

Oberwil, Kerngartenweg

Mobilitätskonzept

19.12.2025



Impressum

Auftraggeberin	Marti Gesamtleistungen AG
Projektleiter	Sebastian Häusler
Berichtversion	19.12.2025
Projektnummer	23082.03
Bearbeitungsteam	KONTEXTPLAN Theres Kuster / theres.kuster@kontextplan.ch Michel Schmid / michel.schmid@kontextplan.ch Felix Suter / felix.suter@kontextplan.ch



Inhaltsverzeichnis

Abbildungen und Tabellen	4
1. Ausgangslage	5
2. Standortanalyse	6
2.1. Angebot im Umfeld	6
2.2. Öffentlicher Verkehr	7
2.3. Fussverkehr	9
2.4. Veloverkehr	10
2.5. Motorisierter Verkehr	11
2.6. Carsharing und weitere Sharing-Angebote	12
2.7. Fazit: Guter Standort für eine nachhaltige Mobilität	12
3. Mobilitätsziele für das Areal	13
3.1. Motorisierter Personenverkehr	13
3.2. Veloparkierung	16
4. Massnahmen	17
5. Monitoring und Controlling	18



Abbildungen und Tabellen

Abbildung 1: Lage der geplanten Überbauung in Oberwil, BL	5
Abbildung 2: Erreichbarkeit / Angebot im Umfeld	6
Abbildung 3: ÖV-Güteklasse ARE 2025	7
Abbildung 4: ÖV-Erschliessung	8
Abbildung 5: Richtplan Verkehr 2012 der Gemeinde Oberwil BL	9
Abbildung 6: Ausschnitt aus dem Übersichtsplan kantonale Radrouten Basel-Landschaft	10
Abbildung 7: Ausschnitt aus dem Strassennetzplan Oberwil 2017	11
Tabelle 1: Anzahl Parkfelder mit unterschiedlichen Reduktionsfaktoren	13
Tabelle 2: Bestehende Parkierung entlang Stallenmattstrasse	14
Tabelle 3: Verteilung bestehende Parkierung entlang Stallenmattstrasse	14
Tabelle 4: Abschätzung der erzeugten Fahrten pro Tag	15
Tabelle 5: Veloparkierungsbedarf gemäss VSS 640 065	16



1. Ausgangslage

Die Marti Gesamtleistungen AG plant die bauliche Entwicklung der 9'270 m² grossen Parzelle Nr. 751 in der Gemeinde Oberwil. Dazu wurde zwischen 2024 und 2025 ein Studienauftrag durchgeführt, um für das Areal der bestmögliche Lösungsansatz unter Berücksichtigung der Entwicklungsvorstellungen der Gemeinde und der Eigentümerin sowie der geltenden Rahmenbedingungen zu finden. Das Projekt von Hosoya Schäfer Architects AG in Zusammenarbeit mit Noa Landschaftsarchitektur AG ging als Sieger hervor. Geplant sind zwei zum Hang parallel stehende Gebäude, welche im Innern einen grossen zusammenhängenden Freiraum bilden. Das Projekt wurde überarbeitet und zu einem Richtprojekt weiterentwickelt, welches als Grundlage für die planungsrechtliche Umsetzung im Quartierplan dient.



Abbildung 1: Lage der geplanten Überbauung in Oberwil, BL

Das Richtprojekt sieht gemäss aktuellem Planungsstand die Realisierung von rund 102 Wohnungen vor, von welchen 71 als Eigentumswohnungen und 31 als Mietwohnungen geplant sind. Die Erschliessung der unterirdischen Einstellhalle erfolgt über die Stallenmattstrasse. Mit der Gemeinde wurde ein Stellplatzschlüssel von minimal 0.5 – maximal 0.7 Parkfeldern pro Wohnung (exkl. Parkfelder für Gewerbe, Besucher- und Carsharing-Parkfelder) ausgemacht. Das Projekt wird SNBS-Areal (Stand 2024) zertifiziert.

