

MOHA - Gestion de la mobilité dans les quartiers d'habitation

Manuel pour optimiser la mobilité liée à l'habitat

Annexe

Communauté de travail

Mobilité piétonne Suisse, ATE Association transports et environnement

Décembre 2014



Annexe

Français	Allemand
Annexe 1 : Grille d'analyse MOHA Ce document n'est pour l'heure disponible qu'en allemand.	Anhang 1: MIWO-Analyseraster page 3
Annexe 2 : Guide d'entretien MOHA Ce document n'est pour l'heure disponible qu'en allemand.	Anhang 2: MIWO-Gesprächsleitfaden page 7
Annexe 3 : Questionnaire MOHA page 11	Anhang 3: MIWO-Fragebogen page 11
Annexe 4 : Liste de mesures MOHA Quartier Ce document n'est pour l'heure disponible qu'en allemand.	Anhang 4: MIWO-Massnahmenliste Siedlung page 13
Annexe 5 : Liste de mesures MOHA Commune Ce document n'est pour l'heure disponible qu'en allemand.	Anhang 4: MIWO-Massnahmenliste Siedlung page 29

Anhang 1 MIWO – Analyseraster

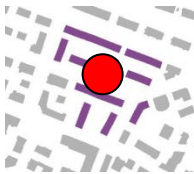
Name der Siedlung:

Zielsetzung

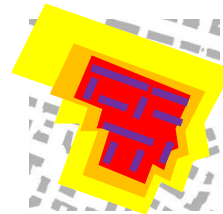
Der Analyseraster ist eine Checkliste, welche alle mobilitätsrelevanten Aspekte einer Wohnsiedlung beinhaltet. Sie dient als Grundlage für die «Bestandsaufnahme Mobilität».

Erläuterungen

Einige der Kriterien lassen sich über Pläne erheben. Andere können über GIS-Browser (ARE: <http://map.are.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 ☐	300-500m ☐	>500m ☐	Plan
1.2	Besteht ein zweites Quartierzentrum (Subzentrum) im Umkreis von 1000m?			Ja ☐	Nein ☐	Plan
1.3	Entfernung zum Stadtzentrum (Luftlinie)		<500m ☐	500-1000m ☐	>1000m ☐	Plan
1.4	Bebauungsstruktur	Einzelbau ☐	Zeilenbebauung ☐		Blockbebauung ☐	Plan
1.5	Bevölkerungsdichte (Einwohner pro Hektar)		...			GIS ARE
1.6	Beschäftigtendichte (Beschäftigte pro Hektar)		...			GIS ARE

2	Erschliessungsqualität öffentlicher Verkehr						
2.1	ÖV-Güteklasse (ARE)		A ☐	B ☐	C ☐	D ☐	GIS ARE
2.1	Nächster (S-)Bahnhof, Name:						
2.1.1	Entfernung zum nächsten (S-)Bahnhof (vom Siedlungsschwerpunkt aus)		≤300m ☐	≤500m ☐	>500m ☐	Plan	
2.1.2	Umsteigefreie Verbindungen zum nächsten (S-)Bahnhof (Tram und Bus)	Ja ☐ Nein ☐	Anzahl Linien: ...	Anzahl / h ...	Fahrzeit: ...min	Internet	

