MIWO-Liste der möglichen Massnahmen auf Stufe Siedlung

Massnahme 1: Mobilität als Themenfeld der Liegenschaftsverwaltung

Massnahme 2: Mobilitätskommission und Mobilitätsfonds

Massnahme 3: Infomappe Mobilität / Website Mobilität

Massnahme 4: Fusswege

Massnahme 5: Velowege und Velo-Abstellplätze

Massnahme 6: Parkierung Motorisierter Individualverkehr MIV

Massnahme 7: Mobilitäts-Gutscheine

Massnahme 8: Car-Sharing

Massnahme 9: Privates Autoteilen und Carpooling

Massnahme 10: Spezialvelos, Verleih, Zubehör und Infrastruktur

Massnahme 11: Veloreparatur und Pumpstation

Massnahme 12: Nahversorgung und -entsorgung

Massnahme 13: Lieferdienst

Massnahme 14: Depot für Waren- und Paketannahme

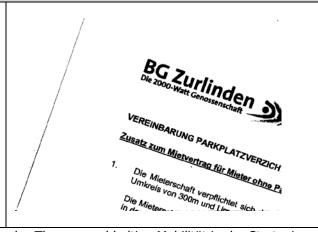
Massnahme 15: BewohnerInnen-Anlässe

Massnahme 1: Mobilität als Themenfeld der Liegenschaftsverwaltung

Wohnsiedlungen generieren Verkehr. Dieser kann durch die Vermietungspraxis sowie durch geeignete Massnahmen auf verschiedenen Ebenen gesteuert werden. Die

Liegenschaftsverwaltung ist sich bewusst, dass sie hier steuernd einwirken kann und ist bereit einen Beitrag zur Reduktion der motorisierten individuellen Mobilität zu leisten.

Viele Bauträger verpflichten sich ökologisch oder energetisch vorbildlich zu bauen. Diese Vorgabe soll sich nicht nur auf die Gebäudehülle und den Gerätepark beschränken, sondern auch das Thema Mobilität umfassen.



MODIIItat uillias	SCII.		
Zielsetzung Federführung	 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". Liegenschaftsverwaltung 		
Beteiligte	MobilitätsberaterIn; Eigentümer		
Kosten	Investitionskosten: ☐ gering (bis 10'000 CHF) ☐ thittel (10 000 bis 50'000 CHF) ☐ hoch (ab 50'000 CHF) Interner Arbeitsaufwand ☐ Interner Arbeitsaufwand ☐ Investitionskosten: ☐ gering (bis 2'000 CHF) ☐ thittel (2 000 bis 10'000 CHF) ☐ ch (ab 10 000 CHF) ☐ Interner Arbeitsaufwand		
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung		
Einsatzbereich	Geeignet für		
Realisierung	 kurzfristig (1 – 2 Jahre) □ mittelfristig (2 – 5 Jahre) □ angfristig (mehr als 5 Jahre) 		
Nutzen	Grundlagedokument für weitergehende Aktivitäten wie z.B. bevorzugte Vermietung an Personen ohne eigenes Auto oder Aufbau einer vorbildlichen Veloinfrastruktur.		
Vorgehen	 Nachhaltige Mobilität in den entsprechenden Dokumenten (Leitbild, Strategie, usw.) festschreiben. Mitarbeitende für das Thema sensibilisieren und für die Umsetzung instruieren. Mobilität bei den entsprechenden Prozessen (Vermietung) einbeziehen (z.B. Kommunikation im Inserat bei ausgeschriebenen Wohnungen, ergänzendes Auswahlkriterium, usw.) Hinweise auf der Webseite, dass die Bewohnermobilität eine besondere Beachtung findet (vgl. Massnahme 3) 		
Beispiel Links	 Die "Baugenossenschaft Zurlinden – Die 2000-Watt-Genossenschaft" wendet sich bei ihrer Liegenschaft Sihlbogen in Zürich-Leimbach (mit 220 Wohneinheiten) an autofreie BewohnerInnen und lässt dies auch mit einem Beiblatt zum Mietvertrag unterschreiben. www.bgzurlinden.ch / www.sihlbogen.ch. Weitere Informationen und Beispiele siehe "Plattform autofrei/autoarm Wohnen": 		

Massnahme 2: Mobilitätskommission und Mobilitätsfonds

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



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

Massnahme 3: Infomappe Mobilität / Website Mobilität

Die Verwaltung stellt den Bewohnenden spezifische Mobilitätsinformationen zur Verfügung, in Form einer Infomappe in Papierform und / oder auf der Website der Siedlung, respektive Verwaltung. Im Zentrum stehen Angebote, welche spezifisch für die Siedlung relevant sind.

