



Begegnungszentrum
Moosseedorf
im Passepartout



Ideenwerkstatt vom 19. August 2021

Ausbau Nationalstrasse N01 /
Motorisierter Individualverkehr /
Parkierungsmöglichkeiten

Themenblock 1: Ausbau Nationalstrasse N01 / Motorisierter Individualverkehr / Parkierungsmöglichkeiten

Das Wichtigste in Kürze

- In den nächsten Jahren wird das Gemeindegebiet Moosseedorf durch grössere Verkehrsmassnahmen betroffen sein:
 - 2023: Bau Logistikzentrum Migros Aare. Sanierung Gewerbestrasse.
 - 2023/2024: Überbauung Moosbühl; Einmündung Moosbühlstrasse in Gewerbestrasse
 - 2027/2030: Ausbau Nationalstrasse N01 auf acht Spuren Wankdorf-Schönbühl. Die Einflussnahme der Gemeinde wird hier klein sein. Der Gemeinderat setzt sich für folgendes ein:
 - Erhöhung Lärmschutzwände auf 6 m
 - Zusätzliche Einbiegespur Gewerbestrasse / Industriestrasse
- Die Gemeinden sind bei der Verkehrsplanung nicht frei. Massnahmen auf Gemeindestrasse müssen durch den Kanton vorgeprüft und genehmigt werden. Der Richtplan Verkehr zeigt anhand von Massnahmenblätter auf, wie der motorisierte Individualverkehr kanalisiert, optimiert und beruhigt werden soll.
- Die Gemeinde führt auf allen Gemeindestrassen Geschwindigkeitsmessungen durch. Diese werden jährlich ausgewertet.
- In Moosseedorf besteht ein Parkierungskonzept. Ebenso sind Bestrebungen im Gange, die kombinierte Mobilität zu fördern.

An der Ideenwerkstätte zu diskutierende Fragestellungen:

1. Das Gemeindestrassennetz von Moosseedorf wird unterteilt in Verbindungs-, Sammel- und Erschliessungsstrasse. Erachten Sie die vorgenommene Zuteilung als richtig?
2. Es besteht die Absicht, auf den Gemeindestrasse flächendeckend Tempo 30 einzuführen. Auf einigen Gemeindestrassen wurden Verkehrsberuhigungsmassnahmen eingeführt. Erachten Sie die Massnahmen als richtig und genügend? Wie beurteilen Sie, die Variantenmodelle Massnahmen Sandstrasse/Gewerbestrasse bzw. Moosbühlstrasse/Gewerbestrasse bzw. Gewerbestrasse/Zubringer Autobahnauffahrt?
3. Die Gemeinde verfügt über öffentliche Parkplätze und bewirtschaftet diese. Erachten Sie diese als zweckmässig oder sehen Sie Verbesserungspotential?

4. Sehen Sie konkrete Massnahmen, welche im Hinblick auf den Ausbau der Nationalstrasse auf 8 Spuren Wankdorf-Schönbühl vom Astra gefordert oder durch die Gemeinde selbst umgesetzt werden sollen?

Detaillierte Unterlagen zum Einlesen nachfolgend

Unterlagen Astra zum Ausbau Nationalstrasse



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strasseninfrastruktur West
Filiale Thun

BPRIORITY CH-Uriigenstrasse 54, 3600 Thun/POST CH AG
ASTRA, West

Gemeinde Moosseedorf
Gemeindeverwaltung
Schulhausstrasse 1
3302 Moosseedorf

Ihr Zeichen:
Unser Zeichen: ASTRA-A-CD613401/10
Sachbearbeiter/in: Volker Wels
Thun, 25. Januar 2021

N01, Wankdorf – Schönbühl Kapazitätserweiterung Schreiben Gemeinderat Moosseedorf vom 18.01.2021 betreffend zusätzliche Abbiegespur Gewerbstrasse in Industriestrasse

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir haben Ihr Anliegen gemäss Schreiben vom 18. Januar 2021 betreffend die zusätzliche Abbiegespur von der Gewerbstrasse in die Industriestrasse geprüft.

Die zusätzliche Abbiegespur ist verkehrstechnisch realisierbar. Sie führt zwar während den Spitzenstunden zu geringfügig höheren Verlustzeiten der anderen Verkehrsströme im Knoten, aber sie bietet mehr Komfort für die die separate Abbiegespur nutzenden Rechtsabbieger. Im Weiteren bietet diese Lösung eine gewisse Verschlechterung für die querenden Fussgänger, da eine Lichtsignalsteuerung fehlt. Zudem erhöhen sich die Realisierungskosten.

Wir sind jedoch bereit, die zusätzliche Abbiegespur ins sogenannte Ausführungsprojekt (= Auflageprojekt) zu integrieren und öffentlich aufzulegen.

Wir gehen davon aus, dass beim Bundesamt für Strassen ASTRA keine zusätzlichen Landerwerbskosten infolge dem Erwerb der notwendigen Flächen anfallen werden.