2.2	Umsteigefreie Verbindungen zum Fernverkehrs-Bahnhof (Zürich HB, Basel SBB, Bern, usw.)					
2.2.1	Tram	Ja ☐ Nein ☐	Anzahl Linien: ...	Anzahl / h ...	Fahrzeit: ...min	<i>Internet</i>
2.2.2	Bus	Ja ☐ Nein ☐	Anzahl Linien: ...	Anzahl / h ...	Fahrzeit: ...min	<i>Internet</i>
2.3	Tram					
2.3.1	Entfernung zur nächsten Tramhaltestelle (vom Siedlungsschwerpunkt aus)	≤150m ☐	≤300m ☐	>300m ☐		<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)	≤150m ☐	≤300m ☐	>300m ☐		<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 ☐ Nein ☐	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 ☐	mittel ☐	schlecht ☐	<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)	...		<i>Vor Ort</i>
4.2	Netzzustand im Quartier (Breite, Gefahrenpunkte, Probleme)	...		<i>Vor Ort</i>
4.3	Fusswegverbindungen innerhalb Siedlung Hauseingänge sind aus allen Richtungen direkt und umwegfrei erreichbar	Ja ☐ Nein ☐	<i>Vor Ort</i>	
4.4	Das Fusswegnetz innerhalb der Siedlung ist frei von Motorfahrzeugverkehr	Ja ☐ Nein ☐	<i>Vor Ort</i>	
4.5	Fusswegverbindungen im Quartier Es besteht ein dichtes Fusswegnetz ohne Netzlücken (keine trennenden Elemente wie Bahnlinien und Strassen ohne genügende Querungsmöglichkeiten)	Ja ☐ Nein ☐	<i>Vor Ort</i>	
4.6	Der Fussweg zum Quartierzentrum ist attraktiv (frei geführt, entlang schwach befahrener Strassen, Bestandteil von Tempo-30 oder Begegnungszonen) separate qualitative Beschreibung	Ja ☐ Nein ☐	<i>Vor Ort</i>	
5	Verkehrsregime			
5.1	Verkehrsberuhigte Zonen (z.B. Tempo-30- und Begegnungszonen) in der Siedlung (Lage)	Ja ☐ Nein ☐	<i>Vor Ort</i>	
5.2	Verkehrsberuhigte Zonen (z.B. Tempo-30- und Begegnungszonen) im Quartier (Lage)	Ja ☐ Nein ☐	<i>Vor Ort</i>	
5.3	Motorfahrzeugfreie/-arme Strassen in der Siedlung gemäss den SSV-Signalen 2.13, 2.14 (Lage)			Ja ☐ Nein ☐ <i>Vor Ort</i>
5.4	Motorfahrzeugfreie/-arme Strassen im Quartier gemäss den SSV-Signalen 2.13, 2.14 (Lage)	Ja ☐ Nein ☐	<i>Vor Ort</i>	
6	Mobilitätsdienstleistungen			
6.1	Mobility – Standort (in der Siedlung)	Ja ☐ Nein ☐	Anzahl Fahrzeuge: ...	<i>Mobility</i>
6.2	Entfernung zum nächsten Mobility – Standort in m	... m		<i>Plan</i>
6.3	Anzahl Mobility-Fahrzeuge (alle Standorte im Quartier bis 500m)	...		<i>Mobility</i>
6.4	Depotmöglichkeit für Hauslieferdienst oder Pakete	...		<i>Vor Ort</i>
6.5	Andere Mobilitätsdienstleistungen (Art und Lage)	...		<i>Vor Ort</i>
7	Motorisierter Individualverkehr			
7.1	Anzahl privater markierter Stellplätze in der Siedlung (für Bewohner und Besucher) - oberirdisch	...		<i>Vor Ort</i>
7.2	Anzahl öffentliche Parkplätze im Quartier (sinnvolle Abgrenzung wählen und im Plan eintragen)	blaue PP ...	weisse PP ...	<i>Vor Ort</i>
7.3	Belegungsgrad (Erhebung zu mind. zwei verschiedenen Tageszeiten ev. qualitative Aussagen (voll belegt / wenige / viele freie PP)	Zeit: ... Belegung: ...		<i>Vor Ort</i>
7.4	Illegal benutzte Stellplätze innerhalb Siedlung	Ja ☐ Nein ☐	Anzahl ...	Lage ... <i>Vor Ort</i>
7.5	Illegal benutzte Stellplätze im Quartier	Ja ☐ Nein ☐	Anzahl ...	Lage ... <i>Vor Ort</i>