ÖV-Informationen der nächsten Haltestellen, Informationen zu lokalen Velo-Services, Lieferdiensten, Grundlageninfos zu Carsharing etc.



Zielsetzung	Mit den Mobilitätsinformationen erhalten die BewohnerInnen einen Überblick über alle für den Standort der Siedlung relevanten nachhaltigen Mobilitätsangebote und Dienstleistungen.		
Federführung	Liegenschaftsverwaltung		
Beteiligte	MobilitätsberaterIn, Gemeinde, Anbieter wie öV-Betreiber usw.		
Kosten	☐ gering (bis 10'000 CHF) ☐ ☐ ☐ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☐ ☐ hoch (ab 50'000 CHF) ☐	triebskosten: gering (bis 2'000 CHF) mittel (2'000 bis 10'000 CHF) hoch (ab 10'000 CHF) r allem für Aktualisierung / Hosting Website	
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung (Unterstützung d	lurch Gemeinde und weitere Anbieter)	
Einsatzbereich	Geeignet für		
Realisierung	 ⋈ kurzfristig (1 – 2 Jahre) □ mittelfristig (2 – 5 Jahre) □ langfristig (mehr als 5 Jahre) 		
Nutzen	Das Mobilitätsangebot bzw. die Kenntnisse über die Möglichkeiten sind ein zentraler Aspekt der Mieterzufriedenheit. Die Liegenschaftsverwaltung positioniert sich als Know-how-Trägerin und beeinflusst Angebot und Wissen darüber. Dies kann die Stabilität von Mietverhältnissen positiv beeinflussen.		
Vorgehen	 Festlegung des Budgetrahmens und der Form (Mappe und / oder Website) Interne Verantwortlichkeiten festlegen, z.B. MobilitätsmanagerIn in der Verwaltung bestimmen und ggf. Auftrag an externe Mobilitätsberatung Kontakt mit Gemeinde für inhaltliche Unterstützung und Mitfinanzierung Detailkonzept (Form, Inhalte sowie Aktualisierung und Vertrieb) mit Budget und Finanzierung durch MobilitätsberaterIn; Verabschiedung durch Verwaltung Ausarbeitung und Gestaltung Mappe / Website Vertrieb / Information BewohnerInnen gemäss Detailkonzept Aktualisierungen Inhalte gemäss Detailkonzept 		
Beispiele Links	 Infomappe "Mobil in Affoltern" Tiefbauamt der Stadt Zürich (Kosten für Gestaltung, Herstellung und Verteilung: 3 CHF/Stück): Mehr: www.stadt-zuerich.ch/stadtverkehr2025 → Beratung & Bildung → Quartiere "Mobil in der Region Solothurn" von so!mobil (ebenfalls für die Regionen Grenchen, Olten und Dorneck-Thierstein): www.so-mobil.ch → Mobilitätsset Europaallee Zürich: siehe auf www.europaallee.ch/ → Über Europaallee / Mobilität 		
Bemerkungen	Der Wert der Mobilitätsmappen kann gesteigert werden, wenn spezifische lokale Informationen integriert werden, zum Beispiel lokaler Velohändler, Läden im Quartier mit Lieferdiensten, die nächsten Mobility-Standorte im Quartier, usw.		

Massnahme 4: Fusswege

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

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

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



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

Massnahme 5: Velowege und -Abstellplätze

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

- Zufahrt (Eingang / Abstellanlagen) ist direkt geführt und fahrend erreichbar.
- Es gibt keine Konflikte zwischen Fuss- und Fahrverkehr. Das Wegnetz innerhalb der Siedlung ist durchlässig, d.h. der Zugang zum Hauseingang sowie zu den Abstellanlagen ist von mehreren Seiten her möglich.