Bundesamt für Strassen ASTRA
Volker Wels
Standort: Uriigenstrasse 54, 3600 Thun
Tel. +41 58 458 24 73
volker.wels@astra.admin.ch
<https://www.astra.admin.ch>



ASTRA-A-CD613401/10

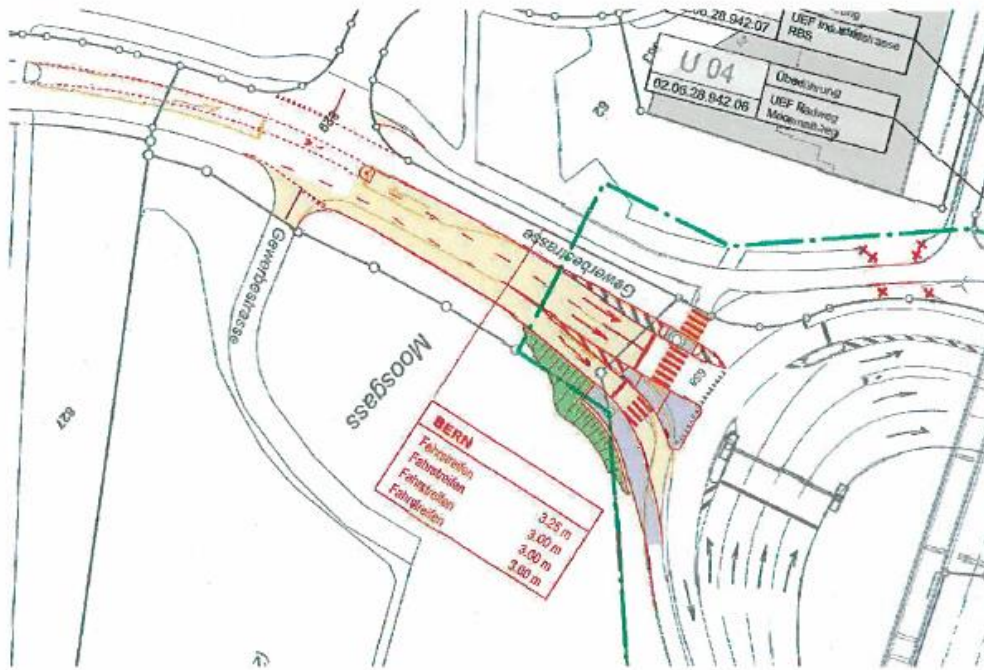


Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strasseninfrastruktur West
Filiale Thun

Situation Moosbühlkreuzung mit Bypass (Planausschnitt ohne Massstab)



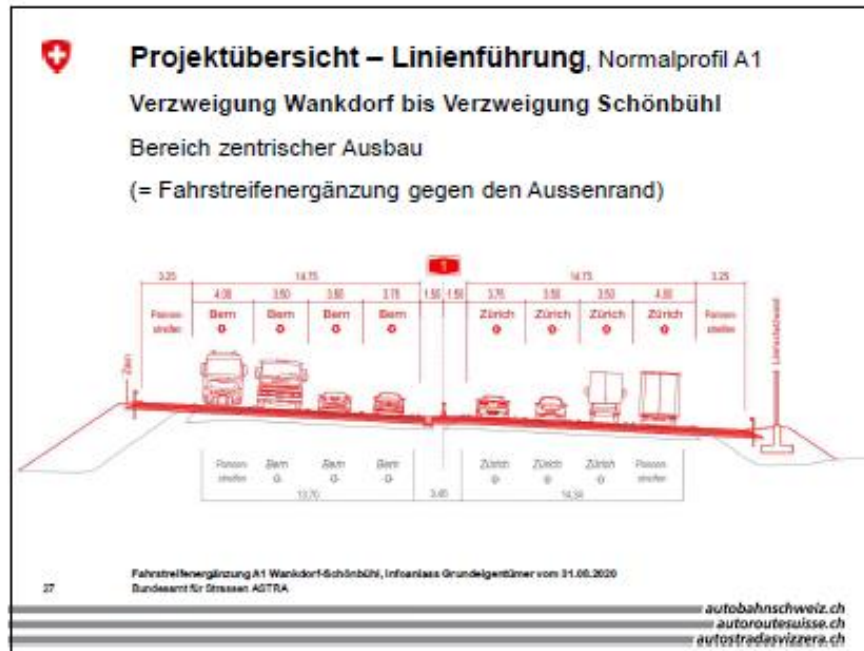


25

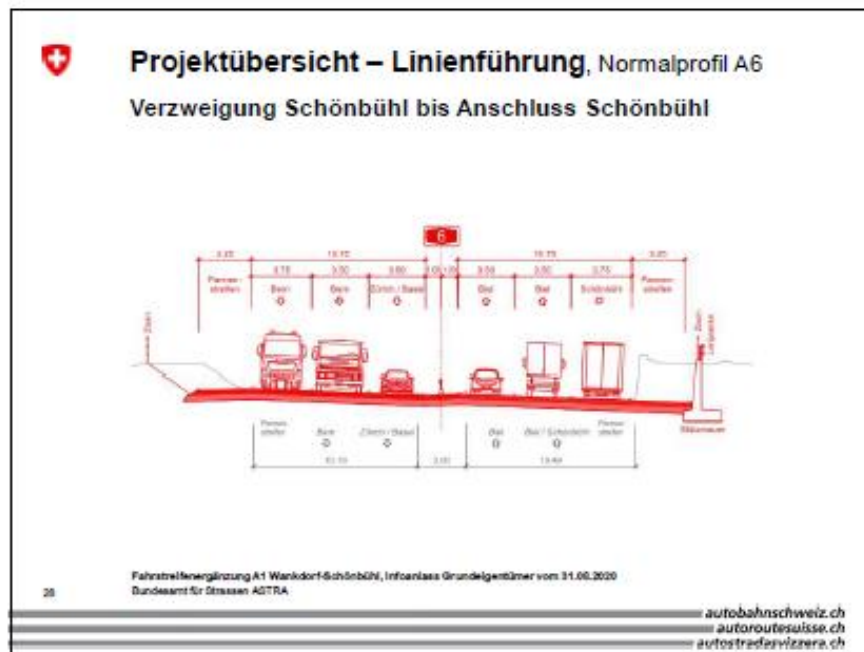


26

Fahstreifenergänzung A1 Wankdorf-Schönbühl, Infoanlass vom 31.08.2020



27



28

Fahrstreifenergänzung A1 Wankdorf-Schönbühl, Infoanlass vom 31.08.2020



43



44

Fahrstreifenergänzung A1 Wankdorf-Schönbühl, Infoanlass vom 31.08.2020

Kreuzungsbereich Sandstrasse/Gewerbestrasse

Variante A (Vortrittswechsel)

Das Verkehrsregime wird so angepasst, dass neu die Verbindung Sandstrasse die vortrittsberechtigte Strasse ist. Die Gewerbestrasse wird als untergeordnete Strasse ca. in einem rechten Winkel auf die Sandstrasse angeschlossen. Dabei wird der Vortritt durch eine Bodenmarkierung und eine „kein Vortritt-Tafel“ signalisiert.