8	Versorgung; Einkauf und Dienstleistungen				
8.1	Nächstgelegene Einkaufsmöglichkeiten für Güter des täglichen Bedarfs	<300m ☐	300-700m ☐	>700m ☐	Plan Vor Ort
8.2	Nächstgelegener Supermarkt	<300m ☐	300-700m ☐	>700m ☐	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 ☐	150-300m ☐	300-500m ☐	Plan Vor Ort
10.2	Entfernung zur nächsten Naherholungs- und Freizeitmöglichkeit (z.B. Quartierzentrum, kleiner Park)	<300m ☐	300-500m ☐	>500 ☐	Plan Vor Ort
10.3	Entfernung zu bedeutendem Grün- oder Freiraum (z.B. grosse Parkanlage, Wald)	<300m ☐	300-700m ☐	>700m ☐	Plan Vor Ort
10.4	Entfernung zu bedeutenden Kultur- und Freizeitangebot (z.B. Kulturzentrum, Hallenbad) und Art des Angebots: ...	<500m ☐	500-1000m ☐	>1000m ☐	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 ☐ / Nein ☐	GIS
11.2	Luftbelastung NO ₂ -Immissionen Jahresmittelwert NO ₂ -Jahresmittelwert in µg/m ³	<16 µg/m ³ ☐	<30 µg/m ³ ☐	>44 µg/m ³ ☐	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 Ist-Zustandes

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 (auf privatem Grund)		
Parkplätze in Garagenbox (Anzahl)		
Parkplätze in Sammelgarage		
zusätzliche Besucherparkplätze		
Total		
Gibt es weitere 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 FremdmietlerInnen	
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?

Question 6: Combien d'autres véhicules existent dans votre ménage et où sont-ils normalement stationnés ?

	Nombre total dans le ménage	stationnés à l'intérieur de la maison	stationnés à l'extérieur dans un endroit couvert	stationnés à l'extérieur dans un endroit non couvert
Moto / scooter / vélomoteur				
Vélos électriques				
Vélos				

Question 7: Combien d'abonnements pour les transports publics existent dans votre ménage?

	Nombre
Nombre d'abonnements généraux CFF	
Nombre d'abonnements de parcours ou de zones	
Nombre d'abonnements demi-tarif CFF	

Question 8: Combien de personnes de votre ménage sont membres de Mobility Carsharing?

	Nombre

Toutes les questions suivantes s'adressent uniquement à vous-même.

Question 9: Veuillez cocher, dans le tableau suivant, combien de fois vous utilisez les modes de transport suivants. (Pendant une semaine moyenne en dehors des vacances)

	5 x par semaine ou plus	3 - 4 x par semaine	1 - 2 x par semaine	moins d'1 x par semaine
Voiture	☐	☐	☐	☐
Moto / scooter / vélomoteur	☐	☐	☐	☐
Transports publics	☐	☐	☐	☐
Vélo électrique	☐	☐	☐	☐
Vélo	☐	☐	☐	☐
Trajets à pied qui durent plus de 10 minutes	☐	☐	☐	☐

Question 10: Quel mode de transport utilisez-vous le plus souvent pour les trajets sur votre lieu de travail / de formation, pour faire les achats et pour vos loisirs ? (laissez vide la case correspondante si vous ne faites pas de trajets liés à un motif de déplacement).

	Voiture	Moto / scooter / vélomoteur	Transports publics	Vélo électrique	Vélo	à pied
Travail / formation	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Achats	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Loisirs	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Question 1: Combien de pièces compte votre appartement?

	Nombre

Question 2: Veuillez indiquer dans le tableau suivant pour tous les membres de votre ménage leur âge, leur sexe, et leur(s) nationalité(s) ainsi que leur statut d'activité. Merci d'utiliser les abréviations indiquées pour les 3 dernières lignes.

	moi-même	Personne 2	Personne 3	Personne 4	Personne 5	Personne 6	Personne 7
Âge en années							
Sexe (m/f)							
Nationalité (p.ex. CH, D, I, etc.)							
Statut d'activité*)							

*) A = Actif/ve occupé/e / E = en formation / F = Homme/femme au foyer / R = Retraité(e) / S = sans emploi

Question 3: Combien de voitures existent dans votre ménage? Où sont-elles habituellement stationnées resp. parquées?

Nombre de voitures stationnées ... (merci d'indiquer le nombre)			
sur des places de parc publiques marquées en zone blanche ou pas marquées	sur des places de parc publiques en zone bleue	sur des places de parc privées ou louées à l'intérieur du quartier	sur des places de parc privées ou louées à l'extérieur du quartier

Question 4: Situation des places de parc

Pensez-vous qu'il existe trop ou trop peu de places de parc dans les rues autour de votre quartier d'habitation?

trop peu	plutôt trop peu	juste le bon nombre	plutôt trop	trop
☐	☐	☐	☐	☐

Question 5: Combien de kilomètres faites-vous par année avec les voitures indiquées à la question 3? (Si vous ne connaissez pas le nombre exact de kilomètres par voiture, veuillez indiquer une estimation. Passez cette question si vous n'avez pas de voiture dans votre ménage).