- Genügend geeignete, Abstellplätze für Lang- und Kurzzeitparkierung (mehrere kleinere Anlagen sind geeigneter als wenige grosse)
- Abstellanlagen gedeckt und abschliessbar in Innenräumen, ebenerdig zugänglich
- Ablagemöglichkeiten für Regenschutz, Helm, Kindersitz usw.
- Die Velo-Ordnung in den Abstellanlagen wird periodisch kontrolliert
- Kein Mischen mit Plätzen für das Abstellen von Kinderwagen und Aussenspielgeräten.
- Für Abstellplätze draussen: Diebstahlsicherung und Optimierung der Haltevorrichtungen Durch ein geeignetes siedlungsinternes Velowegnetz und Veloabstellanlagen für Zielsetzung Kurz- und Langzeitparkierung wird der Veloverkehr gefördert Liegenschaftsverwaltung Federführung MobilitätsberaterIn / Planungsbüro Beteiligte Investitionskosten: Kosten Betriebskosten: \square gering (bis 10'000 CHF) □ gering (bis 2'000 CHF) ☑ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☐ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) □ hoch (ab 50'000 CHF) □ hoch (ab 10,000 CHF) Je nach Ausgestaltung Nur Unterhalt und allenfalls Renovationen Finanzierung Liegenschaftsverwaltung Geeignet für Einsatzbereich ☐ Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten Realisierung \boxtimes kurzfristig (1 – 2 Jahre) \square mittelfristig (2 – 5 Jahre) ☐ langfristig (mehr als 5 Jahre) Nutzen Werden die Hindernisse, das Velo rasch und beguem zu nutzen, ausgeräumt, wird dieses auch häufiger benutzt. Das Velo geniesst damit als Verkehrsmittel für die Nahmobilität eine hohe Wertschätzung. - Analyse der Ist-Situation (Qualitäten, Mängel), Vorgehen - Gespräch mit Bewohnenden / evtl. Beizug / Auftrag an Planungsbüro Bauliche Umsetzung - Handbuch Veloparkierung (ASTRA / Velokonferenz Schweiz, 2008): Beispiele www.astra.admin.ch → Themen → Langsamverkehr → Vollzugshilfen Links 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 - Siehe auch Massnahmen 10, 11, 13 sowie D. Bemerkungen – Weiterführende Idee: Prämierung von vorbildlich ausgestatteten Liegenschaften.

Z.B. Wettbewerb > www.fahrrad-fit.de (velofreundliche Wohnwirtschaft)

Massnahme 6: Parkierung Motorisierter Individualverkehr (MIV)

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



Zielsetzung	Reduktion des Autobesitz und der Autonutzung.		
Federführung	Liegenschaftsverwaltung		
Beteiligte	MobilitätsberaterIn; umliegende Siedlungen; Gemeinde		
Kosten	Investitionskosten: ☐ gering (bis 10'000 CHF) ☐ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☐ hoch (ab 50'000 CHF) ☐ hoch (ab 50'000 CHF) ☐ bewirtschaftungskosten Betriebskosten: ☐ gering (bis 2'000 CHF) ☐ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) ☐ hoch (ab 10'000 CHF) Bewirtschaftungskosten		
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung		
Einsatzbereich	Geeignet für ⊠ Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten ⊠ Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten		
Realisierung	 □ kurzfristig (1 – 2 Jahre) ⋈ mittelfristig (2 – 5 Jahre) □ langfristig (mehr als 5 Jahre) 		
Nutzen	Wird die Parkierung eingeschränkt, sinkt der Anreiz ein eigenes Auto zu besitzen und zu nutzen. Hingegen kann die Lebensqualität in der Siedlung erhöht und Platz für andere Nutzungen geschaffen werden.		
Vorgehen	 Analyse der Ist-Situation (Qualitäten, Mängel), evtl. unter Einbezug der Bewohnerschaft Evtl. Beizug / Auftrag an Planungsbüro Möglichkeit der Umnutzung prüfen (z.B. Garagenboxen als Veloabstellplätze oder als Raum für Kinderwagen und mobile Aussenspielgeräte nutzen; Aussenparkplätze durch Begrünung umnutzen), planen und umsetzen Bewirtschaftung der Parkplätze mit kostendeckenden Tarifen umsetzen. Kontrolle der Parkierungssituation (Ahndung widerrechtlich abgestellter Fahrzeuge) Mittelfristig (reduzierte) Zielvorgabe für Anzahl Parkplätze festlegen Parkierungskonzept mit umliegenden Siedlungen und der Gemeinde erarbeiten (z.B. um leer stehende Parkplätze in benachbarten Einstellhallen zu nutzen, die Parkierung im öffentlichen Raum einheitlich zu regeln, usw.), siehe Massnahme E. 		
Beispiele Links	- In einigen Orten kann die Zahl der Pflichtparkplätze reduziert werden, wenn ein Mehilikätzlengent vorgelegt wird, einha verwerzugebatzt, mehilitagt eh		
Bemerkungen	Mobilitätskonzept vorgelegt wird, siehe www.wohnbau-mobilitaet.ch – Siehe auch Massnahme E. – Bei Leerstand in Einstellhallen kann dieser Platz auch durch mehr oder weniger grosse bauliche Massnahmen umgenutzt werden, z.B. für Veloabstellanlagen.		

