

## **Mobilitätskonzept Freienbach SZ Auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität**

Der Gemeinderat Freienbach (SZ) will mit einer abgestimmten und ganzheitlichen Verkehrspolitik eine nachhaltige Mobilität erreichen und hat von Ernst Basler + Partner ein weitgehendes kommunales Mobilitätskonzept erstellen lassen. Dieses setzt auf die langfristige Sicherstellung einer gesellschafts- und siedlungsverträglichen Mobilität. Die vorgeschlagenen Massnahmen gliedern sich in zwei Haupt-Stossrichtungen: Massnahmen zur Information und Sensibilisierung und Massnahmen zum Management und zur Koordination verkehrswirksamer Planungsaktivitäten. (Sprache: de)

### Weitere Informationen:

Ernst Basler + Partner – Mobilitätskonzept Freienbach

<http://www.ebp.ch>

## **Concept de mobilité Freienbach (Schwyz) Sur le chemin d'une mobilité durable**

Soucieuses d'atteindre une mobilité durable à l'échelle communale, les autorités de Freienbach (SZ) ont fait appel au bureau Ernst Basler + Partner afin de mettre en place les bases d'un concept de mobilité global et à long terme. Celui-ci se base sur le principe d'une adéquation entre l'organisation sociale et résidentielle propre aux habitants de la commune et les différents modes de déplacement. Les mesures préconisées par le bureau de conseil se fondent sur deux piliers : l'information et la sensibilisation de la population, d'une part ; une gestion et une coordination plus efficaces des activités de planification liées aux transports, d'autre part. (langue: allemand)

### Pour plus d'informations:

Ernst Basler + Partner – Mobilitätskonzept Freienbach

<http://www.ebp.ch>

16.10.2006

<http://www.mobilservice.ch>

Mobilservice Redaktion: Andreas Blumenstein und Julian Baker  
c/o Büro für Mobilität AG  
Hirschengraben 2 | 3011 Bern | Tel.: +41 (0)31 311 93 63

[redaktion@mobilservice.ch](mailto:redaktion@mobilservice.ch)

Mobilservice Administration: Ursula Gertsch  
c/o Rundum-mobil  
Buchholzstrasse 7a | 3604 Thun | Tel.: +41 (0)33 334 00 25

[info@mobilservice.ch](mailto:info@mobilservice.ch)



gemeinde  
**freienbach**

# Mobilitätskonzept Freienbach

Auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität



Kontakt:  
[mobilitaet@freienbach.ch](mailto:mobilitaet@freienbach.ch)

Herausgeber:  
Gemeinde Freienbach

Inhalt, Redaktion und Layout:  
Ernst **Basler+Partner**<sub>AG</sub>  
[www.ebp.ch](http://www.ebp.ch)

Titelbild:  
Katharina Wernli Photography

Bezugsquelle:  
Gemeinde Freienbach  
[www.freienbach.ch](http://www.freienbach.ch)

August 2006

# Inhalt

Ausgangslage	2
Mobilitätskonzept	3
Stossrichtungen des kommunalen Mobilitätsmanagements	4
Information und Sensibilisierung	5
Attraktive Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr	7
Verbesserung der Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr	8
Konsequente Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr	9
Umsetzung	10
Organisation	11
Kosten und Finanzierung	12

## Ausgangslage

Die zunehmende Motorisierung und Ausrichtung auf das Auto beeinflusst unsere Lebensgewohnheiten und damit längerfristig auch die Raum- und Siedlungsstruktur. Arbeitsplatz und Wohnort liegen immer weiter voneinander entfernt. Der Freizeitverkehr ist zunehmend Auto-orientiert. Für Einkäufe, Sport und Erholung werden immer grössere Distanzen zurückgelegt.

Das motorisierte Verkehrsaufkommen steigt deshalb kontinuierlich an. Dies beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und die Wohnqualität entlang von Strassen. Staus, Schadstoffemissionen und Bewegungsmangel sind weitere negative Folgen dieser Entwicklung.