	Voiture 1	Voiture 2	Voiture 3	Voiture 4
Nombre de km/année				

Question 11: Quelle est votre satisfaction concernant votre lieu d'habitation en termes des offres et possibilités suivantes?

Proximité / offre de magasins pour des biens d'usage courant	☐	☐	☐	☐
Proximité / offre des transports publics	☐	☐	☐	☐
Chemins piétons directs et sûrs dans les environs du quartier	☐	☐	☐	☐
Pistes cyclables directes et sûres dans les environs du quartier	☐	☐	☐	☐
Emplacement / qualité des endroits de stationnement vélos	☐	☐	☐	☐
Espaces verts dans le quartier ou à proximité immédiate	☐	☐	☐	☐
Emplacements adaptés au jeu avec des trottinettes, vélos d'enfants, skates, etc.	☐	☐	☐	☐

Question 12: Êtes-vous pour, pour à certaines conditions ou contre le fait que l'on...

... introduise une taxe d'entrée en voiture dans les centres urbains aux heures de pointe (roadpricing) ?	☐	☐	☐	☐
... augmente les taxes de parking dans les centres urbains ?	☐	☐	☐	☐
... augmente le prix du carburant ?	☐	☐	☐	☐
... introduise des taxes de parking dans les centres commerciaux ?	☐	☐	☐	☐

Remarques supplémentaires : Êtes-vous satisfait de la situation du trafic dans votre quartier d'habitation ? Avez-vous d'autres remarques, commentaires et idées par rapport à une meilleure organisation du trafic et de la mobilité dans votre quartier d'habitation ou dans ses alentours ?

☐ Je souhaite participer au tirage au sort de chèques REKA de CHF 100.-.

Nom, adresse:

Merci beaucoup pour votre participation ! Veuillez renvoyer le questionnaire rempli jusqu'au
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX à XXXXXXXXXXXXXXXXXX

Trafic et mobilité dans le quartier XXXXXXXXXX

Cette enquête fait partie d'un inventaire du trafic et de la mobilité qui est réalisé dans différents quartiers. L'objectif est d'en déduire des propositions concrètes de mesures qui permettent d'améliorer la situation en termes de mobilité dans votre quartier.

Kategorie	Prozent
Nicht frankieren	10%
Ne pas affranchir	10%
Non affrancare	10%
Geschäftsantwortsendung	10%
Envoi commercial-réponse	10%