Mit vorliegendem Mobilitätskonzept wird die Lage und die Erschliessung des Areals analysiert und Mobilitätsziele sowie -massnahmen festgelegt. Das Mobilitätskonzept dient als Beilage zu den Quartierplanunterlagen. Die definierten Mobilitätsmassnahmen werden ins Quartierplanreglement aufgenommen.



2. Standortanalyse

Im Folgenden werden die planerischen Grundlagen dokumentiert sowie Lage und Erschliessung des Grundstücks analysiert.

2.1. Angebot im Umfeld

Das Areal ist für alle Verkehrsträger gut erschlossen. Geschäfte, die der Grundversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs dienen, zentrale Dienstleistungen und Bildungseinrichtungen sowie Naherholungsgebiete liegen in kurzer Distanz und können mit dem Velo, zu Fuss oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden.

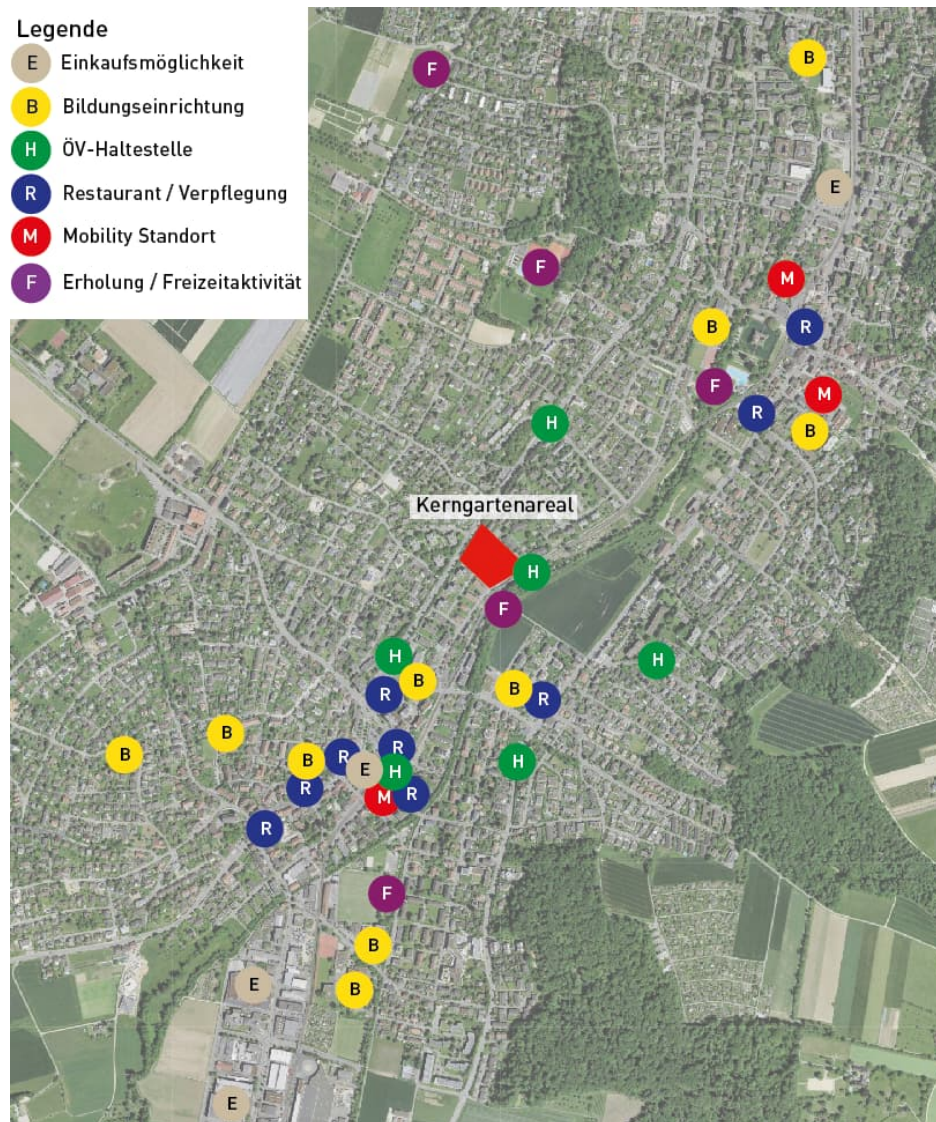


Abbildung 2: Erreichbarkeit / Angebot im Umfeld



Die nächste Einkaufsmöglichkeit befindet sich in rund 550 m Gehdistanz (Coop) bei der Tramhaltestelle Zentrum und ist zu Fuss und mit dem Tram gut zu erreichen. Der Kindergarten Kerngarten liegt in rund 400 m Fusswegdistanz und ist ohne Überquerung einer viel befahrenen Strasse oder der Tramlinie zu erreichen.

Der Birsig als Naherholungsraum ist nach 100 m durch Überqueren der Tramgleise bei der Haltestelle Stallen erreichbar. Die nächstgelegene einfache Verpflegungsmöglichkeit in Form eines Imbisslokals befindet sich an der Kreuzung Binninger- / Bottminger- / Allschwilerstrasse in rund 450 m Gehdistanz, der Zielgruppe angepasste Verpflegungsmöglichkeiten sind in 700-1000 m Distanz zu finden.

2.2. Öffentlicher Verkehr

Das Areal weist die ÖV-Güteklasse B nach Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) auf, was einer guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr entspricht.



Abbildung 3: ÖV-Güteklasse ARE 2025

