene Lösung	
Kosten	Investitionskosten: <input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF) <i>Je nach Angebot</i>	Betriebskosten: <input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF) <i>Je nach Angebot, vor allem Wartung</i>
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung	
Einsatzbereich	Geeignet für <input checked="" type="checkbox"/> Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten <input checked="" type="checkbox"/> Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (1 – 2 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (2 – 5 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (mehr als 5 Jahre)	
Nutzen	Ein kaputtes Velo oder keine Luft mehr im Reifen sind typische Hindernisse für die Velonutzung. Können diese einfach in der Siedlung selbst oder bequem mit Hol- und Bringservice behoben werden, steigt die Attraktivität fürs Velofahren insgesamt.	
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> – Geeignete Räumlichkeiten für eine Veloreparatur-Werkstatt suchen und einrichten. Betreuung (z.B. an gewissen Tagen, einmal im Monat o.ä.) und Instandhaltung sicherstellen. – Kontakt mit lokalem Velohändler für eine Zusammenarbeit aufnehmen (beispielsweise spezielle Angebote und Konditionen für BewohnerInnen). – Geeigneten Ort für eine Pumpstation festlegen und einrichten. 	
Beispiele Links	<ul style="list-style-type: none"> – Siedlung Giesserei, Winterthur / Velohändler Stahlross AG: Möglichkeit zur Reparatur für die BewohnerInnen vor Ort vorhanden. Aufbau eines öffentlich zugänglichen Veloreparaturständers – in Zusammenarbeit mit der Verwaltung - in Planung. – Hersteller für öffentlich zugängliche Reparaturmöglichkeiten: z.B. http://www.dero.com/ → Public Bike Repair 	

Massnahme 12: Nahversorgung und -entsorgung

Die Liegenschaftsverwaltung unterstützt das Einkaufen in der Nähe bzw. fördert entsprechende Angebote. Falls sich ein ständiges Angebot (Laden) nicht lohnt, könnte etwa ein lokaler Bauer mit einem Stand mit Produkten in die Siedlung kommen. Die Verwaltung kann mit Fixbeiträgen (CHF 50.- pro Mal o.ä.) dafür sorgen, dass sich Produzenten dazu bereit erklären. Sie kümmert sich ausserdem um eine praktische siedlungsinterne Logistik der Entsorgung und sucht nach geeigneten Lösungen mit der Gemeinde.



Zielsetzung	Es gibt in der Siedlung oder in der Nähe ein ausreichendes Nahversorgungsangebot. Die Entsorgung (Glas, Papier, Karton, Metall, PET, Kompost) ist mit geringem Aufwand und ohne Auto möglich.	
Federführung	Liegenschaftsverwaltung	
Beteiligte	Nahversorger, Gewerbe, Gemeinde	
Kosten	Investitionskosten: <input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF) <input type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF) <i>Je nach Ausgestaltung</i>	Betriebskosten: <input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF) <input type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF) <i>Je nach Ausgestaltung nur noch Wartung usw.</i>
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung	
Einsatzbereich	Geeignet für <input type="checkbox"/> Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten <input checked="" type="checkbox"/> Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (1 – 2 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (2 – 5 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (mehr als 5 Jahre)	
Nutzen	Nahversorgungsangebote in der Nähe reduzieren (motorisierte) Mobilität. Gleiches gilt für die wichtigsten Kategorien der Entsorgung. Ein gutes Nahversorgungs- und Entsorgungsangebot erhöht die Attraktivität der Wohnsiedlung.	
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> – Die Siedlungsverwaltung engagiert sich, dass Nahversorgungsstrukturen erhalten oder verbessert werden. Die Unterstützung kann durch verschiedene Massnahmen erfolgen: durch Kommunikation, Lobbying bei der Gemeinde, Anreize für Anbieter, in die Siedlung zu kommen, oder andere Formen der Unterstützung. – Angebot der Nahversorgung und -entsorgung prüfen, unter Einbezug der BewohnerInnen und der Gemeinde. – Verschiedene Möglichkeiten der Verbesserung prüfen. – Besseres Angebot umsetzen 	
Beispiele Links	<ul style="list-style-type: none"> – Siedlung Burgunder, npg-ag, Bern-Bümpliz: Ein Biobauer verkauft wöchentlich seine Produkte an die BewohnerInnen direkt in der Siedlung. – Siedlung Sihlbogen, Baugenossenschaft Zurlinden, Zürich-Leimbach: Bei der Siedlung Sihlbogen (220 Wohneinheiten) wurden die Poststelle und ein kleiner Migros mitgeplant. 	