Der Knoten ist so dimensioniert, dass er von LKW ohne Anhänger befahrbar ist. Die Leitinsel in der Einmündung wird überfahrbar ausgeführt.

Aufgrund des Vortrittwechsels werden die Sichtweiten eingehalten (siehe hellblau, Abb. 4).

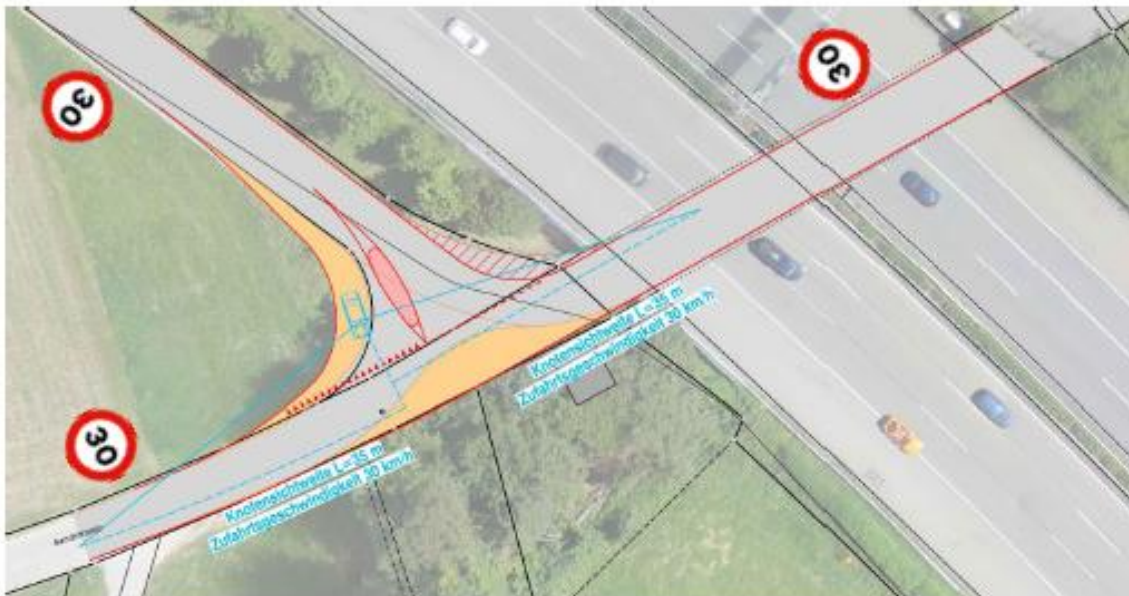


Abbildung 4: Skizze Variante A

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Einfach zu realisieren - Hohe Wirtschaftlichkeit - Sichtweiten sind eingehalten - Erhöhte Sicherheit durch Leitinsel - Erhöhte Sicherheit durch geringeres Tempo - Befahrbarkeit mit LKW ohne Ausnutzung Gegenfahrbahn 	<ul style="list-style-type: none"> - Knotengeometrie widerspricht Hauptfahrbeziehung - Landerwerb nötig - Abstand von ca. 1.50 m zum Wald eher knapp - Saisonale Bewirtschaftung kann Sichtweiten beeinträchtigen - Verlust von Fruchtfolgeflächen

Tabelle A: Vor- und Nachteile der Variante A.

Variante B (grösserer Kurvenradius)

Die Kurve wird neu mit einem Radius von 45 m ausgeführt. Dieser entspricht dem minimalen Radius, der gemäss VSS Norm mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h sicher befahren werden kann. Die Einmündung der Sandstrasse aus der Richtung Moosseedorf wird möglichst in einem rechten Winkel an die Kurve angeschlossen. Der Vortritt wird mit Bodenmarkierung und einer „kein Vortritt-Tafel“ signalisiert. Zum Schutz und zur besseren Verkehrsführung wird im Einmündungsbereich eine Leitinsel erstellt. Diese wird überfahrbar ausgeführt. Somit wird gewährleistet, dass der Knoten für LKW's ohne Anhänger gut befahrbar ist.

Aufgrund des neuen Kurvenradius sind die Sichtweiten eingehalten.