Nom
Rue N°
Case postale XXXX
XXXXX Lieu

En cas de questions, veuillez vous adresser à XXXX
Tel: XXX XXX XXX XX

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											
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.											
Zielsetzung	– 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>☒ gering (bis 10'000 CHF)</td><td>☒ gering (bis 2'000 CHF)</td></tr> <tr> <td>☐ mittel (10'000 bis 50'000 CHF)</td><td>☐ mittel (2'000 bis 10'000 CHF)</td></tr> <tr> <td>☐ hoch (ab 50'000 CHF)</td><td>☐ hoch (ab 10'000 CHF)</td></tr> <tr> <td><i>Interner Arbeitsaufwand</i></td><td><i>Interner Arbeitsaufwand</i></td></tr> </table>	Investitionskosten:	Betriebskosten:	☒ gering (bis 10'000 CHF)	☒ gering (bis 2'000 CHF)	☐ mittel (10'000 bis 50'000 CHF)	☐ mittel (2'000 bis 10'000 CHF)	☐ hoch (ab 50'000 CHF)	☐ hoch (ab 10'000 CHF)	<i>Interner Arbeitsaufwand</i>	<i>Interner Arbeitsaufwand</i>
Investitionskosten:	Betriebskosten:										
☒ gering (bis 10'000 CHF)	☒ gering (bis 2'000 CHF)										
☐ mittel (10'000 bis 50'000 CHF)	☐ mittel (2'000 bis 10'000 CHF)										
☐ hoch (ab 50'000 CHF)	☐ hoch (ab 10'000 CHF)										
<i>Interner Arbeitsaufwand</i>	<i>Interner Arbeitsaufwand</i>										
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung										
Einsatzbereich	Geeignet für ☒ Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten ☒ Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten										
Realisierung	☒ kurzfristig (1 – 2 Jahre) ☐ mittelfristig (2 – 5 Jahre) ☐ 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	– 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 (Vermietung) 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	– 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: ☒ gering (bis 10'000 CHF) ☐ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☐ hoch (ab 50'000 CHF) <i>Interner Arbeitsaufwand</i>	Betriebskosten: ☐ gering (bis 2'000 CHF) ☒ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) ☐ hoch (ab 10'000 CHF) <i>Höhe des Mobilitätsfonds-Budgets flexibel</i>
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung	
Einsatzbereich	Geeignet für ☐ Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten ☒ Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	☒ kurzfristig (1 – 2 Jahre) ☐ mittelfristig (2 – 5 Jahre) ☐ 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: ☐ gering (bis 10'000 CHF) ☒ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☐ hoch (ab 50'000 CHF) Betriebskosten: ☐ gering (bis 2'000 CHF) ☒ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) ☐ 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 ☒ Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten ☒ Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten
Realisierung	☒ kurzfristig (1 – 2 Jahre) ☐ mittelfristig (2 – 5 Jahre) ☐ 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	– 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	– Infomappe „Mobil in Affoltern“ Tiefbauamt der Stadt Zürich (Kosten für Gestaltung, Herstellung und Verteilung: 3 CHF/Stück): Mehr: www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025 → Beratung & Bildung → Quartiere – „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: ☐ gering (bis 10'000 CHF) ☒ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☐ hoch (ab 50'000 CHF) <i>Je nach Ausgestaltung</i>	Betriebskosten: ☒ gering (bis 2'000 CHF) ☐ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) ☐ hoch (ab 10'000 CHF) <i>Nur Unterhalt und allenfalls Renovationen</i>
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung	
Einsatzbereich	Geeignet für ☒ Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten ☒ Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	☐ kurzfristig (1 – 2 Jahre) ☒ mittelfristig (2 – 5 Jahre) ☐ 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 Fahr-verkehr. 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: ☐ gering (bis 10'000 CHF) ☒ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☐ hoch (ab 50'000 CHF) <i>Je nach Ausgestaltung</i>	Betriebskosten: ☒ gering (bis 2'000 CHF) ☐ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) ☐ hoch (ab 10'000 CHF) <i>Nur Unterhalt und allenfalls Renovationen</i>
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung	
Einsatzbereich	Geeignet für ☒ Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten ☒ Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	☒ kurzfristig (1 – 2 Jahre) ☐ mittelfristig (2 – 5 Jahre) ☐ 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/ → Download – 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: ☐ gering (bis 10'000 CHF) ☒ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☐ hoch (ab 50'000 CHF) <i>Je nach Ausgestaltung</i>	Betriebskosten: ☒ gering (bis 2'000 CHF) ☐ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) ☐ hoch (ab 10'000 CHF) <i>Bewirtschaftungskosten</i>