Massnahme 7: Mobilitäts-Gutscheine

Den BewohnerInnen werden regelmässig, z.B. jährlich, Reka Rail oder Rail Checks abgegeben, um die wohnungsbezogene Mobilität ohne eigenes Auto zu fördern. Eine weitere Möglichkeit ist die Abgabe von eigenen Gutscheinen für Velodienstleistungen oder Taxifahrten etc.

Wo möglich wird die Zusammenarbeit beispielsweise mit regionalen ÖV-Unternehmen gesucht, um eine Mitfinanzierung der Leistungen erzielen zu können.



Leistungen erzi	elen zu können.		
Zielsetzung	Durch die vergünstigte Abgabe von Rail Checks oder anderen Gutscheinen werden für die BewohnerInnen Anreize geschaffen, die Angebote zu nutzen und ihre Mobilität entsprechend zu gestalten.		
Federführung	Liegenschaftsverwaltung		
Beteiligte	Regionale ÖV-Unternehmen, Velohändler, Taxiunternehmen etc.		
Kosten	Investitionskosten: □ gering (bis 10'000 CHF) □ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) □ hoch (ab 50'000 CHF) Interner Arbeitsaufwand □ Betriebskosten: □ gering (bis 2'000 CHF) □ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) □ hoch (ab 10'000 CHF) □ hoch (ab 10'000 CHF) □ hoch (ab 10'000 CHF)		
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung		
Einsatzbereich	Geeignet für		
Realisierung	 ⋈ kurzfristig (1 – 2 Jahre) □ mittelfristig (2 – 5 Jahre) □ langfristig (mehr als 5 Jahre) 		
Nutzen	Durch ökonomische Anreize können vermehrt BewohnerInnen zu einer nachhaltigen Mobilität geführt werden. Die Belastungen und Immissionen vor Ort werden gesenkt.		
Vorgehen	 Mit dem regionalen Transportunternehmen bzw. Tarifverbund abklären, ob Mietertickets mitfinanziert werden können. Mit weiteren Unternehmen wie Velohändlern oder Taxiunternehmen Sonderkonditionen abklären. Investitionsrahmen verwaltungsintern festlegen. Bedingungen für den Bezug seitens der MieterInnen festlegen. Beispielsweise durch Selbstverpflichtung der MieterInnen, keinen Parkplatzbedarf auszulösen oder alle BewohnerInnen erhalten Gutscheine ohne Bedingungen. Mobilitätsgutscheine jährlich abgeben (z.B. Rail Checks, Reka Rail, eigene). 		
Beispiele Links	 Beispiel Siedlung Sihlbogen der Baugenossenschaft Zurlinden in Zürich-Leimbach: Die MieterInnen erhalten jährlich gegen Unterschrift, dass sie keinen Parkplatzbedarf auslösen, Rail Checks im Wert von CHF 800 geschenkt, siehe: www.bgzurlinden.ch/projekte → (Sihlbogen) → Energie & Mobilität SBB Rail Checks: http://www.sbb.ch/ →Geschäftsreisen →Sortiment →Übriges Sortiment →Rail Checks Reka Rail: http://www.reka.ch →Reka-Geld →Reka Rail 		

Massnahme 8: Car-Sharing

Die Liegenschaftsverwaltung verhandelt mit Mobility bezüglich Optimierung des Car-Sharing-Angebots (Lage, Kosten und Ausstattung mit Fahrzeugen der (neuen) Mobility-Standplätze) oder prüft die Realisierung von mobility@home. Bei dieser Lösung bezahlt die Liegenschaftsverwaltung für ein Mobility-Fahrzeug. Verwaltung und Unterhalt liegen bei der Mobility-Genossenschaft, 75 Prozent der Fahrtengutschriften gehen an die Liegenschaftsverwaltung.