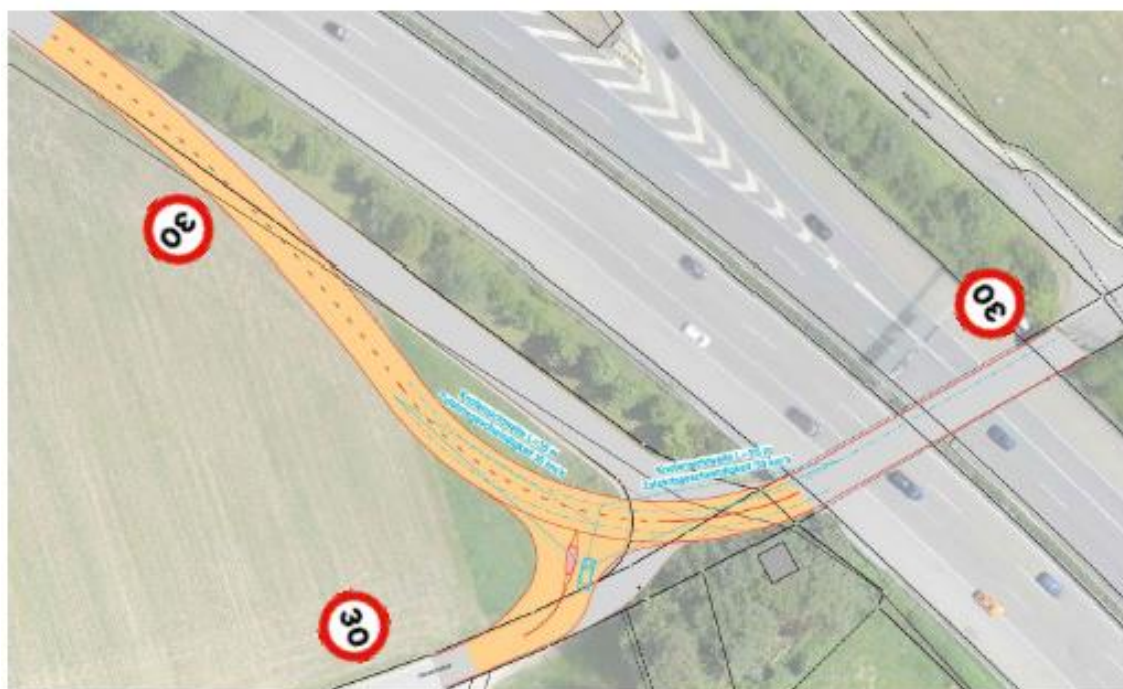


Abbildung 6: Skizze Variante B

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none"> - Sichtweiten sind eingehalten - Saisonale Bewirtschaftung hat keinen Einfluss auf die Sichtweiten - Erhöhte Sicherheit durch Leitinsel - Hauptfahrbeziehung bleibt bestehen 	<ul style="list-style-type: none"> - Viel Landerwerb - Neue Fläche zwischen Strasse und Autobahn schwierig zu bewirtschaften - In Sandstrasse abbiegende Fahrzeuge müssen stark verlangsamen - Verlust von Fruchtfolgeflächen - Knoten direkt in Kurve

Tabelle B: Vor- und Nachteile der Variante B

Variante C (Rechtsvortritt)

Die Variante C verfolgt den einfachsten Ansatz und hat zum Ziel, dass kein Landerwerb nötig ist. Innerhalb der bestehenden Strassenparzellen wird ein Knoten mit Rechtsvortritt erstellt und mittels Bodenmarkierung signalisiert. Trotz Signalisation ist die Erkennbarkeit des Knotens für die Verkehrsteilnehmer nur als genügend zu bezeichnen, da der Standort des Knotens eher Ausserortscharakter aufweist.

Weiter ist zu beachten, dass Lastwagen den Knoten nur durch kurzzeitige Benutzung der Gegenfahrbahn passieren können.

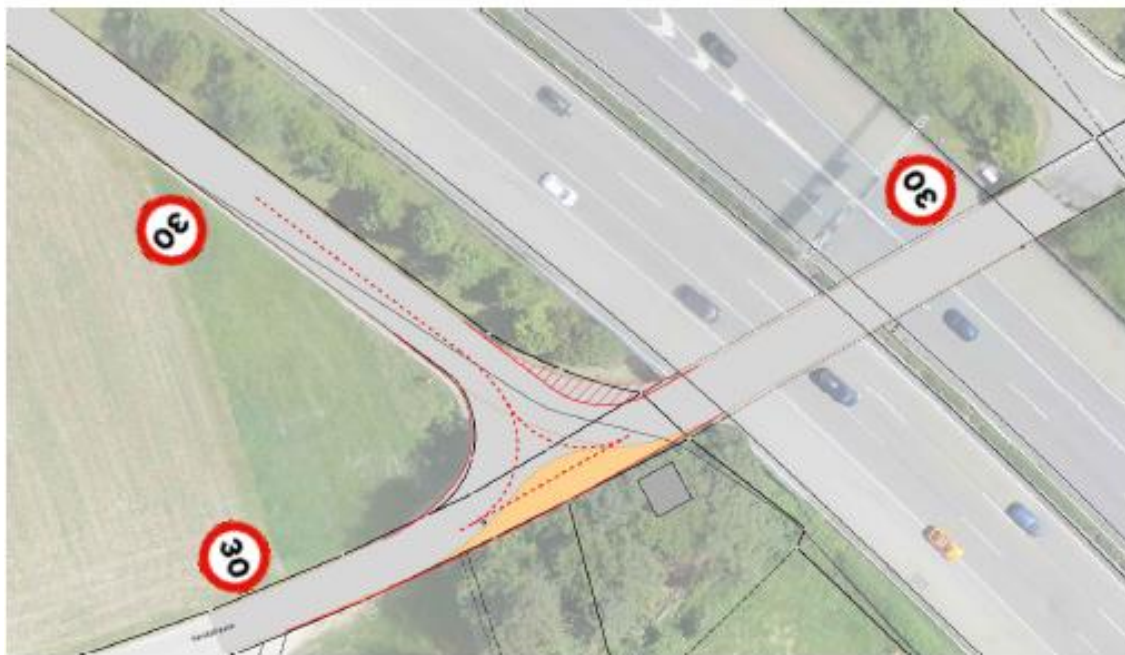


Abbildung 7: Skizze Variante C

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none">- wirtschaftlichste Variante- Kein Landerwerb nötig- Knotensichtweiten sind eingehalten- Erhöhte Sicherheit durch geringeres Tempo	<ul style="list-style-type: none">- Abstand von ca. 1.50 m zum Wald eher knapp- Abbiegende LKW's müssen Gegenfahrbahn nutzen- Erkennbarkeit von Rechtsvortritt eher schlecht (Erscheinungsbild Ausserorts), Signalisation Rechtsvortritt sinnvoll- Saisonale Bewirtschaftung kann Sichtweiten beeinträchtigen

Tabelle C: Vor- und Nachteile der Variante C

Kreuzungsbereich Moosbühlstrasse / Gewerbestrasse

Variante A

Die Variante A verfolgt den einfachsten Ansatz und hat zum Ziel, dass die bestehenden Schutz- und Leitinseln sowie die bestehenden Strassenbreiten nicht verändert werden.

