

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

Manuel pour optimiser la mobilité liée à l'habitat

Communauté de travail

Mobilité piétonne Suisse, ATE Association transports et environnement

Décembre 2014



Impressum

MOHA – Gestion de la mobilité dans les quartiers d'habitation Manuel pour optimiser la mobilité liée à l'habitat

Editeur

Mobilité piétonne Suisse, ATE Association transports et environnement
Zurich et Berne, décembre 2014

Direction de projet

Thomas Schweizer, Mobilité piétonne Suisse
Samuel Bernhard, ATE Association transports et environnement
Daniel Baehler, ATE Association transports et environnement

Groupe de pilotage

Theres Kuster, Stadt Zürich, Tiefbauamt, Mobilität und Verkehr
Eliane Leuzinger, Stadt Bern, Amt für Umweltschutz – Fachstelle Mobilitätsberatung
Marc Münster, sanu future learning ag
Viktoria Herzog, Koordinationsstelle Veloverkehr, Kanton Zürich
Stefan Schmidhofer, Allg. Baugenossenschaft Zürich ABZ, Projektleiter Umgebung und Ökologie
Monika Tschannen, SuisseÉnergie pour les communes
Klaus Zweibrücken, HSR Hochschule für Technik Rapperswil

Contact

Mobilité piétonne Suisse

Thomas Schweizer, Klosbachstrasse 48, 8032 Zurich,
www.mobilitepietonne.ch / Tél. 043 488 40 30

ATE Association transports et environnement

Samuel Bernhard, Quellenstrasse 27, 8005 Zurich,
www.ate.ch / Tél. 044 430 19 31
Secrétariat central: Aarberggasse 61, Case postale 8676, 3001 Berne

Crédits photographiques

Couverture: Quartier Industrie, Zurich (Baugenossenschaft eidg. Personal bep); page 4: Quartier Letten Zurich (bep); page 8: Rütihof, Zurich Höngg (MOHA, Samuel Bernhard); page 11: Quartier Im langen Loh, Bâle (Im langen Loh); page 14: Quartier Letten, Zurich (MOHA, Samuel Bernhard); page 16: Quartier Letten, Zurich (MOHA, Samuel Bernhard); page 18: Quartier Letten, Zurich (MOHA, Samuel Bernhard); page 21: Quartier Im langen Loh, Bâle (Monika Gutmann); page 24: Quartier Letten, Zurich (MOHA, Samuel Bernhard); page 64: Quartier Wyler, Berne (Daniel Baehler)

Téléchargement de la documentation

www.mobilite-habitat.ch

Partenaires

Offices fédéraux OFEN, ARE, OFL / HSR - Hochschule für Technik Rapperswil / Coopératives d'habitation Suisse / sanu future learning ag / Kanton Zürich – Amt für Verkehr / Villes de Bâle, Berne, Zurich, Horgen, Illnau-Effretikon



L'emploi du masculin pour désigner des personnes dans le présent manuel n'a d'autres fins que celle d'alléger le texte.

Table des matières

1.	Avant-propos	5
2.	Qu'est-ce que la gestion de la mobilité dans les quartiers d'habitation ?	7
3.	Acteurs du processus MOHA	9
4.	Déroulement d'un processus MOHA	12
5.	Conduite d'un processus MOHA	15
5.1	Phase 1 : Communication des offres MOHA	15
5.2	Phase 2 : Conduite d'un processus MOHA	15
5.2.1	Mandat	15
5.2.2	Phase initiale	16
5.2.3	Récolte des données	17
5.2.4	Analyse de l'état actuel	17
5.2.5	Consultation des habitants	18
5.2.6	Rapport contenant des propositions de mesures	19
5.2.7	Séance / atelier destinés au maître d'ouvrage et à la commune	19
5.2.8	Rapport révisé contenant des propositions de mesures	20
5.2.9	Processus de mise en œuvre	20
5.2.10	Institutionnalisation de la gestion de la mobilité	20
6.	Glossaire	22



1. Avant-propos

La gestion de la mobilité permet d'influencer la demande de transports et **d'atteindre** ainsi une mobilité personnelle plus efficace, écologique et socialement responsable, et donc plus durable¹. La gestion de la mobilité permet aux usagers de la route de modifier leur comportement en matière de transports **grâce à des mesures souples, telles que l'information, la communication, la motivation, la coordination et une offre de services appropriée**. Ainsi, des acteurs, tels que les sociétés, les entreprises **générales ou les écoles, assument la responsabilité de la circulation qu'ils provoquent**, et coopèrent avec les communes et les opérateurs de transport. La palette de mesures est **large et s'étend de l'utilisation des transports publics à l'encouragement de la marche et du vélo**.

Le projet MOHA – **Gestion de la mobilité dans les quartiers d'habitation offre des instruments que les maîtres d'ouvrage (gérances immobilières, propriétaires) peuvent mettre en place afin d'optimiser la mobilité liée à l'habitat**. Le projet permet **d'analyser les comportements en matière de mobilité des habitants, d'évaluer les améliorations potentielles et de mettre en place des mesures concrètes afin d'encourager une mobilité sans voiture**. Les habitants seront informés des **alternatives en matière de transports, que ce soit l'offre existante ou les nouvelles possibilités introduites dans le cadre de la gestion de la mobilité**. Ils seront également encouragés à les utiliser.