Massnahme 13: Lieferdienste

Ein Lieferdienst für Einkäufe wird eingerichtet oder wenn ein solcher bereits existiert beworben und bekannt gemacht, es können auch Sonderkonditionen für BewohnerInnen ausgehandelt werden. Alternativ bzw. zusätzlich können auch Internet-Shops wie LeShop.ch oder coop@home bekannt gemacht werden. Innovative neue Ideen wie die Einrichtung eines Fahrdienstes – durch initiative SeniorInnen z.B. – gegen Entschädigung werden geprüft.



Zielsetzung	Die BewohnerInnen kennen die Möglichkeiten an Hauslieferdiensten, welche für die Siedlung konkret zur Verfügung stehen - mindestens für alle Güter des täglichen Bedarfs. Weitere innovative Angebote werden bei den BewohnerInnen bekannt gemacht und beworben.	
Federführung	Liegenchaftsverwaltung	
Beteiligte	Detailhandel; Lieferdienste; Gemeinde; soziale Institutionen	
Kosten	Investitionskosten: <input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF) <input type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF) <i>Vor allem Arbeitsaufwand</i>	Betriebskosten: <input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF) <input type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF) <i>Je nach Angebot kaum Betriebskosten</i>
Finanzierung	Liegenchaftsverwaltung	
Einsatzbereich	Geeignet für <input checked="" type="checkbox"/> Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten <input checked="" type="checkbox"/> Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (1 – 2 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (2 – 5 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (mehr als 5 Jahre)	
Nutzen	Durch Lieferdienste sind BewohnerInnen auch für grössere Einkäufe nicht auf ein Auto angewiesen.	
Vorgehen	– Bestehende Lieferdienste prüfen, wenn möglich Kooperation eingehen, Sonderkonditionen aushandeln. Wenn kein bestehender existiert: Lieferdienst aufbauen, in Zusammenarbeit mit dem Detailhandel und weiteren Institutionen. – Angebot(e) bei den BewohnerInnen bekannt machen.	
Beispiele Links	– Regionale Velo-Hauslieferdienste: http://www.velolieferdienste.ch → Velo-Hauslieferdienste → Angebote in der Schweiz – Regionale Bio-Früchte/Gemüse-Lieferdienste wie z.B. www.oepfelchasper.ch oder www.eiermaa.ch – Internet-Shops: z.B. www.coopathome.ch , www.leshop.ch , www.vrenelisaertli.ch – Innovative Angebote wie der Mitbringservice von BringBee: www.bringbee.ch	

Massnahme 14: Depot für Waren- und Paketannahme

Ein Depot für Waren- und Paketannahme wird eingerichtet, damit sich BewohnerInnen problemlos Waren nach Hause liefern lassen können, auch wenn sie nicht da sind. Das Depot kann evtl. mit einer Kühlung ausgestattet werden für Lieferdienste von Nahrungsmitteln. Falls ein Depot nicht siedlungsintern eingerichtet werden kann, soll ein externer Partner in der Umgebung gesucht werden (z.B. Laden oder Bar).