Zielsetzung	In Gehdistanz existiert ein ausreichendes Angebot an Mobility-Fahrzeugen. Als Faustregel gilt: 1 Mobility-Auto auf 100 Wohneinheiten.		
Federführung	Liegenschaftsverwaltung		
Beteiligte	Mobility		
Kosten	Investitionskosten: ☐ gering (bis 10'000 CHF) ☐ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☐ hoch (ab 50'000 CHF) Abhängig vom Ort des Parkplatzes	Betriebskosten: ☐ gering (bis 2'000 CHF) ☐ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) ☐ hoch (ab 10'000 CHF) Kosten variieren stark je nach Angebot	
Finanzierung	Betrieb für die Verwaltung kostenlos im herkömmlichen Fall; Beim Modell mobility@home liegt das Risiko bei der Verwaltung, sie bezahlt ab 19'000 CHF pro Fahrzeug und Jahr und erhält dafür kostenlose Mobility-Abos für alle BewohnerInnen sowie 75% der mit einem Fahrzeug generierten Umsätze. Bei guter Auslastung kann damit gar ein Gewinn erzielt werden.		
Einsatzbereich	Geeignet für ⊠ Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten ⊠ Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten		
Realisierung	 ⋈ kurzfristig (1 – 2 Jahre) □ mittelfristig (2 – 5 Jahre) □ langfristig (mehr als 5 Jahre) 		
Nutzen	Durch Mobility-Fahrzeuge können die BewohnerInnen auf ein eigenes Auto (bzw. Zweitauto) verzichten. Dies führt zu einer Reduktion der Anzahl gefahrenen Kilometer. Ausserdem wird durch weniger Privatautos Platz für andere Nutzungen frei.		
Vorgehen	 Potentielle Nachfrage (Anzahl, Fahrzeugtyp) unter Einbezug der BewohnerInnen (Mobilitätskommission) zusammen mit Mobility abklären, gegebenenfalls zusätzlich mit benachbarten Siedlungen Option mobility@home prüfen Standorte suchen und festlegen Entscheid mit Mobility für Modell fällen (herkömmlich / mobility@home) Mobility bei den BewohnerInnen bekannt machen (beispielsweise mit einem Siedlungsanlass, vgl. Massnahme 15). 		
Beispiele Links	 mobility@home: www.mobility.ch → Wohnüberbauungen Referenzobjekt für mobility@home: "GenerationenWohnen" Burgdorf: siehe www.mobility.ch → Wohnüberbauungen → Referenzobjekt 		
Bemerkungen	Viele Bauträger setzen diese Massnahmen bei Neubauten um. Auch bei bestehenden Wohnbauten ist der Bedarf periodisch zu klären. Die Baugenossenschaft Sonnengarten in Zürich z.B. hat die Verlegung des Mobility-Standplatzes im Rahmen des MIWO-Projektes erwirkt.		