Le projet MOHA s'intègre à un ensemble de projets qui ont développé des instruments importants dans le domaine encore jeune de la gestion de la mobilité. **Il s'agit** des projets suivants, menés **sous l'égide de SuisseÉnergie pour les communes**, www.mobilite-pour-les-communes.ch :

- GME – Gestion de la mobilité dans les entreprises
- MIPA - Gestion de la mobilité dans les processus de planification de nouveaux sites (cf. encadré)

Des instruments supplémentaires ont été produits dans le cadre du projet suivant :

- Plateforme habitat à mobilité durable : www.habitat-mobiledurable.ch

MOHA a de nombreux points communs avec MIPA. C'est pourquoi, les instruments MOHA font à plusieurs reprises directement référence à ce projet. MIPA s'applique lors de la phase de planification, alors que MOHA traite du potentiel d'optimisation de la mobilité liée à l'habitat des quartiers existants. Un processus MOHA ne doit pas impérativement être conduit dans son intégralité. Le maître d'ouvrage peut décider quel thème il souhaite activement étudier.

MIPA - Gestion de la mobilité dans les processus de planification de nouveaux sites

Le projet MIPA traite de la gestion de la mobilité des personnes dans les processus de planification de nouveaux sites. La gestion de **la mobilité permet de réduire le volume de trafic et d'encourager l'utilisation des transports publics, ainsi que la marche et le vélo**. **Il est important que la gestion de la mobilité soit pensée en lien avec les infrastructures de transport présentes sur le site et aux alentours, et soit réalisée lors de la mise en service**. Tous les instruments MIPA peuvent être téléchargés sur le site www.mobilite-pour-les-communes.ch : **manuels pour l'intégration et la réglementation de la gestion de la mobilité, concepts de mobilité pour sites efficaces, ainsi que des exemples et des listes de contrôle (documents pour l'instant uniquement en allemand)**.

¹ Définition tirée de *Mobilitätsmanagement – Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis*, Mechthild Stiewe & Ulrike Reutter, 2012.

Les instruments MOHA comprennent les documents suivants :

Dépliant MOHA

Le dépliant MOHA décrit brièvement les instruments et donne une vue d'ensemble de leur contenu.
Groupes cibles : introduction pour les communes et les maîtres d'ouvrage, toutes personnes intéressées

Manuel MOHA

Le manuel MOHA offre aux délégués à la mobilité, aux communes et aux maîtres d'ouvrage des aides, idées et approches quant à la manière d'influencer la mobilité liée à l'habitat dans les quartiers.

Groupes cibles : délégués à la mobilité, communes et maîtres d'ouvrage

Annexes

Les annexes fournissent des détails supplémentaires (en allemand, questionnaire en français)

Grille d'analyse MOHA, évaluation de l'état actuel de la mobilité

Groupe cible : maîtres d'ouvrage

Guide d'entretien MOHA, entretien avec les gérances immobilières

Groupe cible : maîtres d'ouvrage

Questionnaire MOHA, consultation des habitants

Groupe cible : maîtres d'ouvrage (év. communes)

Liste de mesures MOHA Quartier

Groupe cible : maîtres d'ouvrage

Liste de mesures MOHA Commune

Groupe cible : communes

Exemples MOHA

Les études de cas tirées du projet MOHA et de l'avant-projet « Réduire le trafic dans les quartiers » abordent des points essentiels et des exemples concrets.

Tableau récapitulatif et rapport partiel pour chaque cas.

Groupes cibles : communes et maîtres d'ouvrage

Présentation MOHA, présentation PowerPoint (en allemand)

Une présentation PowerPoint est disponible pour une entrée en matière rapide. Elle aborde les objectifs, le déroulement, les mesures centrales et les résultats du projet MOHA.

Groupes cibles : communes et maîtres d'ouvrage

2. Qu'est-ce que la gestion de la mobilité dans les quartiers d'habitation ?

MOHA s'intéresse, à la différence de MIPA, aux quartiers construits et habités. Les mesures peuvent également être mises en place dans les nouveaux quartiers. Dans le cadre de MIPA, les autorités identifient certains objectifs en termes de mobilité, comme par exemple le contingentement **de la mobilité individuelle motorisée lors de l'établissement d'un plan d'affectation spécial**, selon la taille **et l'aménagement d'un projet**. MOHA, au contraire, repose sur la participation volontaire des acteurs concernés. Les gérances immobilières et les propriétaires, en particulier, doivent être convaincus des avantages offerts par la gestion de la mobilité.

L'objectif est d'éviter le trafic individuel motorisé, d'encourager les transports publics, la marche et le vélo, et de décharger le réseau routier.

Mener un processus de gestion de la mobilité (évaluation, mise en œuvre et instauration de mesures visant un changement de comportement en matière de transports des habitants) encourage de nombreux développements positifs dans le quartier **d'habitation** :

Avantages pour les maîtres d'ouvrage

- Développement de solutions et **d'offres en matière de mobilité liée à l'habitat**.
- Une offre de mobilité durable rend le quartier plus attractif et augmente donc sa valeur.
- **Le maître d'ouvrage renforce son image d'innovateur, soucieux de l'écologie (notamment de l'économie d'énergie) et soutenant l'économie de fonctionnalité.**
- **La satisfaction, la cohésion et l'identification des locataires avec le quartier** sont accrues. Le taux de rotation des locataires est ainsi abaissé.
- **Grâce à leurs connaissances des besoins en mobilité des habitants, les maîtres d'ouvrage** peuvent planifier leurs investissements liés aux infrastructures de transport (places de parc, stationnements pour vélos) de manière plus efficace et ciblée.
- **Le maître d'ouvrage apprend comment il est possible de limiter les places de parc**, et ainsi de diminuer les coûts de construction **d'un prochain projet**.