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung	
Einsatzbereich	Geeignet für ☒ Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten ☒ Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	☐ kurzfristig (1 – 2 Jahre) ☒ mittelfristig (2 – 5 Jahre) ☐ 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	– 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	– 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											
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.											
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>☒ gering (bis 10'000 CHF)</td><td>☐ gering (bis 2'000 CHF)</td></tr> <tr> <td>☐ mittel (10'000 bis 50'000 CHF)</td><td>☐ mittel (2'000 bis 10'000 CHF)</td></tr> <tr> <td>☐ hoch (ab 50'000 CHF)</td><td>☒ 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:	☒ gering (bis 10'000 CHF)	☐ gering (bis 2'000 CHF)	☐ mittel (10'000 bis 50'000 CHF)	☐ mittel (2'000 bis 10'000 CHF)	☐ hoch (ab 50'000 CHF)	☒ hoch (ab 10'000 CHF)	<i>Interner Arbeitsaufwand</i>	<i>Je nach Anzahl Haushalte und Betragshöhe</i>
Investitionskosten:	Betriebskosten:										
☒ gering (bis 10'000 CHF)	☐ gering (bis 2'000 CHF)										
☐ mittel (10'000 bis 50'000 CHF)	☐ mittel (2'000 bis 10'000 CHF)										
☐ hoch (ab 50'000 CHF)	☒ hoch (ab 10'000 CHF)										
<i>Interner Arbeitsaufwand</i>	<i>Je nach Anzahl Haushalte und Betragshöhe</i>										
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung										
Einsatzbereich	Geeignet für ☒ Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten ☒ Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten										
Realisierung	☒ kurzfristig (1 – 2 Jahre) ☐ mittelfristig (2 – 5 Jahre) ☐ 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	– 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	– 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	Investitionskosten: ☒ gering (bis 10'000 CHF) ☐ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☐ hoch (ab 50'000 CHF) <i>Abhängig vom Ort des Parkplatzes</i>	Betriebskosten: ☒ gering (bis 2'000 CHF) ☒ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) ☐ hoch (ab 10'000 CHF) <i>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 ☒ Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten ☒ Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	☒ kurzfristig (1 – 2 Jahre) ☐ mittelfristig (2 – 5 Jahre) ☐ 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	– 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	– 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: ☒ gering (bis 10'000 CHF) ☐ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☐ hoch (ab 50'000 CHF) <i>Je nach Ausgestaltung</i>	Betriebskosten: ☒ gering (bis 2'000 CHF) ☐ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) ☐ hoch (ab 10'000 CHF) <i>Je nach Ausgestaltung kaum bis keine Kosten</i>
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung	
Einsatzbereich	Geeignet für ☒ Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten ☒ Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	☒ kurzfristig (1 – 2 Jahre) ☐ mittelfristig (2 – 5 Jahre) ☐ 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	– 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	– 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 Elektrovelos, 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: ☐ gering (bis 10'000 CHF) ☒ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☐ hoch (ab 50'000 CHF) <i>Je nach Angebot</i>	Betriebskosten: ☐ gering (bis 2'000 CHF) ☒ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) ☐ hoch (ab 10'000 CHF) <i>Je nach Angebot, vor allem für Wartung</i>
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung und ggf. NutzerInnen	
Einsatzbereich	Geeignet für ☒ Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten ☒ Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	☒ kurzfristig (1 – 2 Jahre) ☐ mittelfristig (2 – 5 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 5 Jahre)	
Nutzen	Ein gutes ergänzendes Spezialvelo-Angebot fördert das Velofahren, erhöht die Mieterzufriedenheit und Identifikation mit der Siedlung	
Vorgehen	– Bedarf an (Elektro)-Velos, Lastenvelos, Veloanhängern und weiterem Zubehör prüfen. – Verschiedene Modelle und Ausleihmöglichkeiten prüfen und geeignetes System für die Siedlung festlegen: - 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	– 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 Elektrovelos 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: ☒ gering (bis 10'000 CHF) ☒ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☐ hoch (ab 50'000 CHF) <i>Je nach Angebot</i> Betriebskosten: ☒ gering (bis 2'000 CHF) ☒ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) ☐ hoch (ab 10'000 CHF) <i>Je nach Angebot, vor allem Wartung</i>	