Massnahme 9: Privates Autoteilen und Carpooling

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

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

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



Zielsetzung	Durch die Vernetzung der SiedlungsbewohnerInnen können Autobesitz und Autofahrten reduziert werden.		
Federführung	Liegenschaftsverwaltung		
Beteiligte	BewohnerInnen		
Kosten	Investitionskosten: ☐ gering (bis 10'000 CHF) ☐ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☐ hoch (ab 50'000 CHF) ☐ hoch (ab 50'000 CHF) ☐ lange of the proof		
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung		
Einsatzbereich	Geeignet für ⊠ Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten ⊠ Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten		
Realisierung	 ⋈ kurzfristig (1 – 2 Jahre) □ mittelfristig (2 – 5 Jahre) □ langfristig (mehr als 5 Jahre) 		
Nutzen	Die vorhandene Fahrzeugflotte in der Siedlung wird effizienter genutzt und es werden Ressourcen gespart, was dem Portemonnaie der mitmachenden BewohnerInnen und der Umwelt nützt.		
Vorgehen	 Nachfrage und Angebot an Fahrzeugen und Fahrten mit den BewohnerInnen abklären (Voraussetzung sind engagierte BewohnerInnen). Motivation für die Nutzung externer Angebote bei den BewohnerInnen erfragen und abschätzen, ob Aufbau eines siedlungseigenen Angebots Sinn macht. System «sharoo» den interessierten BewohnerInnen bekannt machen. Plattform (am besten webbasiert) fürs private Autoteilen und / oder Autonutzen aufbauen und den BewohnerInnen zur Verfügung stellen. Konditionen für Parkplatznutzung bei geteilten Fahrzeugen festlegen. Ergänzend bei Bedarf Tipps und Tricks rund um die gemeinsame Autonutzung aufbereiten und über Plattform den BewohnerInnen verfügbar machen. 		
Beispiele Links	 Broschüre "Autoteilen", Infos und Musterverträge unter www.autoteilen.ch Links zu Carpooling-Anbietern: www.autoteilen.ch → Carpooling Plattform www.sharoo.com: Private Autoverleiher legen ihre persönlichen Nutzerkreise fest. Mit dem «sharoo Access kit» werden Buchung, Zugang, Versicherung und Schlüsselübergabe elektronisch geregelt. 		

Massnahme 10: Spezialvelos, Verleih, Zubehör und Infrastruktur

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

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



Occasionsmo	odellen en e		
Zielsetzung	Ersetzen von Auto- durch Velofahrten – für Einkäufe oder weitere geeignete Verkehrszwecke.		
Federführung	Liegenschaftsverwaltung		
Beteiligte	MobilitätsberaterIn, verantwortliche Person bzw. Gruppe innerhalb Siedlung, evtl. lokaler Velohändler		
Kosten	Investitionskosten: □ gering (bis 10'000 CHF) □ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) □ hoch (ab 50'000 CHF) □ hoch (ab 50'000 CHF) □ hoch (ab 10'000 CHF)		
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung und ggf. NutzerInnen		
Einsatzbereich	Geeignet für		
Realisierung	□ kurzfristig (1 – 2 Jahre) □ mittelfristig (2 – 5 Jahre) □ langfristig (mehr als 5 Jahre)		
Nutzen	Ein gutes ergänzendes Spezialvelo-Angebot fördert das Velofahren, erhöht die Mieterzufriedenheit und Identifikation mit der Siedlung		
Vorgehen	 Bedarf an (Elektro)-Velos, Lastenvelos, Veloanhängern und weiterem Zubehör prüfen. Verschiedene Modelle und Ausleihmöglichkeiten prüfen und geeignetes System für die Siedlung festlegen: Kauf von (Spezial)-Velos und –zubehör Förderung des privaten Kaufs entsprechender Geräte Langzeitmiete von (Spezial)-Velos und –zubehör Zusammenarbeit mit lokalen Velohändlern und Anbietern wie m-way, Rent a Bike usw. prüfen. Zuständigkeiten für Betrieb und Unterhalt innerhalb Siedlung festlegen Velos und Zubehör anschaffen und zur Verfügung stellen, Verleihsystem aufbauen. Allfälliges Gebührensystem festsetzen. Gegebenenfalls Ladeinfrastruktur für E-Bikes zur Verfügung stellen. 		
Beispiele Links	 m-way: www.m-way.ch Rent a Bike: www.rentabike.ch/ Publi Bike: www.publibike.ch Siedlung Giesserei, Winterthur: Beim siedlungseigenen Velohändler Stahlross AG gibt es die Möglichkeit zur Ausleihe eines Bakfiets-Lastenvelos gegen Gebühr oder Eigenleistung (geforderte Arbeitsleistung in der Selbstverwaltung). Genossenschaft Kalkbreite, Zürich: Zu den Servicedienstleistungen der Siedlung gehören die Vermietung von Elektrovelos und Veloanhängern. 		