Avantages pour les communes

- **Le potentiel d'économie d'énergie est mieux exploité et contribue à une politique énergétique innovante (Cité de l'énergie).**
- Une offre de mobilité durable décharge le réseau routier du trafic individuel motorisé, **diminue les besoins en stationnement, et permet ainsi d'économiser lors de la construction d'infrastructures.**
- La gestion de la mobilité favorise la marche et le vélo et rend ainsi les quartiers plus vivants.
- **La demande et l'utilisation des transports publics** sont potentiellement plus élevées.
- Les commerces et les services locaux sont renforcés grâce au recours aux magasins et loisirs de proximité.
- La gestion de la mobilité fait également partie de la promotion du mouvement et de la santé.
- Les communes qui soutiennent la gestion de la mobilité se positionnent comme innovantes et soignent ainsi leur image.

Avantages pour les habitants

- Les habitants bénéficient d'options supplémentaires en matière de mobilité et d'une offre attractive (infrastructure / services).
- Les frais de déplacements diminuent. Les habitants profitent – selon l'offre – d'avantages (financiers) supplémentaires.
- Les habitants peuvent plus facilement concilier leur comportement en matière de mobilité avec leurs préoccupations environnementales et leur souhait d'économiser de l'énergie.
- Les habitants bénéficient d'un volume de trafic réduit dans leur quartier et ses environs.
- La qualité de vie dans le quartier, ainsi que la sécurité des habitants (en particulier des enfants) sont améliorées.



3. Acteurs du processus MOHA

Un processus MOHA comprend la **récolte d'informations** relatives à la mobilité auprès des maîtres d'ouvrage, des communes et des habitants, et **l'élaboration de mesures envisageables**, ainsi que **d'un concept de mise en œuvre**. Le maître d'ouvrage, en tant que responsable, joue un rôle central dans ce processus.

Maître d'ouvrage

Le terme « maître d'ouvrage » regroupe les personnes qui sont responsables de l'exploitation, de l'entretien et du développement d'un bien foncier. Il s'agit en particulier des propriétaires et de la gérance. Les personnes qui s'occupent de questions en lien avec la mobilité des habitants sont aussi concernées : certains collaborateurs administratifs ou le concierge par exemple.

La volonté du maître d'ouvrage d'évaluer des offres moins centrées sur la mobilité individuelle motorisée est centrale pour le bon déroulement du processus MOHA. C'est pourquoi tout projet doit être mené sous son égide.

Il s'agit, dans un premier temps, de saisir l'état actuel en matière d'offre de mobilité (places de parcs, transports publics, réseaux piéton et cyclable, stationnement pour vélos, commerces de proximité, etc.) et d'identifier les potentiels et les points problématiques.

Dans un deuxième temps, le maître d'ouvrage, qui possède généralement une connaissance détaillée du quartier, entame une discussion avec le délégué à la mobilité. Cela permet de recueillir des informations supplémentaires, de présenter les mesures envisageables et d'évaluer les possibilités de réalisation. Si le maître d'ouvrage possède les connaissances nécessaires à la mise en œuvre, les solutions peuvent être élaborées à l'interne.

Commune

La commune a une influence essentielle sur l'offre de mobilité. Elle peut agir sur les comportements en matière de mobilité et au niveau des quartiers, par exemple en améliorant l'offre en transports publics. La commune est responsable de la construction et de l'entretien des réseaux piétons et cyclables, des stationnements publics pour vélos, de l'offre et de la réglementation des parkings publics. Des dispositions relatives à la mobilité peuvent être prises dans le règlement des constructions et le plan de zones afin d'orienter le développement des quartiers privés.

La commune joue un rôle central dans le développement des quartiers : elle peut contribuer à la stimulation des quartiers grâce à des projets appropriés.

Grâce aux informations qu'elle détient, elle peut soutenir les acteurs privés dans leur recherche de solutions, par exemple en informant les maîtres d'ouvrage des instruments de gestion de la mobilité et en les conseillant.

Pour des informations complémentaires sur les instruments et les possibilités des communes lors de la phase de planification de nouveaux projets, on se référera au manuel MIPA pour l'intégration de la gestion de la mobilité (pour l'instant, uniquement en allemand).

Habitants

Différents groupes peuvent être impliqués en fonction de la structure et de la taille du quartier. Dans les quartiers de taille modeste, toutes les personnes intéressées peuvent être consultées, **alors qu'on s'adressera à la** commission de quartier existante dans les plus grandes zones d'habitation. **Une commission spéciale (de mobilité) peut également être créée au cours du proces-**sus.

Les habitants sont directement concernés par les mesures potentielles. Ils connaissent parfaitement les besoins. **Ils doivent donc être intégrés, d'une manière ou d'une autre, au processus de gestion de la mobilité afin que les mesures mises en œuvre soient acceptées. Ils peuvent être con-**sultés par écrit (voir annexe 3) **ou lors d'une réunion où les** mesures sont présentées et discutées.

Délégué à la mobilité

Lors de l'évaluation de l'état actuel, de la détermination des mesures appropriées et de leur mise en œuvre, **il est conseillé de faire appel à un expert.** On le trouvera dans un bureau spécialisé ayant de l'expérience dans la gestion de la mobilité. De plus, certains cantons ou communes disposent dans leur administration de spécialistes pouvant conduire une consultation appropriée. Pour des informations complémentaires sur la structuration d'un projet, on se référera au manuel MIPA pour les concepts de mobilité pour sites efficaces, chapitre 2.2 (pour l'instant, uniquement en allemand).

Si la gérance dispose d'un collaborateur spécialisé, bon nombre de tâches d'un processus de gestion de la mobilité **peuvent être assumées à l'interne. Ces tâches sont décrites dans le manuel** MIPA pour les concepts de mobilité pour sites efficaces, Annexe II – Tâches relatives aux mesures d'une gestion de la mobilité du mobility manager (pour l'instant, uniquement en allemand).