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung	
Einsatzbereich	Geeignet für ☒ Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten ☒ Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	☒ kurzfristig (1 – 2 Jahre) ☐ mittelfristig (2 – 5 Jahre) ☐ 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	– 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	– 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: ☒ gering (bis 10'000 CHF) ☐ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☐ hoch (ab 50'000 CHF) <i>Je nach Ausgestaltung</i>	Betriebskosten: ☒ gering (bis 2'000 CHF) ☐ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) ☐ hoch (ab 10'000 CHF) <i>Je nach Ausgestaltung nur noch Wartung usw.</i>
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung	
Einsatzbereich	Geeignet für ☐ Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten ☒ Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	☒ kurzfristig (1 – 2 Jahre) ☐ mittelfristig (2 – 5 Jahre) ☐ 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	– 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	– 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	Liegenschaftsverwaltung	
Beteiligte	Detailhandel; Lieferdienste; Gemeinde; soziale Institutionen	
Kosten	Investitionskosten: ☒ gering (bis 10'000 CHF) ☐ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☐ hoch (ab 50'000 CHF) <i>Vor allem Arbeitsaufwand</i>	Betriebskosten: ☒ gering (bis 2'000 CHF) ☐ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) ☐ hoch (ab 10'000 CHF) <i>Je nach Angebot kaum Betriebskosten</i>
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung	
Einsatzbereich	Geeignet für ☒ Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten ☒ Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	☒ kurzfristig (1 – 2 Jahre) ☐ mittelfristig (2 – 5 Jahre) ☐ 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.vreneliskaertli.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	Liegenschaftsverwaltung	
Beteiligte	Evtl. Partner in der Umgebung der Siedlung (z.B. Laden oder Bar)	
Kosten	Investitionskosten: ☒ gering (bis 10'000 CHF) ☒ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☐ hoch (ab 50'000 CHF) <i>Je nach Angebot auch keine</i>	Betriebskosten: ☐ gering (bis 2'000 CHF) ☒ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) ☐ hoch (ab 10'000 CHF) <i>Bei externem Partner tiefe bis keine Kosten</i>
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung	
Einsatzbereich	Geeignet für ☒ Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten ☒ Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	☒ kurzfristig (1 – 2 Jahre) ☐ mittelfristig (2 – 5 Jahre) ☐ 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	– 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 Bewohneranlässen 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: ☒ gering (bis 10'000 CHF) ☐ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☐ hoch (ab 50'000 CHF) <i>Je nach Ausgestaltung</i>	Betriebskosten: ☐ gering (bis 2'000 CHF) ☐ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) ☐ hoch (ab 10'000 CHF) <i>In der Regel nur einmalige Kosten pro Anlass</i>
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung	
Einsatzbereich	Geeignet für ☒ Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten ☒ Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	☒ kurzfristig (1 – 2 Jahre) ☐ mittelfristig (2 – 5 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 5 Jahre)	
Nutzen	Durch das Bewusstsein und die Kenntnis von Alternativen ändern die BewohnerInnen ihr Mobilitätsverhalten und werden nachhaltiger.	
Vorgehen	– 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	Investitionskosten: ☐ gering (bis 10'000 CHF) ☒ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☐ hoch (ab 50'000 CHF) <i>Je nach Angebot</i> Betriebskosten: ☐ gering (bis 2'000 CHF) ☒ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) ☐ hoch (ab 10'000 CHF) <i>Je nach Angebot</i>
Finanzierung	Gemeinde; Mobilitätsdienstleister
Einsatzbereich	Geeignet für ☒ Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten ☒ Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten
Realisierung	☒ kurzfristig (1 – 2 Jahre) ☐ mittelfristig (2 – 5 Jahre) ☐ 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 im Rahmen eines quartierbezogenen Mobilitätsmanagements in Affoltern sowie Seebach und Neu-Oerlikon Mobilitätsmappen erstellt. Mehr: www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025 ➔ Beratung & Bildung ➔ Quartiere