Zielsetzung	Ein Waren- und Paketannahme-Depot ist eingerichtet und für Externe und BewohnerInnen zu geeigneten Zeiten zugänglich.	
Federführung	Liegenchaftsverwaltung	
Beteiligte	Evtl. Partner in der Umgebung der Siedlung (z.B. Laden oder Bar)	
Kosten	Investitionskosten: <input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF) <i>Je nach Angebot auch keine</i>	Betriebskosten: <input type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF) <i>Bei externem Partner tiefe bis keine Kosten</i>
Finanzierung	Liegenchaftsverwaltung	
Einsatzbereich	Geeignet für <input checked="" type="checkbox"/> Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten <input checked="" type="checkbox"/> Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (1 – 2 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (2 – 5 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (mehr als 5 Jahre)	
Nutzen	Durch ein Depot für Waren- und Paketannahme können sich alle BewohnerInnen, auch wenn sie berufstätig oder tagsüber selten zu Hause sind, ihre Sendungen nach Hause schicken lassen und müssen diese nicht (mit einem Motorfahrzeug) selbst abholen.	
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> – Standorte für ein Depot prüfen – Lösung für Annahme der Waren in der Siedlung schaffen, ggf. mit SeniorInnen, Hauswart, Laden oder Bar in der Umgebung etc. – Lösung für Zugang zu Depot abklären – Depot einrichten – BewohnerInnen darüber informieren 	
Beispiele Links	Genossenschaft Kalkbreite, Zürich: Zu den Servicedienstleistungen der Siedlung gehört ein ganztags besetztes Office im Eingangsbereich, welches als Informations- und Koordinationsdrehscheibe funktioniert. Es dient auch als Depot für Warenanlieferungen: http://anleitung.kalkbreite.net/ → Struktur → Drehscheibe	

Massnahme 15: BewohnerInnen-Anlässe

BewohnerInnen werden an speziellen Anlässen über die nachhaltigen Mobilitäts-Lösungen informiert und dafür sensibilisiert. Dabei werden neben der Lebensqualität auch Gesundheitsaspekte und wirtschaftliche Argumente aufgeführt. Mithilfe von BewohnerInnen lässt sich auch abschätzen, welche Massnahmen von der Bewohnerschaft besonders geschätzt und nachgefragt würden.



Zielsetzung	Das Mobilitätsangebot bzw. die Kenntnisse darüber sind ein zentraler Aspekt der Mieterzufriedenheit. Die Liegenschaftsverwaltung zeigt, dass sie dieses für viele BewohnerInnen wichtige Thema ernst nimmt und sich für die Behebung von Missständen bzw. die Schaffung von neuen Angeboten einsetzt. Alle BewohnerInnen sind sich bewusst, was ihre Mobilität für Auswirkungen hat, kennen Alternativen und passen ihr Verhalten wenn möglich an.	
Federführung	Liegenschaftsverwaltung	
Beteiligte	MobilitätsberaterIn	
Kosten	Investitionskosten: <input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF) <input type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF) <i>Je nach Ausgestaltung</i>	Betriebskosten: <input type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF) <input type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF) <i>In der Regel nur einmalige Kosten pro Anlass</i>
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung	
Einsatzbereich	Geeignet für <input checked="" type="checkbox"/> Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten <input checked="" type="checkbox"/> Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (1 – 2 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (2 – 5 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (mehr als 5 Jahre)	
Nutzen	Durch das Bewusstsein und die Kenntnis von Alternativen ändern die BewohnerInnen ihr Mobilitätsverhalten und werden nachhaltiger.	
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> – Form des Anlasses festlegen: Orientierungsanlass, Diskussion, Workshop, Podium / „Sofagespräch“, Quartierrundgang etc. – Anlass im Detail konzipieren: Inhalte, Involvierte, Ort usw. und Verantwortlichkeiten festlegen – Anlass organisieren und bewerben – Anlass durchführen 	
Beispiele Links	Im Rahmen des Projektes «Mobilitätsmanagement in der Familienheim Genossenschaft Zürich FGZ», wurden an einem Siedlungsanlass Eckpunkte der Mobilität vorgestellt und mögliche Massnahmen diskutiert. Eine Mobilitätskommission wurde gebildet, welche für die Umsetzung der erfolgversprechendsten Massnahmen zuständig ist: www.fgz.ch → Publikationen → FGZ-Info → FGZ-Info 4/2013 http://www.amstein-walthert.ch/ → Referenzen → "Nachhaltige Entwicklung" und „Wohnbauten“ auswählen → Familienheim Genossenschaft Zürich (FGZ)	

Anhang 5 Liste der möglichen Massnahmen auf Stufe Quartier / Gemeinde

Massnahme A:	Beratung / Kommunikation
Massnahme B:	Angebote für spezifische Zielgruppen aufbauen
Massnahme C:	Fussverkehr
Massnahme D:	Velowege und Velo-Abstellplätze
Massnahme E:	Verkehrsberuhigung
Massnahme F:	Parkierung im öffentlichen Raum
Massnahme G:	ÖV-Erschliessung