Madeleine Born

ZIEL

START

4. Déroulement d'un processus MOHA

Les acteurs sont présentés au chapitre 3. Le chapitre 4 décrit le déroulement d'un processus MOHA : phases successives, éléments centraux et instruments correspondants. Les différentes phases sont détaillées au chapitre 5. **Le maître d'ouvrage dirige en principe le projet. Il peut accomplir les différentes tâches lui-même ou faire appel à un délégué à la mobilité pour tout ou partie du processus.** Il est recommandé d'établir un calendrier résumant les différentes tâches et responsabilités.

Déroulement

Éléments centraux

Instruments

Phase 1 : Identification de quartiers susceptibles d'accueillir un processus MOHA

Préparation	Discussions autour de la mobilité dans les quartiers d'habitation <ul style="list-style-type: none"> - Informations sur les instruments - Démonstration des avantages - Recherche de quartiers appropriés 	Présentation MOHA
-------------	---	-------------------

Phase 2 : Conduite d'un processus MOHA

Mandat	Direction des opérations par le maître d'ouvrage <ul style="list-style-type: none"> - Détermination de l'objectif général - Formulation des tâches - Budget - Si nécessaire, appel à un spécialiste 	Formulation écrite du mandat
Phase initiale	Définition <ul style="list-style-type: none"> - du périmètre - des participants - de l'organisation du projet - du mandat révisé 	Présentation MOHA
Récolte des données	<ul style="list-style-type: none"> - Récolte des données (état locatif, places de parc) - Connaissances de l'administration relatives à la mobilité dans le quartier 	Guide d'entretien MOHA
Analyse de l'état actuel	<ul style="list-style-type: none"> - Acquisition des bases nécessaires - Analyse in situ - Documentation photographique 	Grille d'analyse MOHA

Consultation ²	Consultation des habitants (possession de véhicules et comportements en matière de mobilité)	Questionnaire MOHA
Rapport avec propositions de mesures	<ul style="list-style-type: none"> - Présentation des résultats - Identification des potentiels - Développement de mesures envisageables : <ul style="list-style-type: none"> - à l'échelle du quartier - à l'échelle de la commune 	Listes de mesures MOHA Quartier / Commune
Séance / atelier destinés au maître d'ouvrage et à la commune	<p>Discussion des mesures envisageables :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Établissement des priorités 	Présentation MOHA
Rapport révisé avec propositions de mesures	Rapport présentant une liste révisée de mesures et incluant la définition des compétences	
Processus de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> - Budget / offres pour la mise en œuvre - Organisation du projet 	
Institutionnalisation de la gestion de la mobilité	<ul style="list-style-type: none"> - Contrôle - Mise en œuvre continue des mesures 	

² La consultation des habitants est centrale lors de constructions d'envergure ou lorsque l'administration ne dispose que de peu de données relatives à la mobilité des habitants. Elle permet d'obtenir des informations importantes sur la possession d'un véhicule, son utilisation et la satisfaction générale. Des éléments supplémentaires sont abordés dans les remarques.



Imfeldstrasse

16 Bahnhofquai

173



5. Conduite d'un processus MOHA

5.1 Phase 1 : Communication des offres MOHA

Pour qu'une gestion de la mobilité soit possible, il faut tout d'abord que les différents instruments soient connus et qu'un maître d'ouvrage souhaite lancer un processus.

En raison du caractère non contraignant des mesures (cf. Avant-propos), il s'agit d'une étape importante. Le secteur immobilier, ainsi que les délégués à la mobilité, doivent être informés des instruments MOHA. **Il faut également convaincre les maîtres d'ouvrage de s'engager pour une mobilité plus durable. Pour ce faire, il s'agit d'expliquer à ces derniers la valeur d'une connaissance de la mobilité des habitants et de les rendre attentifs au fait qu'ils peuvent et doivent influencer la mobilité liée à l'habitat.**

L'expérience montre que les maîtres d'ouvrage de quartiers proposant peu ou pas du tout de places de stationnement sont plus ouverts à cette thématique. Pour eux, il est intéressant d'améliorer et d'adapter l'offre de mobilité en fonction de leurs locataires.

Les communes peuvent être intéressées à en savoir plus sur l'occupation des places de parc publiques et à influencer l'éventuelle pression sur le stationnement avec l'aide des gérances.

L'impulsion de départ peut également venir des habitants. Ils peuvent par exemple demander que l'on agisse au niveau des stationnements pour vélos ou des parkings.

5.2 Phase 2 : Conduite d'un processus MOHA

Les différents éléments du processus MOHA peuvent être choisis en fonction des besoins du maître d'ouvrage. Il n'est pas nécessaire de conduire le processus dans son entier.

5.2.1 Mandat

Le mandat est initié par un maître d'ouvrage qui souhaite traiter de la gestion de la mobilité dans un quartier d'habitation. Il doit tout d'abord définir un objectif général à l'aide des questions suivantes :

- Quels sont les problèmes principaux et les possibilités d'action en matière de mobilité ?
- Les besoins des habitants sont-ils connus ?
- Existe-t-il des problèmes de rotation des locataires qui pourraient être améliorés grâce à une offre de mobilité plus durable ? etc.

Lorsque que l'objectif général est connu, le maître d'ouvrage responsable détermine quelles ressources doivent être mobilisées afin de mettre en place les solutions souhaitées. Le cas échéant, il fait appel à une aide extérieure (délégué à la mobilité).

Lorsque l'objectif et les moyens sont connus, un mandat écrit doit être établi.

5.2.2 Phase initiale

Le mandat peut être formulé lorsque l'objectif global est déterminé. Cependant, nombre de questions surgissent lors de la phase initiale.