Mit der geplanten Umfahrung Pfäffikon wird die Strasseninfrastruktur verbessert. Damit soll die Churerstrasse vom nicht ortsgebundenen Verkehr befreit und eine städtebauliche Entwicklung als Regionalzentrum ermöglicht werden.

Der Gemeinderat Freienbach ist sich bewusst, dass nur mit einer abgestimmten und ganzheitlichen Verkehrspolitik eine nachhaltige Mobilität erreicht werden kann. Eine hauptsächlich auf den Ausbau der Strassen und die Optimierung des Verkehrsflusses ausgerichtete Strategie leistet keinen langfristigen Lösungsbeitrag. Einerseits fehlen Raum und Geld für einen unbeschränkten Ausbau der Infrastruktur, andererseits wirken Kapazitätserhöhungen bei steigender Verkehrsnachfrage nur kurzfristig; ein verbessertes Verkehrsangebot beschleunigt die Verkehrszunahme sogar.



# Mobilitätskonzept

Vor diesem Hintergrund hat der Gemeinderat Freienbach beschlossen, ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten. Dieses setzt auf die langfristige Sicherstellung einer gesellschafts- und siedlungsverträglichen Mobilität.

Der Handlungsspielraum der Gemeinde ist beschränkt. Das persönliche Mobilitätsverhalten wird von den Verkehrsteilnehmenden bestimmt, Vorschriften des Kantons und relevante Faktoren in anderen Gemeinden sind vorgegeben.

Das Mobilitätskonzept soll diesen engen Spielraum so gut wie möglich nutzen. Dazu wird ein kommunales Mobilitätsmanagement mit Massnahmen zur Beeinflussung der Ver-

kehrsnachfrage und zur Koordination aller verkehrsrelevanten Planungsaktivitäten eingeführt. Zur Umsetzung der Massnahmen werden die Organisation und Termine festgelegt und die Kosten und Finanzierung geregelt. Die Massnahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements bilden zusammen mit organisatorischen, terminlichen und finanziellen Festlegungen das Mobilitätskonzept.

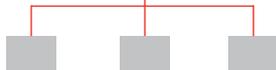
Die Massnahmen entfalten erst in ihrer Gesamtheit die volle Wirkung. Sie sollen deshalb möglichst als Ganzes realisiert werden. Der Gemeinderat hat das Mobilitätskonzept am 24. Mai 2006 genehmigt und das Gesamtpaket als behördenverbindlich erklärt.

## Mobilitätskonzept

Massnahmenpakete kommunales  
Mobilitätsmanagement



Organisation



Terminplanung



Budgetplanung

Massnahmen	2007	2008	...	...

## Stossrichtungen des kommunalen Mobilitätsmanagements

Das kommunale Mobilitätsmanagement umfasst die Gesamtheit aller Massnahmen, die von der Gemeinde ergriffen werden können und geeignet sind, das Mobilitätsverhalten auf eine nachhaltige Entwicklung auszurichten. Diese Massnahmen gliedern sich in zwei Haupt-Stossrichtungen.

### Massnahmen zur Information und Sensibilisierung:

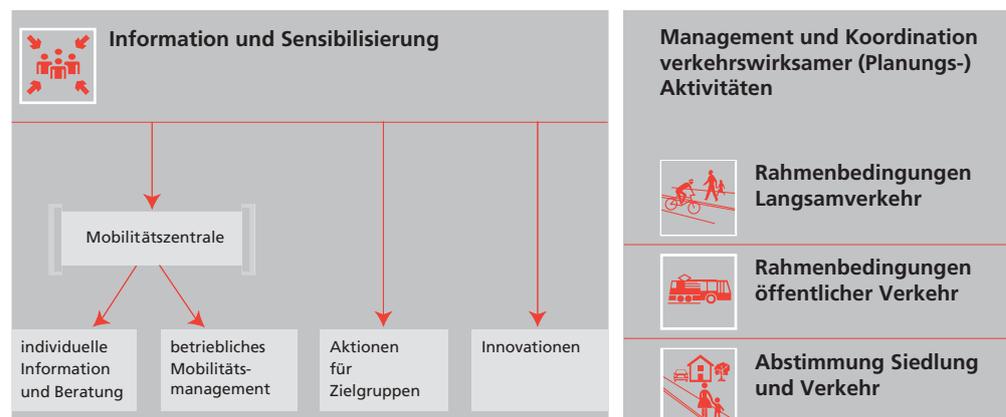
Mit diesen Massnahmen soll das Verkehrsverhalten direkt beeinflusst werden. Informationen werden bereitgestellt und Anregungen geliefert, um ein Nach- und Überdenken der Gewohnheiten im Mobilitätsverhalten zu erreichen. Die Beratung von Einzelpersonen, und Unternehmen kann eventuell auch als Leistungsauftrag an eine von Dritten betriebene Mobilitätszentrale übertragen