Massnahme A: Beratung / Kommunikation											
Die Gemeinde unterstützt die Wohnbauunternehmen bzw. die Liegenschaftsverwaltungen beim Aufbau und dem Betrieb eines Mobilitätsmanagements, z.B. durch Beratung, spezifische Dienstleistungen, Kommunikationsangebote, Erfahrungsaustausch usw. Sie stellt ein Basisangebot zur Verfügung und konzipiert/unterstützt im Rahmen von Pilotprojekten neue Angebote.											
Zielsetzung	Die Gemeinde unterstützt das Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen.										
Federführung	Gemeinde										
Beteiligte	MobilitätsberaterIn; Liegenschaftsverwaltung; Mobilitätsdienstleister										
Kosten	<table border="0"> <tr> <td>Investitionskosten:</td> <td>Betriebskosten:</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF)</td> <td><input type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF)</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF)</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF)</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF)</td> <td><input type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF)</td> </tr> <tr> <td><i>Je nach Angebot</i></td> <td><i>Je nach Angebot</i></td> </tr> </table>	Investitionskosten:	Betriebskosten:	<input type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF)	<input type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF)	<input checked="" type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF)	<input checked="" type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF)	<input type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF)	<input type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF)	<i>Je nach Angebot</i>	<i>Je nach Angebot</i>
Investitionskosten:	Betriebskosten:										
<input type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF)	<input type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF)										
<input checked="" type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF)	<input checked="" type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF)										
<input type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF)	<input type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF)										
<i>Je nach Angebot</i>	<i>Je nach Angebot</i>										
Finanzierung	Gemeinde; Mobilitätsdienstleister										
Einsatzbereich	Geeignet für <input checked="" type="checkbox"/> Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten <input checked="" type="checkbox"/> Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten										
Realisierung	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (1 – 2 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (2 – 5 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (mehr als 5 Jahre)										
Nutzen	Es ist im Interesse der Gemeinde, dass die von der Wohnnutzung ausgehende Mobilität möglichst nachhaltig erfolgt. Ein attraktives Mobilitätsangebot im Bereich Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlichen Verkehr und Mobilitätsdienstleistungen fördert die Standortgunst.										
Vorgehen	– Schaffung einer verantwortlichen Person für das Thema Mobilitätsmanagement – Konzeption / Abgabe von Unterlagen für Verwaltungen, individuelle Beratung										
Beispiele Links	Beispiel Stadt Zürich: Das Tiefbauamt baut zurzeit ein Angebot zum Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen auf. Bisher wurden bereits im Rahmen eines quartierbezogenen Mobilitätsmanagements in Affoltern sowie Seebach und Neu-Oerlikon Mobilitätskarten für Neuzuzüger erstellt. Mehr: https://www.stadt-zuerich.ch → Porträt der Stadt Zürich → Mobilität & Verkehr → Verkehrskonzepte & Mobilitätsmanagement → Mobilitätsmanagement → Quartierbezogen → Affoltern										

Massnahme B: Angebote für spezifische Zielgruppen aufbauen

Es werden Kurse und Beratungsangebote für verschiedene Zielgruppen (SeniorInnen, MigrantInnen, Jugendliche, SchülerInnen etc.) aufgebaut. Die Angebote dienen dazu, die Zielgruppen über die verschiedenen Mobilitätsangebote zu informieren, die Logik des öffentlichen Verkehrs näher zu bringen, für die nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren und bei konkreten Problemen zu helfen. Dabei werden die Vorteile des Fuss- und Veloverkehrs aufgezeigt (Gesundheit durch Bewegung im Alltag, Kosteneinsparung, usw.). Ergänzend kann evtl. auch individuelle Mobilitätsberatung angeboten werden.