Les questions centrales doivent être discutées par toutes les parties potentiellement impliquées **dans le projet**. Dans l'idéal, les interlocuteurs internes et externes (maître d'ouvrage, délégué à la mobilité, représentant de la commune) se réuniront afin de discuter de la procédure à adopter. Grâce à la présentation **MOHA illustrée d'études de cas (disponible sur le site internet, en allemand)**, les participants pourront se faire une idée des résultats qui peuvent être attendus à la fin du processus.

Le cadre et la profondeur de traitement du projet doivent ensuite être définis en fonction du budget disponible. Le périmètre géographique est en principe déterminé par les limites de la propriété. **Il est particulièrement important de fixer exactement les contours de l'enquête lorsque l'on doit procéder à une consultation écrite par questionnaire. De plus, il s'agit de déterminer quel territoire au-delà du quartier analysé sera pris en considération.**

Enfin, l'organisation définitive du projet doit être déterminée : qui assurera quelles fonctions ? Les tâches sont réparties entre les responsables internes et, le cas échéant, également entre les intervenants externes. **Il s'agit de fixer les responsabilités** et les délais du projet. Ainsi, le mandat définitif peut être formulé et constituer une base pour la suite du processus (cf. schéma « Déroulement d'un processus MOHA », chapitre 4, étape « Récolte des données »).

Si le soutien et l'implication de la commune sont souhaitables, ils ne sont pas toujours impératifs. Il peut cependant être parfois nécessaire de faire appel aux autorités de manière ponctuelle.



5.2.3 Récolte des données

Il s'agit tout d'abord de récolter les données essentielles concernant le quartier. Ces dernières peuvent être obtenues auprès du maître d'ouvrage. Une bonne façon de procéder est d'organiser une séance entre la personne responsable de la réalisation de l'enquête et le maître d'ouvrage. Un guide d'entretien a été développé à cette fin (cf. annexe 2, en allemand). Il sera envoyé à tous les participants avant la rencontre. Le guide d'entretien sert de grille de travail et peut être utilisé lors de la discussion. Les questions relatives aux aspects locatifs et au logement, ainsi que les données quantitatives concernant les places de parc et le stationnement pour vélos devront si possible être documentées en amont.

La séance permet ainsi de mettre l'accent sur les éléments considérés comme centraux par le maître d'ouvrage lors de l'analyse de l'état actuel. En outre, elle fournit des indications sur la formulation future de propositions de mesures.

Enfin, on pourra également déterminer, sur la base de la séance, quelles particularités devront être étudiées lors d'une éventuelle consultation des habitants. Si la structure de mobilité et la mobilité quotidienne des habitants sont déjà connues, elles n'auront pas besoin d'être abordées dans un questionnaire par exemple. Le questionnaire (cf. annexe 3) devra éventuellement être traduit en d'autres langues si de nombreuses personnes ne maîtrisent ni le français ni l'allemand dans le quartier. Une autre solution peut être d'organiser une consultation afin d'aider les personnes qui le souhaitent à remplir leur formulaire.

La séance permet également de distinguer les domaines où des mesures sont envisageables et ceux où elles ne sont pas réalistes.

Enfin, il s'agit de s'assurer que la personne responsable de l'enquête et les spécialistes puissent accéder au quartier, en particulier lors de la récolte de données relatives aux places destinées aux vélos dans les caves et de la documentation photographique. Dans l'idéal, une visite sera organisée avec une personne qui connaît les lieux.

5.2.4 Analyse de l'état actuel

L'analyse de l'état actuel permet d'obtenir une vue d'ensemble et d'ainsi mieux identifier les problèmes et les potentiels des lieux. Pour ce faire, il est nécessaire de recourir à un plan du quartier, qui peut soit être obtenu auprès du maître d'ouvrage, soit auprès de la commune ou du géomètre. Si l'on ne souhaite pas entrer dans les détails, un plan d'ensemble au 1:5'000 peut suffire.

L'analyse in situ est menée à l'aide du plan et de la grille d'analyse MOHA (cf. annexe 1, en allemand). La grille d'analyse sert de liste de contrôle. Elle passe en revue tous les points à prendre en compte et les observations appropriées. Celles-ci serviront de base au rapport contenant des propositions de mesures.

Illustrer le rapport par des photos le rend plus parlant et aide à la compréhension des problèmes. La documentation photographique permet une meilleure communication entre les différents groupes, que ce soit le maître d'ouvrage ou les représentants de la commune qui ne sont pas directement impliqués dans le processus.

Il est adéquat d'organiser la séance avec le maître d'ouvrage de manière conjointe avec l'analyse in situ. Pour ce faire, il est nécessaire de prévoir au minimum un demi-jour (cf. chap. 5.2.3).

5.2.5 Consultation des habitants

Un questionnaire est disponible afin de procéder à la consultation des habitants (cf. annexe 3). Il s'inspire du « Microrecensement mobilité et transports », conduit tous les cinq ans par la Confédération.

Il est nécessaire que le taux de réponse soit élevé pour pouvoir correctement interpréter les résultats. La taille du logement des personnes ayant répondu au questionnaire peut être comparée à l'offre de logements afin de pouvoir estimer la représentativité des réponses fournies. Le cas échéant, les données personnelles des sondés peuvent également être comparées aux données socio-économiques existantes (relatives à l'état locatif par exemple).

Plus l'investissement demandé aux sondés est faible, plus le taux de réponse aura tendance à être élevé. Le questionnaire MOHA a spécialement été conçu dans cette optique. Le pourcentage de retour est également plus élevé lorsque le maître d'ouvrage adresse lui-même le questionnaire aux habitants. On peut également intégrer un concours à la consultation afin d'obtenir encore plus de réponses (par exemple, tirage au sort de Reka Rail ou de Rail Checks).