werden. Aktionen für ausgewählte Zielgruppen und die Förderung von Innovationen sind weitere Massnahmen zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden.

### Massnahmen zum Management und zur Koordination verkehrswirksamer Planungsaktivitäten:

Eine geeignete Gestaltung der Infrastrukturen für FussgängerInnen und Velofahrende sowie des ÖV-Angebots stehen hier im Vordergrund. Die Grundsätze und Anforderungen des Mobilitätsmanagements müssen in die Planungs- und Umsetzungsprozesse sämtlicher Ressorts einfließen. Ebenso ist eine Planungskoordination mit benachbarten Gemeinden, den Bezirken und dem Kanton vorgesehen.

## Kommunales Mobilitätsmanagement



# Information und Sensibilisierung



Ziel dieses Massnahmenpakets ist die Förderung einer geeigneten gesellschafts- und umweltverträglichen Verkehrsmittelnutzung, ohne die Mobilitätsbedürfnisse einzuschränken. Dies bedeutet, für kurze Distanzen öfter zu Fuss zu gehen oder das Velo zu benutzen, für längere Distanzen vermehrt den öffentlichen Verkehr und bei fehlendem oder schlechtem Angebot das Auto möglichst wenig umweltbelastend zu verwenden.

Die Chance, die jeweils geeignete Mobilitätsform zu wählen, ist nur dann gewährleistet, wenn Informationen zu Alternativen verfügbar sind. Zudem müssen die Verkehrsteilnehmenden sensibilisiert werden, ihre Mobilitätsgewohnheiten zu überdenken.

Nachfrageorientierte, freiwillige und so genannte weiche Massnahmen kommen hier zum Einsatz. Diese operieren mit Anreizen, Beratung, Information, Marketing und Koordination der Akteure, jedoch ohne Zwang. Dabei müssen die charakteristischen Eigenheiten der verschiedenen Gruppen von Verkehrsteilnehmenden wie Kindern, Schülern, Jugendlichen, Senioren, Mobilitätsbehinderten, Sportlern, Einkaufenden oder Pendlern berücksichtigt werden. Folgende Massnahmen sind vorgesehen.

## wichtige Eigenschaften und Bestandteile

<b>verkehrsmittelübergreifend</b>
<b>Verkehrsmittelwahl beeinflussend</b>
<b>freiwillig</b>
<b>Kooperation, Organisation, Koordination</b>
<b>Information, Kommunikation, Marketing</b>
<b>zielgruppen- und zweckspezifisch</b>
<b>subjektive und emotionale Komponenten</b>

## Organisationsaufbau und Betrieb (lokales/regionales) Mobilitätsmanagement:

Eine Mobilitätsfachstelle in der Gemeindeverwaltung ist Anlaufstelle für die Bevölkerung und verantwortlich für die Planung von Massnahmen und Aktionen. Damit sollen Anreize geschaffen und Informationen zur Verfügung gestellt werden, um das Nachfrageverhalten im Verkehr auf freiwilliger Basis zu beeinflussen. Um dies zu erreichen müssen die Beteiligten eingebunden und zur Mitarbeit ermutigt werden. Dies sind sowohl

zuständige Stellen der öffentlichen Hand aber auch Verkehrsteilnehmende inkl. ihre Interessenvertreter und Transportunternehmen. Betriebe sollen motiviert werden, mit einem betrieblichen Mobilitätsmanagement die Stossrichtung des kommunalen Konzepts zu unterstützen. Dies kann zum Beispiel über ein Parkplatzmanagement oder die Förderung von nichtmotorisierten Verkehrsmitteln für den Arbeitsweg der Mitarbeitenden erfolgen.