Massnahme 11: Veloreparatur und Pumpstation

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



Zielsetzung	Allen BewohnerInnen steht eine attraktive Möglichkeit zur Verfügung, um ihr Velo in Stand zu halten und die Reifen aufzupumpen.		
Federführung	Liegenschaftsverwaltung		
Beteiligte	Velohändler, ggf. siedlungseigene Lösung		
Kosten	Investitionskosten: ☐ gering (bis 10'000 CHF) ☐ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☐ hoch (ab 50'000 CHF) ☐ hoch (ab 50'000 CHF) ☐ loch (ab 50'000 CHF) ☐ loch (ab 10'000 CHF)		
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung		
Einsatzbereich	Geeignet für		
Realisierung	 ⋈ kurzfristig (1 – 2 Jahre) □ mittelfristig (2 – 5 Jahre) □ langfristig (mehr als 5 Jahre) 		
Nutzen	Ein kaputtes Velo oder keine Luft mehr im Reifen sind typische Hindernisse für die Velonutzung. Können diese einfach in der Siedlung selbst oder bequem mit Hol- und Bringservice behoben werden, steigt die Attraktivität fürs Velofahren insgesamt.		
Vorgehen	 Geeignete Räumlichkeiten für eine Veloreparatur-Werkstatt suchen und einrichten. Betreuung (z.B. an gewissen Tagen, einmal im Monat o.ä.) und Instandhaltung sicherstellen. Kontakt mit lokalem Velohändler für eine Zusammenarbeit aufnehmen (beispielsweise spezielle Angebote und Konditionen für BewohnerInnen). Geeigneten Ort für eine Pumpstation festlegen und einrichten. 		
Beispiele Links	 Siedlung Giesserei, Winterthur / Velohändler Stahlross AG: Möglichkeit zur Reparatur für die BewohnerInnen vor Ort vorhanden. Aufbau eines öffentlich zugänglichen Veloreparaturständers – in Zusammenarbeit mit der Verwaltung - in Planung. Hersteller für öffentlich zugängliche Reparaturmöglichkeiten: z.B. http://www.dero.com/ → Public Bike Repair 		

Massnahme 12: Nahversorgung und Entsorgung

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



Losungen mit d	iei 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	☑ gering (bis 10'000 CHF)☐ mittel (10'000 bis 50'000 CHF)☐ hoch (ab 50'000 CHF)Je nach Ausgestaltung	Betriebskosten: ☑ gering (bis 2'000 CHF) ☐ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) ☐ hoch (ab 10'000 CHF) Je nach Ausgestaltung nur noch Wartung usw.	
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung		
Einsatzbereich	Geeignet für ☐ Kleinsiedlungen unter 100 Wohneinheiten ☐ Grosssiedlungen über 100 Wohneinheiten		
Realisierung	 ⋈ kurzfristig (1 – 2 Jahre) □ mittelfristig (2 – 5 Jahre) □ langfristig (mehr als 5 Jahre) 		
Nutzen	Nahversorgungsangebote in der Nähe reduzieren (motorisierte) Mobilität. Gleiches gilt für die wichtigsten Kategorien der Entsorgung. Ein gutes Nahversorgungs- und Entsorgungsangebot erhöht die Attraktivität der Wohnsiedlung.		
Vorgehen	 Die Siedlungsverwaltung engagiert sich, dass Nahversorgungsstrukturen erhalten oder verbessert werden. Die Unterstützung kann durch verschiedene Massnahmen erfolgen: durch Kommunikation, Lobbying bei der Gemeinde, Anreize für Anbieter, in die Siedlung zu kommen, oder andere Formen der Unterstützung. Angebot der Nahversorgung und –entsorgung prüfen, unter Einbezug der BewohnerInnen und der Gemeinde. Verschiedene Möglichkeiten der Verbesserung prüfen. Besseres Angebot umsetzen 		
Beispiele Links	 Siedlung Burgunder, npg-ag, Bern-Bümpliz: Ein Biobauer verkauft wöchentlich seine Produkte an die BewohnerInnen direkt in der Siedlung. Siedlung Sihlbogen, Baugenossenschaft Zurlinden, Zürich-Leimbach: Bei der Siedlung Sihlbogen (220 Wohneinheiten) wurden die Poststelle und ein kleiner Migros mitgeplant. 		

