

MIWO-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					
<p>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.</p>					
Zielsetzung	Förderung des Veloverkehrs durch geeignete Veloverkehrsinfrastruktur.				
Federführung	Gemeinde				
Beteiligte	Liegenschaftsverwaltung, VerkehrsplanerIn				
Kosten	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;"> 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) </td> <td style="width: 50%;"> 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) </td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"><i>Abhängig von benötigten Eingriffen Nur Unterhalt</i></td> </tr> </table>	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)	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>Abhängig von benötigten Eingriffen Nur Unterhalt</i>	
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)	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>Abhängig von benötigten Eingriffen Nur Unterhalt</i>					
Finanzierung	Gemeinde, Private (Veloparkierung)				
Einsatzbereich	Geeignet für <input checked="" type="checkbox"/> Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten <input checked="" type="checkbox"/> Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten				
Realisierung	<input type="checkbox"/> kurzfristig (1 – 2 Jahre) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (2 – 5 Jahre) <input type="checkbox"/> langfristig (mehr als 5 Jahre)				
Nutzen	Die Hindernisse, das Velo rasch und bequem zu nutzen, müssen auch an den Zielorten ausgeräumt werden, damit dieses häufiger benutzt wird. Das Velo geniesst dadurch als Verkehrsmittel für die Nahmobilität eine hohe Wertschätzung.				
Vorgehen	<ul style="list-style-type: none"> – Analyse der Ist-Situation (Qualitäten, Mängel), evtl. unter Einbezug der Bewohnerschaft, allenfalls im Rahmen einer umfassenden Auftrages zur Erstellung einer Veloroutenplanung (inkl. Abstellanlagen) – Umsetzung von baulichen oder betrieblichen Massnahmen 				
Beispiele Links	<ul style="list-style-type: none"> – Handbuch Veloparkierung (ASTRA / Velokonferenz Schweiz, 2008) und Handbuch Planung von Velorouten (ASTRA, 2008): www.astra.admin.ch →Themen →Langsamverkehr →Vollzugshilfen – Merkblätter Veloparkierung im öffentlichen Raum; an Bahnhöfen und Haltestellen (Koordinationsstelle Veloverkehr, Kanton Zürich): www.velo.zh.ch →Downloads – Hersteller und Händler von Veloabstellanlagen 2014 (Forum Velostationen Schweiz): www.velostation.ch →Dokumente – Velokonferenz Schweiz: www.velokonferenz.ch – Pro Velo: www.pro-velo.ch / 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	– Analyse der IST-Situation (Qualitäten, Mängel), evtl. unter Einbezug der Bewohnerschaft – Eventuell Beizug / Auftrag an Planungsbüro – Bauliche Umsetzung	
Beispiele Links	– Vollzugshilfe Verkehrsberuhigung innerorts (ASTRA, 2003): www.langsamverkehr.ch → Vollzugshilfen – Beispiele von Begegnungszonen: www.begegnungszonen.ch – Tempo 30-Zonen: www.tempo30.ch	

Massnahme F: Parkierung im öffentlichen Raum

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



Zielsetzung	Sensibilisierung der Bevölkerung für den Wert des öffentlichen Grundes. Es existiert eine Parkplatzbewirtschaftung, welche rund um die Uhr für alle Parkplätze im öffentlichen Raum gilt.	
Federführung	Gemeinde	
Beteiligte	MobilitätsberaterIn	
Kosten	Investitionskosten: <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	