#### Zielgruppenspezifische Aktionen zur Bewusstseinsbildung und Reflexion des Verkehrsverhaltens:

Personen, die oft zu Fuss gehen, das Velo oder den öffentlichen Verkehr benutzen, sollen darin bestärkt werden, vor allem indem Erschwernisse und Defizite beseitigt werden. Die Auto-orientierten Nutzer sollen sensibilisiert werden, ihre Mobilitätsgewohnheiten zu prüfen und zu hinterfragen. Die Informationen, welche mittels Schnupperangeboten und Kampagnen zu Schwerpunktthemen vermittelt werden, müssen zielgruppenspezifisch adressiert sein.

#### Innovative Angebote fördern:

Um die Fahrleistung mit dem Auto zu stabilisieren oder allenfalls sogar zu reduzieren, sollen innovative Massnahmen unterstützt werden. Dies kann z.B. ein dynamischer Mitfahrerservice, Car-Sharing oder ein Einkaufslieferdienst sein (siehe Bild unten: der Hauslieferdienst Voilà in Aarau). Die Aufgabe der Gemeinde soll sich jedoch auf die Koordination, das Herstellen von Kontakten, die Schaffung von Anreizen und Rahmenbedingungen und allenfalls eine Subventionierung beschränken. Sie will diese Dienstleistungen nicht selbst anbieten.

#### Monitoring und Controlling der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung:

Die regelmässige Erfassung von Verkehrs- bzw. Mobilitätsdaten zu allen Verkehrsarten bildet eine wichtige Grundlage, um Veränderungen im Mobilitätsverhalten zu erkennen und eine wirkungsvolle Qualitätssicherung und Kontrolle der Massnahmen zu gewährleisten.





## Attraktive Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr

Unter dem Stichwort Langsamverkehr werden FussgängerInnen und Velofahrende zusammengefasst. Die Förderung des Langsamverkehrs umfasst neben den Massnahmen zur Information und Sensibilisierung auch die Schaffung ansprechender Angebote. Dazu gehören unter anderem sichere Strassenquerungen, eine gute Orientierung, die Durchgängigkeit des Netzes sowie direkte, möglichst kurze Verbindungen. Eine langsamverkehrsfreundliche Gestaltung des Verkehrssystems bewirkt vermehrtes zu Fuss Gehen und Velofahren. Die folgenden Massnahmen sind vorgesehen.

### Behebung der Lücken im Fussgänger- und Velowegnetz sowie qualitative Verbesserung der Weginfrastruktur:

Durchgehende und attraktive Verbindungen innerhalb und zwischen den Ortsteilen sind eine wichtige Voraussetzung für eine verstärkte Nutzung des Langsamverkehrs. In erster Linie soll die Sicherheit insbesondere von Kindern im Verkehr gewährleistet werden. Schulwege werden deshalb auf Gefahrenstellen hin untersucht. Die Orientierung wird durch Wegweiser auf dem kommunalen Fuss- und Velowegnetz verbessert.

### Verkehrsberuhigung in Quartieren und auf Plätzen:

Mittels Fahrbahnverschwenkungen bzw. –einengungen, Aufpflasterungen in Kombination mit Signalisationen und Tempobeschränkungen soll die Geschwindigkeit gesenkt und der Durchgangsverkehr reduziert werden. In den Ortszentren sind nach Möglichkeit langsamverkehrsfreundliche Plätze und Gebiete zu schaffen. Damit wird eine höhere Wohn- und Aufenthaltsqualität erreicht.

### Attraktive Velo-Abstellplätze:

Der Stellenwert der Velofahrenden als Kunden und Besucher soll gestärkt werden. Die Erreichbarkeit öffentlicher Bauten und Anlagen mit dem Velo oder zu Fuss wird verbessert. Wichtige Haltestellen des öffentlichen Verkehrs werden mit gut zugänglichen, abschliessbaren und ausreichend beleuchteten Veloabstellplätzen versehen.