Zielsetzung	Den verschiedenen Zielgruppen wird aufgezeigt, wie sie ohne Auto mobil sein können.	
Federführung	Gemeinde oder andere Institution	
Beteiligte	MobilitätsberaterIn; Verkehrsbetriebe; weitere Anbieter	
Kosten	Investitionskosten: <input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF) <i>Hängt stark vom Angebot ab</i>	Betriebskosten: <input type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF) <i>Hängt stark vom Angebot ab</i>
Finanzierung	Verschiedene Partner	
Einsatzbereich	Geeignet für <input checked="" type="checkbox"/> Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten <input checked="" type="checkbox"/> Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	<input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (1 – 2 Jahre) <input type="checkbox"/> mittelfristig (2 – 5 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (mehr als 5 Jahre)	
Nutzen	Durch die Kurse lernen die verschiedenen Zielgruppen, sich selbständig ohne Auto fortzubewegen.	
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> – Partner suchen, Kursangebot aufbauen und planen oder bestehende Kursangebote mitnutzen – Die verschiedenen Zielgruppen einladen – Kurse durchführen 	
Beispiele Links	<ul style="list-style-type: none"> – Kurse für SeniorInnen „mobil sein – mobil bleiben“: www.mobilsein-mobilbleiben.ch – Velofahrkurse für verschiedene Zielgruppen: www.velokurse.ch – Pedibus als Alternative zum Elterntaxi für den Schulweg: www.pedibus.ch 	

Massnahme C: Fussverkehr

Die Fusswege, welche die Siedlung mit allen relevanten Zielorten (Einkauf, Naherholung, öV-Haltestellen, usw.) verbinden, werden optimiert. Dabei ist auf direkte, attraktive und sichere Wege zu achten. Sie sollten auch für Kinder, ältere Leute oder Menschen mit Behinderung selbständig zurückgelegt werden können. Ein besonderes Augenmerk ist auf die Schulwege zu legen. Idealerweise bestehen entlang der Fusswege Bereiche mit hoher Aufenthaltsqualität, die sich auch als Treffpunkte eignen.



Zielsetzung	Förderung des Fussverkehrs durch Bereitstellen von geeigneter Fussverkehrsinfrastruktur.	
Federführung	Gemeinde	
Beteiligte	Liegenschaftsverwaltung, VerkehrsplanerIn, LandschaftsarchitektIn	
Kosten	Investitionskosten: <input type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF) <i>Abhängig von nötigen Eingriffen</i>	Betriebskosten: <input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF) <input type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF) <i>Nur Unterhalt</i>
Finanzierung	Gemeinde	
Einsatzbereich	Geeignet für <input checked="" type="checkbox"/> Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten <input checked="" type="checkbox"/> Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	<input type="checkbox"/> kurzfristig (1 – 2 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2 – 5 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (mehr als 5 Jahre)	
Nutzen	Attraktivitätssteigerung der Gemeinde, der anliegenden Nutzungen (z.B. Gewerbe).	
Vorgehen	– Analyse der Ist-Situation (Qualitäten, Mängel), evtl. unter Einbezug der Bevölkerung, allenfalls im Rahmen einer umfassenden Auftrages zur Erstellung einer Fusswegnetzplanung – Umsetzung von baulichen bzw. betrieblichen Massnahmen	
Beispiele Links	– Handbuch Fusswegnetzplanung, Bundesamt für Strassen, Fussverkehr Schweiz, 2014, www.fussverkehr.ch ; – Best practice: www.flaneurdor.ch – Sichere Schulwege: www.schulwege.ch – Rue de l'Avenir (Romandie): www.rue-avenir.ch	
Bemerkungen	Siehe auch Massnahme 4.	

Massnahme D: Velowege und Veloparkierung

Die Veloverbindungen von und zu der Siedlung werden optimiert (z.B. Abbiegehilfen). Die Verbindungen zwischen den Quartieren und dem Ortszentrum sollen direkt, attraktiv und sicher sein. An den verschiedenen Zielorten werden gedeckte und mit Diebstahlsicherung ausgestattete Veloabstellanlagen in genügender Zahl und an bester Lage bereitgestellt. Weitere Angebote wie öffentliche Velopumpen und Veloflickstationen können die Attraktivität ergänzen.