Massnahme 13: Lieferdienste

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



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

Massnahme 14: Depot für Waren- und Paketannahme

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



Zielsetzung	Ein Waren- und Paketannahme-Depot ist eingerichtet und für Externe und BewohnerInnen zu geeigneten Zeiten zugänglich.		
Federführung	Liegenschaftsverwaltung		
Beteiligte	Evtl. Partner in der Umgebung der Siedlung (z.B. Laden oder Bar)		
Kosten	Investitionskosten: ☐ gering (bis 10'000 CHF) ☐ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☐ hoch (ab 50'000 CHF) ☐ lach Angebot auch keine ☐ Betriebskosten: ☐ gering (bis 2'000 CHF) ☐ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) ☐ hoch (ab 10'000 CHF) ☐ Bei externem Partner tiefe bis keine	e Kosten	
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung		
Einsatzbereich	Geeignet für		
Realisierung	 ⋈ kurzfristig (1 – 2 Jahre) □ mittelfristig (2 – 5 Jahre) □ langfristig (mehr als 5 Jahre) 		
Nutzen	Durch ein Depot für Waren- und Paketannahme können sich alle BewohnerInnen, auch wenn sie berufstätig oder tagsüber selten zu Hause sind, ihre Sendungen nach Hause schicken lassen und müssen diese nicht (mit einem Motorfahrzeug) selbst abholen.		
Vorgehen	 Standorte für ein Depot prüfen Lösung für Annahme der Waren in der Siedlung schaffen, ggf. mit SeniorInnen, Hauswart, Laden oder Bar in der Umgebung etc. Lösung für Zugang zu Depot abklären Depot einrichten BewohnerInnen darüber informieren 		
Beispiele Links	Genossenschaft Kalkbreite, Zürich: Zu den Servicedienstleistungen der Siedlung gehört ein ganztags besetztes Office im Eingangsbereich, welches als Informations- und Koordinationsdrehscheibe funktioniert. Es dient auch als Depot für Warenanlieferungen: http://anleitung.kalkbreite.net/ →Struktur →Drehscheibe		

Massnahme 15: BewohnerInnen-Anlässe

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



Zielsetzung	Das Mobilitätsangebot bzw. die Kenntnisse darüber sind ein zentraler Aspekt der Mieterzufriedenheit. Die Liegenschaftsverwaltung zeigt, dass sie dieses für viele BewohnerInnen wichtige Thema ernst nimmt und sich für die Behebung von Missständen bzw. die Schaffung von neuen Angeboten einsetzt. Alle BewohnerInnen sind sich bewusst, was ihre Mobilität für Auswirkungen hat, kennen Alternativen und passen ihr Verhalten wenn möglich an.		
Federführung	Liegenschaftsverwaltung		
Beteiligte	MobilitätsberaterIn		
Kosten	Investitionskosten: ☑ gering (bis 10'000 CHF) ☐ mittel (10'000 bis 50'000 CHF) ☐ hoch (ab 50'000 CHF) Je nach Ausgestaltung	Betriebskosten: ☐ gering (bis 2'000 CHF) ☐ mittel (2'000 bis 10'000 CHF) ☐ hoch (ab 10'000 CHF) In der Regel nur einmalige Kosten pro Anlass	
Finanzierung	Liegenschaftsverwaltung		
Einsatzbereich	Geeignet für		
Realisierung	 ⋈ kurzfristig (1 – 2 Jahre) □ mittelfristig (2 – 5 Jahre) □ langfristig (mehr als 5 Jahre) 		
Nutzen	Durch das Bewusstsein und die Kenntnis von Alternativen ändern die BewohnerInnen ihr Mobilitätsverhalten und werden nachhaltiger.		
Vorgehen	 Form des Anlasses festlegen: Orientierungsanlass, Diskussion, Workshop, Podium / "Sofagespräch", Quartierrundgang etc. Anlass im Detail konzipieren: Inhalte, Involvierte, Ort usw. und Verantwortlichkeiten festlegen Anlass organisieren und bewerben Anlass durchführen 		
Beispiele Links	Im Rahmen des Projektes «Mobilitätsmanagement in der Familienheim Genossenschaft Zürich FGZ», wurden an einem Siedlungsanlass Eckpunkte der Mobilität vorgestellt und mögliche Massnahmen diskutiert. Eine Mobilitätskommission wurde gebildet, welche für die Umsetzung der erfolgversprechendsten Massnahmen zuständig ist: www.fgzzh.ch →Publikationen →FGZ-Info →FGZ-Info 4/2013 http://www.amstein-walthert.ch/ →Referenzen →"Nachhaltige Entwicklung" und "Wohnbauten" auswählen →Familienheim Genossenschaft Zürich (FGZ)		