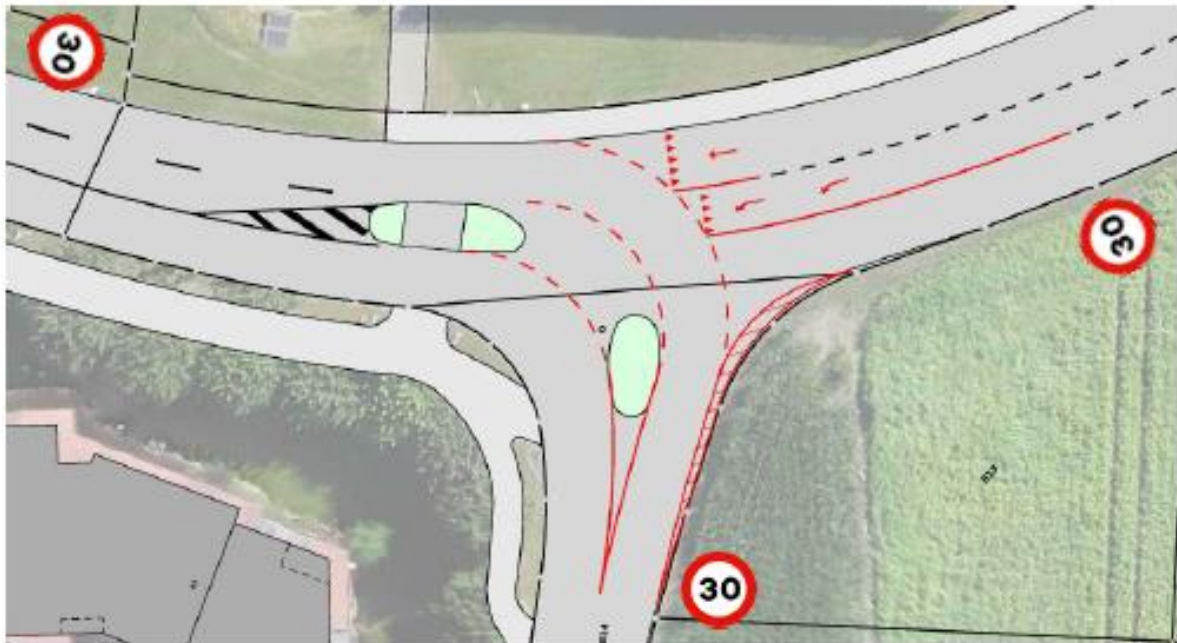


Abbildung 5: Skizze Variante A

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none">- Einfach zu realisieren- Günstigste Variante	<ul style="list-style-type: none">- Knotengeometrie widerspricht Hauptfahrbeziehung- Beeinträchtigung Sichtverhältnisse aufgrund 2-spuriger Auffahrung am Knotenast Gewerbestrasse (OBI)- Best. Leitinsel verringert Kurvenwinkel = negativ für Befahrbarkeit- Kurzer Aufstellbereich für LKW aus Ausfahrt OBI- Stop & Go- Rückstau von Kreuzung Autobahn kann Zeitweise den Knoten blockieren- Keine Ablenkung der Gewerbestrasse- Ungenügende Erkennbarkeit

Tabelle A: Vor- und Nachteile der Variante A.

Variante B

Die Leitinsel im Knotenbereich auf der Moosbühlstrasse wird soweit verkleinert, dass die Leitfunktion noch gewährleistet wird und zusätzlich die Befahrbarkeit der neuen Kurve verbessert wird (Winkel wird grösser).