L'interprétation des réponses fournit des informations intéressantes sur la fréquence d'utilisation des différents modes de transports et la satisfaction des habitants. Les données du « Microrecensement mobilité et transports » peuvent être utilisées comme base de comparaison. Le niveau d'interprétation peut être plus ou moins élevé. Des recherches plus poussées peuvent être menées afin de compléter une simple analyse de fréquence sous Excel. Pour ce faire, il est préférable d'utiliser un logiciel d'analyse statistique (SPSS par exemple).



Le maître d'ouvrage connaissant bien son quartier, il peut aider lors de la comparaison des résultats avec **ceux d'autres quartiers étudiés** (cf. Exemples MOHA³). Ainsi, les domaines où le potentiel d'action est élevé et ceux où il n'y a pas de marge de manœuvre pourront être identifiés.

La consultation peut également **servir d'instrument de contrôle**. Pour ce faire, on procédera périodiquement à une enquête afin de saisir le développement des questions liées à la mobilité.

5.2.6 Rapport contenant des propositions de mesures

Des propositions de mesures concrètes sont élaborées sur la base des analyses effectuées (cf. chap. 5.3 – 5.5). Elles sont présentées dans un rapport provisoire. Un rapport MOHA se compose des éléments centraux suivants :

- Informations sur la structure du quartier et le profil des habitants.
- Informations sur la mobilité des habitants : utilisation de véhicules, possession de véhicules, utilisation des différents modes, utilisation du stationnement, **possession d'un abonnement de transport public**, etc. (données tirées de la consultation par questionnaire).
- **Résultats de l'analyse de l'état actuel réalisée grâce à un entretien avec le maître d'ouvrage** : offre des différents modes (marche, vélo, transports publics, mobilité individuelle motorisée). Mise en évidence des problèmes et des potentiels.
- **Propositions de mesures (pour le maître d'ouvrage et pour la commune)**.

La structure du rapport peut s'inspirer des Exemples MOHA⁴. Les listes de mesures MOHA (cf. annexes 4 et 5, en allemand) fournissent également une aide précieuse. Chaque fiche de mesures doit être étudiée en fonction de la situation du quartier afin de décider quels éléments doivent être mis en œuvre.

5.2.7 Séance / atelier destinés au maître d'ouvrage et à la commune

Dans l'idéal, des représentants du maître d'ouvrage et de la commune se rencontreront lors d'une séance. Ils pourront ainsi discuter des éléments sur lesquels ils ont une influence commune. Si cela n'est pas possible, deux séances séparées peuvent également être organisées.

Il est important de s'assurer que toutes les personnes pertinentes faisant partie du groupe du maître d'ouvrage soient invitées. Il s'agit avant tout de veiller à la présence de ceux qui auront un rôle à jouer lors de la mise en œuvre des mesures (par exemple gestion locative, concierge, commission d'exploitation, etc.).

Il peut également être indiqué **d'inviter des représentants** des habitants (personnes intéressées, membres de la commission de quartier). La réunion peut prendre diverses formes en fonction du nombre de participants et de leurs connaissances : information et discussion, séance de travail ou atelier structuré.

Lors de cette réunion, les différentes mesures envisageables sont discutées, adaptées et enfin hiérarchisées. De plus, le rapport final contiendra des recommandations pour la suite du processus.

³ Les exemples MOHA peuvent être téléchargés sur : www.mobilite-habitat.ch -> Exemples.

⁴ Les exemples MOHA peuvent être téléchargés sur : www.mobilite-habitat.ch -> Exemples.

5.2.8 Rapport révisé contenant des propositions de mesures

Le rapport révisé est adressé au maître d'ouvrage et à la commune. Il sert de base de décision et clos la phase de planification du processus MOHA.

5.2.9 Processus de mise en œuvre

Dans l'idéal, le maître d'ouvrage élabore un projet de mise en œuvre des mesures. Il s'agit en principe de faire un appel d'offres et d'établir une commande pour la suite du processus.

Il est conseillé d'établir un tableau décrivant les points centraux de chaque mesure :

- But et potentiel de la mesure.
- Budget à titre indicatif (investissement unique / annuel).
- Tâches assumées par le maître d'ouvrage (ponctuellement / périodiquement).
- Tâches assumées par un conseiller à la mobilité (ponctuellement / périodiquement).
- Tâches assumées par la commune.

Ensuite, la mise en œuvre des mesures se poursuit par une procédure définie :

- Évaluation des solutions détaillées.
- Appel d'offres.
- Formulation de variantes.
- Mise en place de l'organisation de projet.
- Élaboration d'un modèle de financement (fonds de rénovation / taxes de stationnement / redevances d'utilisation).
- Contrôle de la mise en œuvre et suivi.

L'organe de décision élabore une proposition reprenant les points ci-dessus.

Le manuel MIPA « Concepts de mobilité pour sites efficaces » (pour l'instant uniquement en allemand) offre une aide précieuse pour la mise en place d'un concept de mobilité, l'organisation de projet, l'élaboration des mesures, ainsi que lors du contrôle de la mise œuvre et du suivi.

5.2.10 Institutionnalisation de la gestion de la mobilité

Lorsque les avantages de la gestion de la mobilité sont évidents, lors de la phase d'élaboration (chap. 5.2.3 à 5.2.8) et de la mise en œuvre (chap. 5.2), le maître d'ouvrage a tout intérêt à intégrer ce processus à son organisation et à nommer un responsable. Il s'agira avant tout de s'assurer de la mise en œuvre continue des mesures et du suivi de leurs effets. Pour ce faire, des ressources financières et humaines adéquates devront être mobilisées.