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: ☒ gering (bis 10'000 CHF) ☒ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☐ hoch (ab 50'000 CHF) <i>Hängt stark vom Angebot ab</i>	Betriebskosten: ☐ gering (bis 2'000 CHF) ☒ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) ☒ hoch (ab 10'000 CHF) <i>Hängt stark vom Angebot ab</i>
Finanzierung	Verschiedene Partner	
Einsatzbereich	Geeignet für ☒ Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten ☒ Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	☒ kurzfristig (1 – 2 Jahre) ☐ mittelfristig (2 – 5 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 5 Jahre)	
Nutzen	Durch die Kurse lernen die verschiedenen Zielgruppen, sich selbständig ohne Auto fortzubewegen.	
Vorgehen	– Partner suchen, Kursangebot aufbauen und planen oder bestehende Kursangebote mitnutzen – Die verschiedenen Zielgruppen einladen – Kurse durchführen	
Beispiele Links	– 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	<table border="0"> <tr> <td> Investitionskosten: ☐ gering (bis 10'000 CHF) ☒ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☒ hoch (ab 50'000 CHF) <i>Abhängig von nötigen Eingriffen</i> </td><td> Betriebskosten: ☒ gering (bis 2'000 CHF) ☐ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) ☐ hoch (ab 10'000 CHF) <i>Nur Unterhalt</i> </td></tr> </table>	Investitionskosten: ☐ gering (bis 10'000 CHF) ☒ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☒ hoch (ab 50'000 CHF) <i>Abhängig von nötigen Eingriffen</i>	Betriebskosten: ☒ gering (bis 2'000 CHF) ☐ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) ☐ hoch (ab 10'000 CHF) <i>Nur Unterhalt</i>
Investitionskosten: ☐ gering (bis 10'000 CHF) ☒ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☒ hoch (ab 50'000 CHF) <i>Abhängig von nötigen Eingriffen</i>	Betriebskosten: ☒ gering (bis 2'000 CHF) ☐ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) ☐ hoch (ab 10'000 CHF) <i>Nur Unterhalt</i>		
Finanzierung	Gemeinde		
Einsatzbereich	Geeignet für ☒ Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten ☒ Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten		
Realisierung	☐ kurzfristig (1 – 2 Jahre) ☒ mittelfristig (2 – 5 Jahre) ☐ 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: ☐ gering (bis 10'000 CHF) ☒ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☒ hoch (ab 50'000 CHF) Betriebskosten: ☒ gering (bis 2'000 CHF) ☐ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) ☐ hoch (ab 10'000 CHF) <i>Abhängig von benötigten Eingriffen</i> <i>Nur Unterhalt</i>
Finanzierung	Gemeinde, Private (Veloparkierung)
Einsatzbereich	Geeignet für ☒ Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten ☒ Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten
Realisierung	☐ kurzfristig (1 – 2 Jahre) ☒ mittelfristig (2 – 5 Jahre) ☐ 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	– 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	– 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 / www.prixvelo.ch
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: ☐ gering (bis 10'000 CHF) ☐ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☒ hoch (ab 50'000 CHF) <i>Je nach Ausgestaltung</i> Betriebskosten: ☒ gering (bis 2'000 CHF) ☐ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) ☐ hoch (ab 10'000 CHF) <i>Nur Unterhalt</i>
Finanzierung	Gemeinde
Einsatzbereich	Geeignet für ☒ Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten ☒ Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten
Realisierung	☐ kurzfristig (1 – 2 Jahre) ☒ mittelfristig (2 – 5 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 5 Jahre)
Nutzen	Durch eine verkehrsberuhigte Siedlung steigt die Lebensqualität und der Anreiz, ein eigenes Auto zu besitzen, sinkt.
Vorgehen	– Analyse der IST-Situation (Qualitäten, Mängel), evtl. unter Einbezug der Bewohnerschaft – Eventuell Beizug / Auftrag an Planungsbüro – Bauliche Umsetzung
Beispiele Links	– Vollzugshilfe Verkehrsberuhigung innerorts (ASTRA, 2003): www.langsamverkehr.ch → 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: ☐ gering (bis 10'000 CHF) ☒ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☐ hoch (ab 50'000 CHF) <i>Je nach Bewirtschaftungssystem</i>	Betriebskosten: ☐ gering (bis 2'000 CHF) ☒ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) ☐ hoch (ab 10'000 CHF) <i>Je nach Bewirtschaftungssystem</i>
Finanzierung	Gemeinde	
Einsatzbereich	Geeignet für ☒ Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten ☒ Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	☐ kurzfristig (1 – 2 Jahre) ☒ mittelfristig (2 – 5 Jahre) ☐ 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	Investitionskosten: ☐ gering (bis 10'000 CHF) ☒ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☒ hoch (ab 50'000 CHF) <i>Stark abhängig vom Angebot</i>	Betriebskosten: ☐ gering (bis 2'000 CHF) ☐ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) ☒ hoch (ab 10'000 CHF) <i>Stark abhängig vom Angebot</i>
Finanzierung	Gemeinde, Kanton	
Einsatzbereich	Geeignet für ☒ Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten ☒ Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten	
Realisierung	☐ kurzfristig (1 – 2 Jahre) ☒ mittelfristig (2 – 5 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 5 Jahre)	
Nutzen	Durch eine hervorragende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sinkt die Notwendigkeit eines eigenen Autos.	
Vorgehen	– 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	