Zielsetzung	Förderung des Veloverkehrs durch geeignete Veloverkehrsinfrastruktur.	
Federführung	Gemeinde	
Beteiligte	Liegenschaftsverwaltung, VerkehrsplanerIn	
Kosten	Investitionskosten: <input type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF) <i>Abhängig von benötigten Eingriffen</i>	Betriebskosten: <input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF) <input type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF) <i>Nur Unterhalt</i>
Finanzierung	Gemeinde, Private (Veloparkierung)	
Einsatzbereich	Geeignet für <input checked="" type="checkbox"/> Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten <input checked="" type="checkbox"/> Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	<input type="checkbox"/> kurzfristig (1 – 2 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2 – 5 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (mehr als 5 Jahre)	
Nutzen	Die Hindernisse, das Velo rasch und bequem zu nutzen, müssen auch an den Zielorten ausgeräumt werden, damit dieses häufiger benutzt wird. Das Velo genießt dadurch als Verkehrsmittel für die Nahmobilität eine hohe Wertschätzung.	
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> – Analyse der Ist-Situation (Qualitäten, Mängel), evtl. unter Einbezug der Bewohnerschaft, allenfalls im Rahmen einer umfassenden Auftrages zur Erstellung einer Veloroutenplanung (inkl. Abstellanlagen) – Umsetzung von baulichen oder betrieblichen Massnahmen 	
Beispiele Links	<ul style="list-style-type: none"> – Handbuch Veloparkierung (ASTRA / Velokonferenz Schweiz, 2008) und Handbuch Planung von Velorouten (ASTRA, 2008): www.astra.admin.ch →Themen →Langsamverkehr →Vollzugshilfen – Merkblätter Veloparkierung im öffentlichen Raum; an Bahnhöfen und Haltestellen (Koordinationsstelle Veloverkehr, Kanton Zürich): www.velo.zh.ch →Downloads – Hersteller und Händler von Veloabstellanlagen 2014 (Forum Velostationen Schweiz): www.velostation.ch →Dokumente – Velokonferenz Schweiz: www.velokonferenz.ch – Pro Velo: www.pro-velo.ch →Themen und Angebote →Infrastruktur – PRIX VELO: 	
Bemerkungen	Siehe auch Massnahme 5.	

Massnahme E: Verkehrsberuhigung

Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind Teil der Förderung des Fuss- und Veloverkehrs. Neben baulichen Massnahmen sind in den Wohnquartieren Begegnungszonen und Tempo 30 – Zonen einzuführen sowie (Teil-) Fahrverbote zu prüfen. Zusätzlich werden gestalterische und bauliche Massnahmen zur Unterstützung der Verkehrsberuhigung umgesetzt.




Zielsetzung	Für alle Verkehrsteilnehmende verträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs.	
Federführung	Gemeinde	
Beteiligte	Liegenschaftsverwaltung, VerkehrsplanerIn	
Kosten	Investitionskosten: <input type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF) <input type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF) <i>Je nach Ausgestaltung</i>	Betriebskosten: <input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF) <input type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF) <i>Nur Unterhalt</i>
Finanzierung	Gemeinde	
Einsatzbereich	Geeignet für <input checked="" type="checkbox"/> Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten <input checked="" type="checkbox"/> Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	<input type="checkbox"/> kurzfristig (1 – 2 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2 – 5 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (mehr als 5 Jahre)	
Nutzen	Durch eine verkehrsberuhigte Siedlung steigt die Lebensqualität und der Anreiz, ein eigenes Auto zu besitzen, sinkt.	
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> – Analyse der IST-Situation (Qualitäten, Mängel), evtl. unter Einbezug der Bewohnerschaft – Eventuell Beizug / Auftrag an Planungsbüro – Bauliche Umsetzung 	
Beispiele Links	<ul style="list-style-type: none"> – Vollzugshilfe Verkehrsberuhigung innerorts (ASTRA, 2003): www.astra.admin.ch →Themen →Langsamverkehr →Vollzugshilfen – Beispiele von Begegnungszonen: www.begegnungszonen.ch – Tempo 30-Zonen: www.tempo30.ch 	

Massnahme F: Parkierung im öffentlichen Raum

Es wird eine flächendeckende Parkplatz-Bewirtschaftung im öffentlichen Raum eingeführt.
Langfristig ist anzustreben, dass die Parkierung auf öffentlichen Grund mindestens gleich viel kostet wie das Abstellen auf privatem Grund. Strassenparkplätze werden wo möglich in Parkhäusern verlegt und die Flächen für andere Nutzungen (breitere Fusswege, Velowege, Alleen usw.) zur Verfügung gestellt.