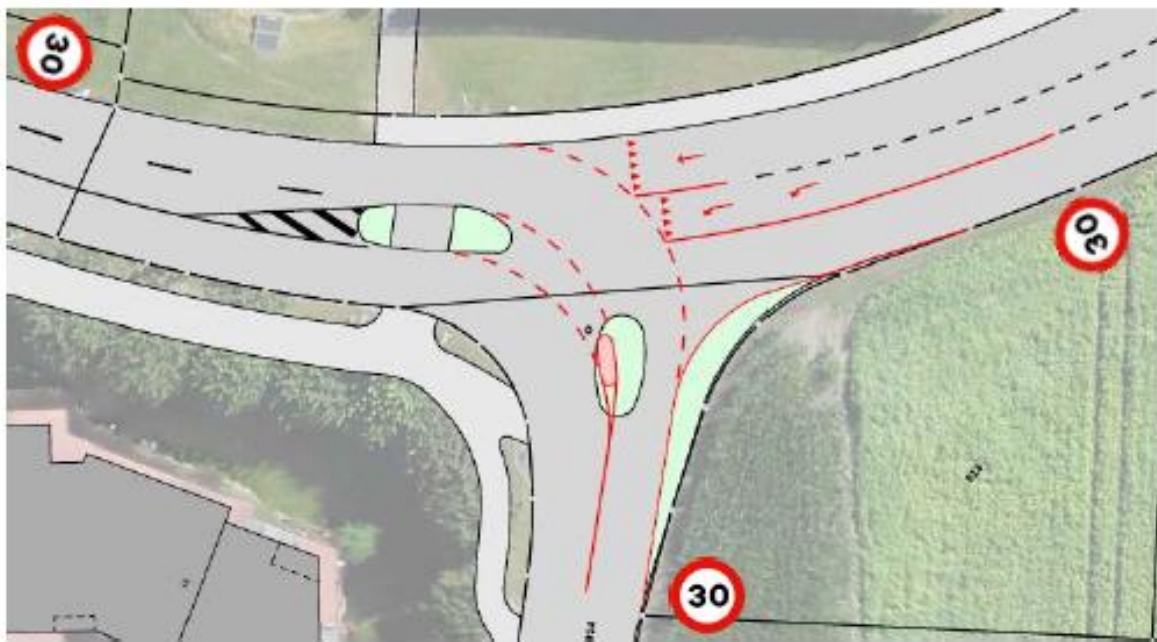


Abbildung 6: Skizze Variante B

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none">- Kurvenbefahrbarkeit wird zur Variante A verbessert- geringer Landgewinn für Überbauung	<ul style="list-style-type: none">- Knotengeometrie widerspricht Hauptfahrbeziehung- Beeinträchtigung Sichtverhältnisse aufgrund 2-spüriger Aufreihung am Knotenast Gewerbeallee (OBI)- Kurzer Aufstellbereich für LKW aus Ausfahrt OBI- Stop & Go- Rückstau von Kreuzung Autobahn kann zeitweise den Knoten blockieren- Keine Ablenkung der Gewerbeallee- Ungenügende Erkennbarkeit

Tabelle B: Vor- und Nachteile der Variante B

Variante C

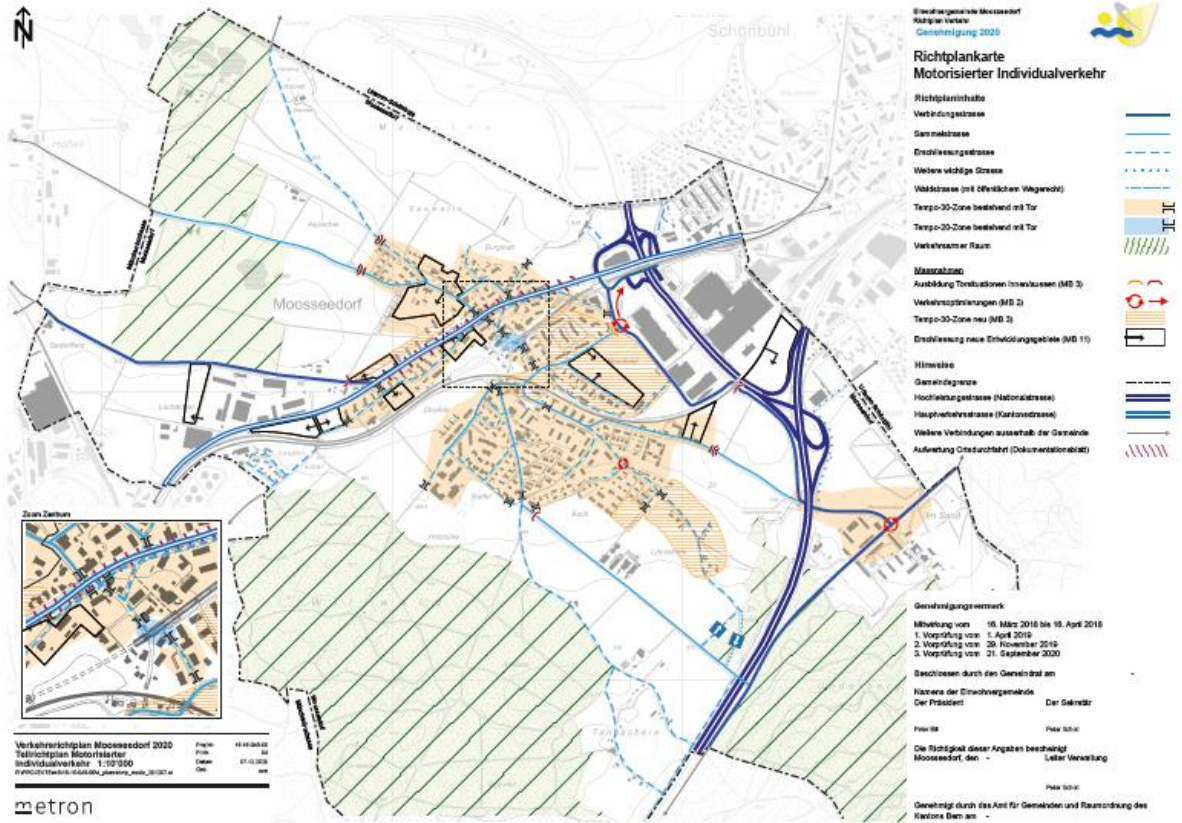
Der Knotenast Gewerbestrasse (OBI) wird im bestehenden Bereich (Parzellengrenze bis Gehweg) neu Angeschlossen. Die Leitinsel sowie die markierte Sperrfläche dienen zur Verlangsamung des Verkehrs. Zusätzlich verbessern sie die Erkennbarkeit des Knotens und verhindern die direkte Durchfahrt auf der Gewerbestrasse. Auch bei dieser Variante wird die Strassenbreite der Gewerbestrasse von bestehend 11 m (3 Fahrspuren) auf 7 m (2 Fahrspuren à 3.50 m) reduziert.