Lettenstrasse

BEP

mobility
car sharing

6. Glossaire

Autopartage (Car Sharing privé)	Usage commun d'un véhicule privé entre voisins ou connaissances.
Car Pooling / Covoiturage	Pour la mobilité liée à l'habitat, il s'agit avant tout de trajets courts vers le centre (courses, manifestations). L'organisation peut soit se faire par entente privée, soit à l'aide d'une plate-forme Internet.
Car Sharing	Partage d'une ou plusieurs voitures, le plus souvent pour une brève durée. Mobility est la principale entreprise de Car Sharing en Suisse.
Commerces et services de proximité	Fournissent des biens et des services couvrant les besoins à court et moyen termes de la population dans l'environnement résidentiel immédiat. L'expression désigne généralement l'alimentation, mais comprend également les bancomats et bureaux de poste.
E-Bike	Vélo avec une assistance électrique au pédalage (vélo électrique).
Gérance immobilière	Gère la location, l'administration, l'exploitation et l'entretien de biens immobiliers sur demande du propriétaire (cf. Maître d'ouvrage). Les compétences des gérances étant variées, la responsabilité d'un projet MOHA sera soit assurée par la gérance elle-même, soit par le propriétaire.
Gestion de la mobilité	La gestion de la mobilité est un processus qui vise à influencer la demande de transports dans le but d'atteindre une mobilité personnelle plus efficace, écologique et socialement responsable, et donc plus durable.
GME – Gestion de la mobilité dans les entreprises	Influence de la mobilité liée aux entreprises grâce à des instruments appropriés pour l'analyse de la situation initiale, des propositions de mesures et leur mise en œuvre.
Maître d'ouvrage	Organisation propriétaire d'un grand nombre d'habitations dans un quartier et responsable de leur développement, notamment en termes de mobilité. Le maître d'ouvrage peut déléguer la mise en place de mesures à la gérance.
Microrecensement mobilité et transports	Enquête représentative abordant les questions des comportements en matière de transports, de possession et d'utilisation de véhicules en Suisse. Réalisée tous les cinq ans sous la direction de l'Office fédéral du développement territorial ARE et de l'Office fédéral de la statistique OFS.
MIPA – Gestion de la mobilité dans les processus de planification de nouveaux sites	L'approche MIPA se concentre sur la gestion de la mobilité dans les sites mixtes (habitat, bureaux, commerces, etc.) qui ne sont pas encore construits. En fonction de la taille et de l'organisation du projet, les autorités ont la possibilité de fixer des objectifs en matière de mobilité.
Mobilité	Déplacement, effectif ou potentiel, de personnes dans l'espace. Elle est déterminée par des objectifs. Le trafic représente la mobilité réalisée.
Mobilité liée à l'habitat	Mobilité produite par les habitants lors de leurs déplacements depuis – et en direction de – leur résidence. Les comportements en matière de transports peuvent être influencés par divers facteurs : situation de l'habitation, desserte par les transports publics, autres prestations de mobilité.
MOHA – Gestion de la mobilité dans les quartiers d'habitation	Influence de la mobilité liée à l'habitat grâce à des instruments appropriés pour l'analyse de la mobilité, des propositions de mesures et leur mise en œuvre. L'approche MOHA se concentre sur les quartiers construits et habités.
Offre de mobilité	Le maillage de l'offre de mobilité d'un lieu donné repose sur

	l'infrastructure de transport mise en place par la Confédération ou le canton (p.ex. routes, liaisons ferroviaires et bus régionaux) et sur l'exploitation qui en est faite. Les communes peuvent compléter cette offre, p.ex. grâce à des bus locaux ou une consultation des habitants. Elles augmentent ainsi l'attractivité de l'offre de mobilité et peuvent influencer son développement grâce à des mesures appropriées. Les maîtres d'ouvrage ont également la possibilité d'agir sur la mobilité grâce à l'amélioration de l'offre dans leurs quartiers. En effet, de nombreux chemins débutent ou se terminent à la porte des habitations.
Plan d'affectation spécial	Instrument législatif adopté par une commune lors d'un projet de construction qui, en raison de sa taille ou de la diversité de ses utilisations, ne peut être traité par une procédure d'autorisation de construire habituelle.
Prestations de mobilité	Les prestations de mobilité regroupent les offres qui ont une influence sur le comportement (des habitants). Elles comprennent l'information en matière de mobilité, la réception de paquets et de biens dans le quartier, le Car Sharing, les bons, la location de vélos et de remorques, etc.
Quartier	Partie d'une localité présentant des références communes (p.ex. commerces, établissements culturels tels que maison de quartier, bibliothèque, etc.). Les habitations d'un quartier appartiennent en général à plusieurs maîtres d'ouvrage. La commune est responsable du développement des quartiers.
Quartier d'habitation	Ce terme désigne ici un ensemble d'habitations appartenant à – ou étant administré par – un seul maître d'ouvrage. C'est donc ce dernier qui décide de mettre en place certaines mesures lors d'un processus de gestion de la mobilité.
Réglementation des places de parc	Limitation du temps de stationnement ou perception d'une taxe d'utilisation.
SuisseÉnergie pour les communes	Programme de l'Office fédéral de l'énergie OFEN.
Taux de réponse à un questionnaire	Nombre de réponses à une enquête divisé par le nombre total de questionnaires distribués (dans un quartier d'habitation).
Trafic	Le trafic se rapporte au déplacement des personnes et représente la part visible de la mobilité (cf. Mobilité).
Trafic individuel motorisé TIM	Terme général désignant le trafic des voitures de tourisme, motos, motocycles légers et vélomoteurs.
Transports publics TP	Terme général désignant le transport collectif de personnes selon des trajets et horaires définis (train, bus, tram, car postal, bateau, etc.).