## Verbesserung der Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr

Die Pendlerstatistik aus der Volkszählung 2000 zeigt klar auf, dass bei der Benutzung des öffentlichen Verkehrs (öV) insbesondere im Innerortsbereich grosses Steigerungspotenzial besteht. Das Angebot muss deshalb auf kommunaler und regionaler Ebene strategisch auf die künftigen Bedürfnisse ausgerichtet werden. Attraktiv gestaltete Haltestellen und Haltestellenzugänge sowie ein gutes Informationsangebot für die Fahrgäste sind für ein kundenfreundliches Angebot insbesondere an den Schnittstellen des öffentlichen Verkehrs zentral. Konkret sind folgende Massnahmen vorgesehen.

### Kommunale öV-Strategie:

Angestrebt wird eine deutliche Angebotsverbesserung. Diese umfasst das Liniennetz, den Standort und die Ausstattung von Haltestellen, die Optimierung des Fahrplans sowie eine Bevorzugung von Bussen an Kreuzungen. Hierfür wird eine umfassende Angebotsanalyse durchgeführt, um die Bedürfnisse der Nutzer zu ermitteln und entsprechend zu berücksichtigen.



### Regionale öV-Strategie:

Diese Strategie soll sowohl das langfristige Angebot wie auch die hierfür benötigte Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs der Region festlegen. Zudem muss darin die Sicherung der benötigten Mittel festgehalten werden. Das Angebot soll zwischen der Region und dem Kanton koordiniert und möglichst auch behindertengerecht und schülerfreundlich gestaltet werden.

### Einheitliche, attraktive Gestaltung und Ausrüstung der Haltestellen:

Um die Haltestellen aufzuwerten, sind folgende Verbesserungen vorgesehen: Markierung der Haltestellen, umfassendes Fahrplaninformationsangebot und verbesserter Witterungsschutz für wartende Passagiere. Als Schlüsselmassnahme ist zudem beim Bushof am Bahnhof Pfäffikon eine Überdeckung im Warte- und Einsteigebereich vorgesehen.

### Personenunterführung Bahnhof Pfäffikon Ost:

Eine zweite Gleisunterführung im östlichen Teil des Bahnhofs Pfäffikon soll den Zugang zu den Perrons und zum Seeweg verbessern.

### Echtzeit Fahrgastinformationskonzept:

Ziel ist eine Verbesserung des Informationsangebots mittels stets aktueller Fahrgastinformation. Die Passagiere werden an den Haltestellen und in den Fahrzeugen über die aktuellen Ankunfts- und Abfahrtszeiten sowie die Anschlüsse informiert.



## Konsequente Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr

Mit einer vorsorgenden Siedlungsplanung lassen sich die räumlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen für die Alltagsmobilität beeinflussen. Die Umsetzung dieser Massnahmen erfolgt im Rahmen der laufenden Planungsprozesse wie etwa der Revision der Ortsplanung. Folgende Massnahmen sind vorgesehen.

### Koordination Siedlungsentwicklung:

Bei der Ausscheidung von Bauzonen, der Festlegung von Baulinien und der Erteilung von Baubewilligungen sind die Anforderungen für eine nachhaltige Mobilität zu berücksichtigen. Zentrale Elemente sind die öV-Erschliessungsqualität und kurze Wege für den Langsamverkehr.

### Parkplatzmanagement:

Die neue Parkplatzpolitik ist gekennzeichnet durch eine Reduktion der Parkplatzstellungspflicht für Bauherren, eine Bevorzugung von Kurzparkierern im Bereich der Dorfzentren und der Einführung einer generellen Parkplatzbewirtschaftung auf öffentlichem Grund.

### Park+Ride-Möglichkeiten:

Diese Massnahme beinhaltet die Erarbeitung und Umsetzung einer P+R-Strategie. Nutzen und Risiken von P+R-Anlagen werden auch aus Sicht der Gemeindeinteressen beurteilt. Die Realisierung der Anlagen soll regional koordiniert erfolgen.