Abbildung 7: Skizze Variante C

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none">- Kurvenbefahrbarkeit wird zur Variante A verbessert- Grosser Landgewinn für Überbauung- Verbesserte Sichtverhältnisse im Knotenbereich zu den Varianten A und B- Verlangsamung und Sichtbarkeit Knoten durch Ablenkung der durchgehenden Gewerbestrasse aufgrund Leitinsel- Verbesserte Erkennbarkeit	<ul style="list-style-type: none">- Knotengeometrie widerspricht Hauptfahrbeziehung- Kurzer Aufstellbereich für LKW aus Ausfahrt OBI- Stop & Go- Rückstau von Kreuzung Autobahn kann Zeitweise den Knoten blockieren

Richtplan Motorisierter Individualverkehr



Geschwindigkeitsmessungen Gemeindestrassen

Messungen 2020

Strasse	Zeitpunkt	Beschränkung	Vd
Gewerbestrasse	24.06. – 01.07.2020	50 km/h	43.5 km/h
Hofwilstrasse	28.07. – 05.08.2020	30 km/h	27.7 km/h
Kirchgasse	14.07. – 21.07.2020	30 km/h	20.8 km/h
Laupenackerstrasse	30.09. – 07.10.2020	30 km/h	21.2 km/h
Lenzenhohlestrasse	02.06. – 11.06.2020	30 km/h	27.7 km/h
Moosbühlstrasse	04.05. – 11.05.2020	50 km/h	36.0 km/h
Nassegasse	23.09. – 30.09.2020	30 km/h	20.9 km/h
Sandstrasse	11.06. – 19.06.2020	30 km/h	22.0 km/h
Schulhausstrasse	11.05. – 15.05.2020	30 km/h	25.0 km/h
Seedorffeldstrasse	16.09 – 23.09.2020	30 km/h	32.6 km/h
Seerosenstrasse	06.08. – 13.08.2020	30 km/h	25.8 km/h
Tannackerstrasse	19.05. – 26.05.2020	30 km/h	26.0 km/h

Vd= Durchschnittsgeschwindigkeit

Beschrieb

Um dem Max-Bill-Platz seine Bedeutung als wichtigen öffentlichen Aufenthaltsort zu ermöglichen und diesen als Fuss- und Veloverkehrsknoten zu stärken, ist der motorisierte Individualverkehr (MIV) aus dem Sand- und Tannacker-Quartier primär über die Moosbühl- und Gewerbebestrasse zur Bernstrasse zu leiten. Während der Max-Bill-Platz in erster Linie dem Fussverkehr, als Schulweg und dem Aufenthalt dient, entsprechen die Dimensionierung und der Ausbaustandard der Moosbühlstrasse einer Haupterschliessungsstrasse.

Illustration



Zielsetzung

Die Gemeinde Moosseedorf setzt sich für eine hohe Verkehrsqualität auf dem Max-Bill-Platz ein. Der Verkehr ist zukünftig auf wenige, klar bezeichnete Nebenverbindungen zu kanalisieren. Es sind dies: die Seedorffeldstrasse, die Gewerbebestrasse, die Sandstrasse, die Eichenstrasse. Die übrigen Nebenverbindungen sind Ausserorts mit einem Fahrverbot (mit klar definierten Ausnahmen) zu versehen. Am Ortsrand sind Torsituationen auszubilden, welche für eine Geschwindigkeitsreduktion sorgen und folglich zur Verkehrssicherheit beitragen.

Massnahmen

- Durchfahrtsregime Max-Bill-Platz prüfen.
- Erschliessung MIV via Moosbühlstrasse-Gewerbebestrasse stärken (vgl. MB Nr. 2).
- Durchfahrtsregime der Nebenstrassen prüfen, wo nötig Torsituationen stärken.

Abhängigkeiten / Grundlagen

Die Entwicklungen beim ASTRA-Knoten Gewerbe-/Industriestrasse sind zu koordinieren.

Stand der Planung

Realisierungshorizont

Zwischenergebnis

kurz- bis mittelfristig

Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)

Federführung: Gemeinde Moosseedorf
 Beteiligte: Tiefbauamt des Kantons Bern - OIK III, Anlieger Max-Bill-Platz, Einbezug der Öffentlichkeit

Beschrieb

Im Bereich der nördlichen Gewerbestrasse bestehen insbesondere in den starkbelasteten Spitzenstunden am Morgen und Abend grössere Verkehrsbehinderungen. Die bestehende Verkehrsanlage kann die gewünschten Anforderungen von direkten und konfliktfreien Verbindungen nicht im gewünschten Mass verarbeiten. In unmittelbarer Nähe liegt des Weiteren das Gebiet Moosbühl, welches für Wohnen und Arbeiten vorgesehen ist. Hier kann ein entsprechender Mehrverkehr auf die Gewerbe- und Moosbühlstrasse resultiert.

Beim Bereich "Im Sand" resultieren in den Spitzenstunden längere Rückstaus am Knoten Sandstrasse/Grauholzstrasse. Es besteht ein Handlungsbedarf, damit der Verkehr flüssig und sicher zwischen dem übergeordneten und lokalen Netz fließen kann.

Der Knoten Aeschweg/Lenzenhohlestrasse verfügt heute über ungenügende Sichtverhältnisse; dies stellt ein hohes Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmenden dar.

Illustration



Zielsetzung

- Ziel ist es, die beiden Anschlüsse im Bereich der nördlichen Gewerbestrasse so zu optimieren, dass der Verkehr flüssig verarbeitet werden kann und für alle Verkehrsteilnehmenden sichere und konfliktfreie Führungen resultieren. Dadurch kann beispielsweise der Max-Bill-Platz entlastet werden (vgl. MB Nr. 1). Der Knoten Industrie-/ Gewerbestrasse liegt im Eigentum des ASTRA; die Planung ist zu koordinieren.
- Um den Verkehr aus dem Sandquartier und der Gewerbestrasse schnell und flüssig auf das übergeordnete Strassennetz bringen zu können, sind Massnahmen für eine Optimierung des Knoten Sandstrasse/Grauholzstrasse zu prüfen.
- Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sind am Knoten Aeschweg/Lenzenhohlestrasse Massnahmen zu prüfen.