Zielsetzung	Sensibilisierung der Bevölkerung für den Wert des öffentlichen Grundes. Es existiert eine Parkplatzbewirtschaftung, welche rund um die Uhr für alle Parkplätze im öffentlichen Raum gilt.	
Federführung	Gemeinde	
Beteiligte	MobilitätsberaterIn	
Kosten	Investitionskosten: <input type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF) <i>Je nach Bewirtschaftungssystem</i>	Betriebskosten: <input type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF) <i>Je nach Bewirtschaftungssystem</i>
Finanzierung	Gemeinde	
Einsatzbereich	Geeignet für <input checked="" type="checkbox"/> Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten <input checked="" type="checkbox"/> Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	<input type="checkbox"/> kurzfristig (1 – 2 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2 – 5 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (mehr als 5 Jahre)	
Nutzen	Wird die Parkierung eingeschränkt, sinkt der Anreiz ein eigenes Auto zu besitzen und zu nutzen. Hingegen kann die Lebensqualität erhöht und Platz für andere Nutzungen geschaffen werden.	
Vorgehen	– Erstellung eines kommunalen Konzeptes und Reglements zur Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze mit kostendeckenden Tarifen. – Kontrolle der Parkierungssituation (Ahndung widerrechtlich abgestellter Fahrzeuge)	
Beispiele Links	– Werkzeugkoffer Parkierung (EnergieSchweiz für Gemeinden): wird Ende 2014 publiziert	
Bemerkungen	Siehe auch Massnahme 6.	

Massnahme G: ÖV-Erschliessung											
Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr wird überprüft und wenn nötig angepasst, die Siedlung soll über ein angemessenes Angebot des öffentlichen Verkehrs verfügen. Die Infrastruktur an den Haltestellen ist angepasst (Sitzmöglichkeit, Überdachung, Fahrplaninformationssystem, usw.).											
Zielsetzung	Es wird eine ÖV-Erschliessung entsprechend der ÖV-Güteklasse A oder B angestrebt (nach Bundesamt für Raumentwicklung ARE). http://s.geo.admin.ch/c588e243c Die Infrastruktur an den Haltestellen ist auf dem neusten Stand.										
Federführung	Gemeinde										
Beteiligte	MobilitätsberaterIn; Verkehrsbetrieb; Kanton										
Kosten	<table border="0"> <tr> <td>Investitionskosten:</td> <td>Betriebskosten:</td> </tr> <tr> <td><input type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF)</td> <td><input type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF)</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF)</td> <td><input type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF)</td> </tr> <tr> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF)</td> <td><input checked="" type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF)</td> </tr> <tr> <td><i>Stark abhängig vom Angebot</i></td> <td><i>Stark abhängig vom Angebot</i></td> </tr> </table>	Investitionskosten:	Betriebskosten:	<input type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF)	<input type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF)	<input checked="" type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF)	<input type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF)	<input checked="" type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF)	<input checked="" type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF)	<i>Stark abhängig vom Angebot</i>	<i>Stark abhängig vom Angebot</i>
Investitionskosten:	Betriebskosten:										
<input type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF)	<input type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF)										
<input checked="" type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF)	<input type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF)										
<input checked="" type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF)	<input checked="" type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF)										
<i>Stark abhängig vom Angebot</i>	<i>Stark abhängig vom Angebot</i>										
Finanzierung	Gemeinde, Kanton										
Einsatzbereich	Geeignet für <input checked="" type="checkbox"/> Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten <input checked="" type="checkbox"/> Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten										
Realisierung	<input type="checkbox"/> kurzfristig (1 – 2 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2 – 5 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (mehr als 5 Jahre)										
Nutzen	Durch eine hervorragende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sinkt die Notwendigkeit eines eigenen Autos.										
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> – ÖV-Erschliessung überprüfen, evtl. unter Einbezug der BewohnerInnen – Gemeinsame Eingabe mit benachbarten Siedlungen, Quartierverein etc. evaluieren – Angebotsanpassungen mit Verkehrsbetrieben, Gemeinde und Kanton prüfen – Anpassungen umsetzen – Infrastruktur an den Haltestellen wenn nötig anpassen. – Ausbau oder Neubau von Abstellanlagen für Velos 										
Beispiele Links	Attraktive und gut zugängliche Bushaltestellen, Empfehlung zur Anordnung und Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs, Amt für öffentlichen Verkehr, Kanton St. Gallen, Entwurf, 2012										