### Vorgaben für verkehrsintensive Einrichtungen und Gestaltungsplangebiete:

Für verkehrsintensive Einrichtungen und Gestaltungsplangebiete sollen neben Vorgaben für die Parkierung auch Bedingungen für den öffentlichen Verkehr und für den Langsamverkehr vorgegeben werden.

### Gestaltung des öffentlichen Raums entlang von zentralen Langsamverkehrsachsen:

Die Aufenthaltsqualität entlang zentraler Verbindungen des Langsamverkehrs soll mit gestalterischen Massnahmen gesteigert werden. Langsamverkehrsachsen entlang stark frequentierter Strassen, fussgängerfreundliche Zugänge zu öV-Haltestellen und verkehrsfreie Aufenthaltsbereiche sind Beispiele für eine langsamverkehrsfreundliche Ausgestaltung des öffentlichen Raums.



## Umsetzung

Angesichts der breiten Palette von Massnahmen und des Zeithorizonts von 15 Jahren stellt die Umsetzung des Mobilitätskonzepts eine anspruchsvolle Managementaufgabe dar. Eine Priorisierung der Massnahmen ist sowohl aufgrund ihrer Anzahl als auch im Hinblick auf die Abstimmung mit Aufgaben und Projekten ausserhalb des Mobilitätsmanagements angezeigt. Vor allem die Umsetzung einzelner Massnahmen im Bereich Strasseninfrastruktur ist mit ohnehin notwendigen Unterhaltsarbeiten zu verbinden.

Als Grundlage liegt ein Mehrjahresplan vor. Nebst den im Zusammenhang mit der Ortsplanungsrevision möglichst rasch aufzunehmenden Planungsarbeiten sowie dem Monitoring und Controlling wurden weitere Sofortmassnahmen identifiziert.

Es liegt in der Natur der Sache, dass Planungs- und konzeptionelle Arbeiten baulichen Umsetzungen und Aktionsprogrammen vorgelagert sind. Bei einigen Massnahmen wie der Erstellung von Infrastrukturen oder Strategien und Konzepten erfolgt die Umsetzung in einem Schritt. Andere führen zu wiederkehrenden Aktionen oder sind permanent aktuell. Typischerweise haben die Massnahmen zur Information und Sensibilisierung wie auch diejenigen zur Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr einen langjährigen Charakter und entsprechen einer Daueraufgabe.

### Sofortmassnahmen

**Erhöhung der Schulwegsicherheit**

**Busbevorzugungsmassnahmen entlang der Churerstrasse und prüfen einer Verlängerung der Linie Seedamm-Center bis Seedamm Plaza**

**Neuausrichtung des Parkplatzreglements als Entscheidungsgrundlage für künftige Planungs- und Bauvorhaben**

**Entwicklung einer Strategie und eines Konzeptes zu Park+Ride als Grundlage für Infrastrukturentscheide**

**Prüfung der Zweckmässigkeit einer provisorischen Überdachung des Bushofes Pfäffikon zur raschen Aufwertung dieses Umsteigeknotens**