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

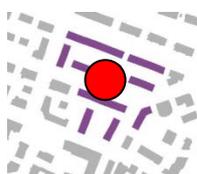
Name der Siedlung:

Zielsetzung

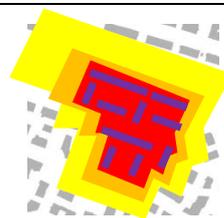
Der Analyseraster ist eine Checkliste, welche alle mobilitätsrelevanten Aspekte einer Wohnsiedlung beinhaltet. Sie dient als Grundlage für die «Bestandsaufnahme Mobilität».

Erläuterungen

Einige der Kriterien lassen sich über Pläne erheben. Andere können über GIS-Browser (ARE: <http://map.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"/>		Plan
1.2	Besteht ein zweites Quartierzentrum (Subzentrum) im Umkreis von 1000m?	Ja <input type="checkbox"/>		Nein <input type="checkbox"/>		Plan
1.3	Entfernung zum Stadtzentrum (Luftlinie)	<500m <input type="checkbox"/>	500-1000m <input type="checkbox"/>	>1000m <input type="checkbox"/>		Plan
1.4	Bebauungsstruktur	Einzelbau <input type="checkbox"/>	Zeilenbebauung <input type="checkbox"/>	Blockbebauung <input type="checkbox"/>		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 <input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>	D <input type="checkbox"/>	GIS ARE
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"/>		Plan
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	Internet

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)	≤150m <input type="checkbox"/>	≤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)	≤150m <input type="checkbox"/>	≤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 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 FremdmieteInnen	
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?

Trafic et mobilité dans le quartier XXXXXXXXXXXXX

Annexe 3 Questionnaire MOHA Trafic et mobilité dans le quartier

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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moto / scooter / vélomoteur	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Transports publics	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vélo électrique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vélo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trajets à pied qui durent plus de 10 minutes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Achats	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Loisirs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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)}							

^{a)} 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 voitures 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

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?

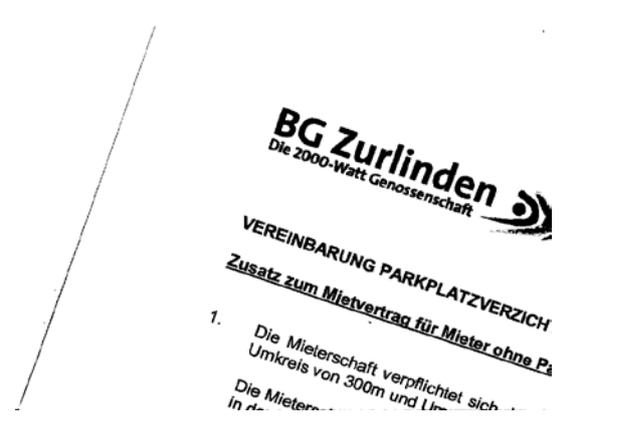
trop peu	juste le bon nombre	plutôt trop	trop
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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				

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.</p> <p>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 style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> 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> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> 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>Interner Arbeitsaufwand</i> </td> </tr> </table>	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 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>Interner Arbeitsaufwand</i>
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 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>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 (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	<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	<ul style="list-style-type: none"> – 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 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	<ul style="list-style-type: none"> – 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: <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/ →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: <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	– 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 style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;"> 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> </td> <td style="width: 50%;"> Betriebskosten: <input type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF) <input type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF) <i>Je nach Anzahl Haushalte und Betragshöhe</i> </td> </tr> </table>	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 type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF) <i>Je nach Anzahl Haushalte und Betragshöhe</i>
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 type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF) <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.



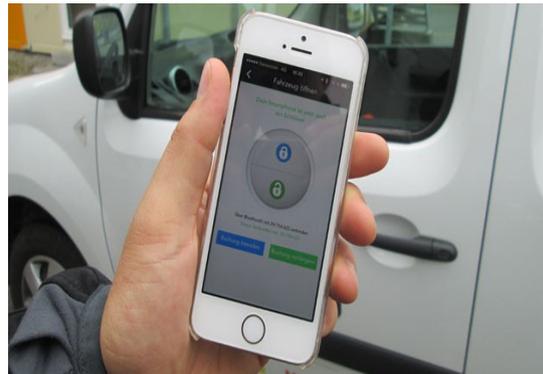
Zielsetzung	In Gehdistanz existiert ein ausreichendes Angebot an Mobility-Fahrzeugen. Als Faustregel gilt: 1 Mobility-Auto auf 100 Wohneinheiten.	
Federführung	Liegenschaftsverwaltung	
Beteiligte	Mobility	
Kosten	Investitionskosten: <input checked="" type="checkbox"/> gering (bis 10'000 CHF) <input type="checkbox"/> mittel (10'000 bis 50'000 CHF) <input type="checkbox"/> hoch (ab 50'000 CHF)	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>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@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 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: <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 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: <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	Liegenschaftsverwaltung	
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	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 Lieferdienste sind BewohnerInnen auch für grössere Einkäufe nicht auf ein Auto angewiesen.	
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> – 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	<ul style="list-style-type: none"> – 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.vrenelisgaertli.ch – Innovative Angebote wie der Mitbringenservice 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: <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	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 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	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</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 im Rahmen eines quartierbezogenen Mobilitätsmanagements in Affoltern sowie Seebach und Neu-Oerlikon Mobilitätskarten 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: <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	– 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	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	– 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: <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.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: <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	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>Stark abhängig vom Angebot</i>	Betriebskosten: <input type="checkbox"/> gering (bis 2'000 CHF) <input type="checkbox"/> mittel (2'000 bis 10'000 CHF) <input checked="" type="checkbox"/> hoch (ab 10'000 CHF) <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	