Massnahmen

Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes / Realisierung:

- Umgestaltung Knoten Gewerbe-/Moosbühlstrasse
- Neue Direktführung Gewerbestrasse – Autobahnzubringer
- Umgestaltung Knoten Sandstrasse/Grauholzstrasse (Tempo-30-Zone wurde 2020 eingeführt)
- Optimierung Knoten Aeschweg/Lenzenhohlestrasse

Abhängigkeiten / Grundlagen	
Bericht Verkehrsoptimierungen Moosbühl, Metron, November 2016 Im Moosbühl befindet sich der eingedolte Bach Moosmatte, welcher bei Planungen in diesem Bereich miteinzu- beziehen ist.	
Stand der Planung	Realisierungshorizont
<ul style="list-style-type: none"> - Gewerbe-/Moosbühlstrasse, Gewerbestrasse – Auto- bahnzubringer: Vororientierung - Sandstrasse/Grauholzstrasse: Festsetzung - Aeschweg/Lenzenhohlestrasse: Festsetzung 	mittelfristig
Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)	
Federführung: je nach Strasseneigentümer (Gemeinde Moosseedorf, ASTRA) Beteiligte: ASTRA, Gemeinde Moosseedorf, Tiefbauamt des Kantons Bern – OIK III	

Beschrieb

Die Strassen in den Wohnquartieren stellen sowohl die verkehrliche Erschliessung sicher, sind aber auch wichtige öffentliche Aufenthalts- und Begegnungsräume. Mit einem Niedriggeschwindigkeitsansatz kann die Verkehrssicherheit und die Koexistenz aller Verkehrsarten und die Attraktivität des Wohnumfeldes verbessert werden. In einem Grossteil der Quartiere wurden daher bereits Tempo-30-Zonen umgesetzt.

Illustration



Zielsetzung

Flächendeckende Verkehrsberuhigung und Unterbindung des Durchgangsverkehrs abseits der Haupt- und Verbindungsstrassen. Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität in den Quartieren sowie Förderung der Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden. Hohe Durchlässigkeit des Siedlungsgebietes für den Fuss- und Veloverkehr.

Massnahmen

- Bestehende Tempo-30-Zonen werden überprüft und ggf. nachgebessert.
- Ausweitung bestehende Tempo-30-Zonen (u.a. Moosbühlstrasse, Lenzenhohlestrasse).
- Ausbildung von Torsituationen mit Baum; zu koordinieren mit Toren der Tempo-30-Zonen.

Abhängigkeiten / Grundlagen

Realisierung Bauprojekte und entsprechende Gestaltung des angrenzenden Raumes zu einem siedlungsorientierten Strassencharakter mit Koexistenz (z.B. Überbauung Moosbüel, Garbenweg).

Stand der Planung

Realisierungshorizont

Zwischenergebnis

kurz- bis mittelfristig

Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)

Federführung: Gemeinde Moosseedorf
Beteiligte: -

Beschrieb

Die Gemeinde Moosseedorf verfügt über eine gültige Verordnung über die Benützung der öffentlichen Parkplätze (Dezember 2012) sowie ein Parkplatzbewirtschaftungsreglement (November 1998, ergänzt Mai 2009 und Dezember 2012), welche die Grundlagen bilden für die Bewirtschaftung der gemeindeeigenen Parkplätze.

Illustration



Zielsetzung

Im Zentrumsbereich und Zielorten mit publikumsorientierter Nutzung ist ein bedarfsgerechtes, differenziert bewirtschaftetes Parkplatzangebot für den motorisierten Individualverkehr zur Verfügung zu stellen.
Die Gemeinde Moosseedorf unterstützt die Thematik der nachhaltigen Mobilität und setzt sich für die Optimierung des Modal Splits ein (durch u.a. Förderung der Elektromobilität, Park+Ride).

Massnahmen

- Flächendeckende Überprüfung des bestehenden öffentlichen / und ggf. öffentlich-zugänglichen Parkierungsangebotes, welches nicht der Blauen Zone zugeordnet ist und Ermittlung Nachfrage (z.B. Strandbad, Umgebung Max-Bill-Platz, Schulanlagen, Friedhof) .
- Erstellung eines Parkplatzkonzeptes und ggf. Anpassung des Parkplatzangebotes.
- Prüfung von Massnahmen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität.

Abhängigkeiten / Grundlagen

- keine

Stand der Planung

Realisierungshorizont

Festsetzung

laufende Umsetzung

Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)

Federführung: Gemeinde Moosseedorf
Beteiligte: ggf. Grundeigentümer

Beschrieb

Moosseedorf weist durch seine Wegenetzstruktur, dichten ÖV-Takt und Topographie bereits gute Voraussetzungen auf, um den Anteil der nachhaltigen Verkehrsmittel am Modal Split zu erhöhen. Es bestehen aber Potenziale bei den kurzen Wegstrecken von 1-3 km, für die immer noch sehr oft das Auto genutzt wird. Auch hat die Velonutzung bei den Kindern und Jugendlichen in den letzten Jahren schweizweit abgenommen.

Illustration



Zielsetzung

Zur Entlastung des Strassennetzes sowie im Sinne der Förderung einer nachhaltigen Mobilität, setzt sich die Gemeinde für gute Rahmenbedingungen beim öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr ein. Es werden Anreize geschaffen, um das Umsteigen zu fördern.

Massnahmen

- Mobility / Carsharing
- Mobilitätskonzept / Mobilitätsmanagement Arbeitsplatzgebiete

Abhängigkeiten / Grundlagen

- Massnahmenblatt 7, Veloverkehr – Stärkung des Veloverkehrs
- Massnahmenblatt 8, Veloverkehr – Neue regionale Veloverbindungen
- Massnahmenblatt 9, Fussverkehr – Attraktives und sicheres Fusswegenetz
- Massnahmenblatt 10, Fussverkehr – Vernetzung der Gemeinde Nord-Süd
- EnergieSchweiz, Mobilitätsmanagement in Unternehmen, www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch

Stand der Planung

Realisierungshorizont

Zwischenergebnis

kurz- bis mittelfristig

Zuständigkeiten (Federführung / Beteiligte)

Federführung: Gemeinde Moosseedorf
Beteiligte: ggf. Grundeigentümer