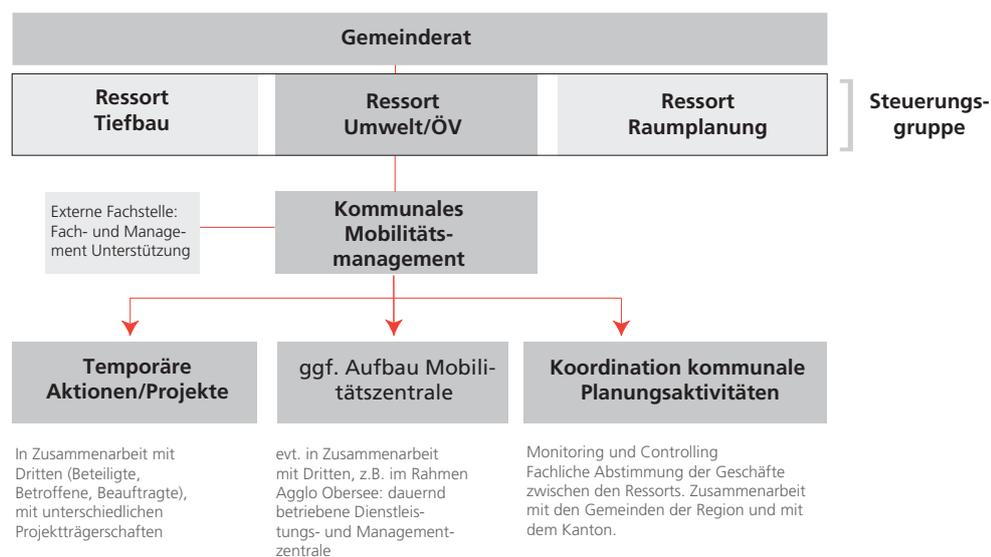
# Organisation

Die Interessen des kommunalen Mobilitätsmanagements werden durch das Ressort Umwelt und öffentlicher Verkehr wahrgenommen. Hier erfolgt das übergeordnete Projektmanagement für die einzelnen Aufgaben sowie das mobilitäts- und verkehrsorientierte Monitoring und Controlling. Die gemeindeinterne fachliche Abstimmung und Koordination wird über die Steuerungsgruppe sichergestellt. Sie setzt sich aus den betroffenen GemeinderätInnen und RessortchefInnen zusammen.

Das federführende Ressort Umwelt und öffentlicher Verkehr wird durch externe Fachkräfte weiter unterstützt. Diese Unterstützung

beschränkt sich vorerst auf die erste grosse Umsetzungsphase bis und mit 2008. In dieser Zeit sind grundlegende koordinative und fachspezifische Planungsarbeiten zu leisten. Mit einem so genannten «Jour-Fix» wird eine kontinuierliche und integrierte Umsetzung des Konzepts vor Ort gewährleistet.

## Organisation Umsetzung



## Kosten und Finanzierung

Für die Kostenschätzung wird entsprechend dem Zeitbedarf für Veränderungen im Mobilitätsverhalten ein langfristiger Horizont bis 2020 betrachtet. Dabei müssen die Kosten für das reine Mobilitätsmanagement von den so genannten «Ohnehin-Kosten» unterschieden werden.

Die Aufwendungen für Massnahmen des Mobilitätsmanagements, die im Massnahmenpaket «Information und Sensibilisierung» aufgeführt sind, belaufen sich auf durchschnittlich rund CHF 150'000 pro Jahr. In den ersten Jahren ist mit einem höheren, in den Folgejahren mit einem tieferen Aufwand zu rechnen.

«Ohnehin-Kosten» sind Investitionen in die Verbesserung der Infrastruktur des Langsamverkehrs und in den öffentlichen Verkehr. Sie sind Gegenstand der ordentlichen Aufgaben der Ressorts Tiefbau, Raumplanung sowie Umwelt und öffentlicher Verkehr. Es handelt sich weitgehend um Aufwendungen, welche ohnehin früher oder später in der einen oder andern Form in diesen Ressorts anfallen dürften. Da diese Massnahmen untereinander sowie mit denjenigen des eigent-

lichen Mobilitätsmanagements abgestimmt werden müssen, sind ihre Kosten im Mobilitätskonzept aufgeführt. Diese «Ohnehin-Kosten» belaufen sich über die Jahre 2007 bis 2020 voraussichtlich gesamthaft auf rund CHF 5.8 Mio. (ohne die geplante Unterführung Bahnhof Ost).

Folgekosten für Aufwände im Bereich baulicher und betrieblicher Unterhalt von Infrastrukturen und Mehraufwände für den Betrieb des öffentlichen Verkehrs sind zu berücksichtigen. Diese würden jedoch grösstenteils auch ohne Koordination und Förderung des Mobilitätsmanagements entstehen.

Der Gemeinderat hat sich verpflichtet, die jährlich notwendigen Mittel für die Umsetzung der reinen Mobilitätsmanagement-Massnahmen in die Finanzplanung und in die jährlichen Budgets aufzunehmen. Die übrigen Massnahmen unterliegen zum Teil speziellen Entscheidungsverfahren. Deren Finanzierung erfolgt über die zuständigen Ressorts.



Holzbrücke Hurden-Rapperswil