Direkt an die Parzelle angrenzend befindet sich die Tramhaltestelle Oberwil Stallen, welche durch die Linien 10 und 17 bedient wird. Die Linie 10 fährt tagsüber von Montag bis Samstag in einem 7.5-Minuten-Takt und sonntags in einem 10-Minuten-Takt in das Zentrum von Basel. Am Abend verkehrt sie im 15-Minuten-Takt. Die Linie 17 fährt unter der Woche in den Hauptverkehrszeiten zwischen 6:30-08:30 und 15:00-18:15 und samstags von 13:30-17:00 ebenfalls im 7.5-Minuten-Takt. Mit dem geplanten Angebotsausbau im Leimental wird Tramlinie 17 aufgrund der angestrebten Beschleunigung künftig nicht mehr an der Haltestellen Stallen halten. Somit verringert sich das Angebot in den Hauptverkehrszeiten am Arealstandort. Da die Linie 17 heute nur in der Hauptverkehrszeit fährt, bleibt die ÖV-Güteklasse unverändert.



Der Bahnhof Basel ist in 20 Minuten zu erreichen. Die Haltestellen «Auf der Wacht» und «Bündtenweg» der Buslinie 60 sind in gut 5 Gehminuten erreichbar. Die Buslinie fährt Mo-Sa in einem 15-Minuten-Takt und am Sonntagnachmittag in einem 15-Minuten-Takt (vgl. Abbildung 4), abends und am Sonntagmorgen im 30-Minuten-Takt. Die Linie verkehrt tangential von Biel-Benken bis nach MuttENZ und ermöglicht so unter anderem Direktverbindungen in die Birsstadt.



Abbildung 4: ÖV-Erschliessung



2.3. Fussverkehr

Im kommunalen Richtplan Verkehr (2012) ist im Nordwesten der Parzelle entlang der Binningerstrasse ein Abschnitt mit Anforderungen an die Sicherheit des Fussverkehrs ausgewiesen. Zudem ist der Zugang zur Haltstelle Stallen zu sichern (V3).

Einige Fusswegverbindungen zwischen dem Kerngartenweg und der Binningerstrasse existieren bereits. Allerdings ist hervorzuheben, dass für den Fussverkehr der Kerngartenweg bevorzugt genutzt wird, da er weniger Verkehr aufweist. Sowohl auf der Stallenmattstrasse als auch auf dem Kerngartenweg ist ein einseitiges Trottoir vorhanden.

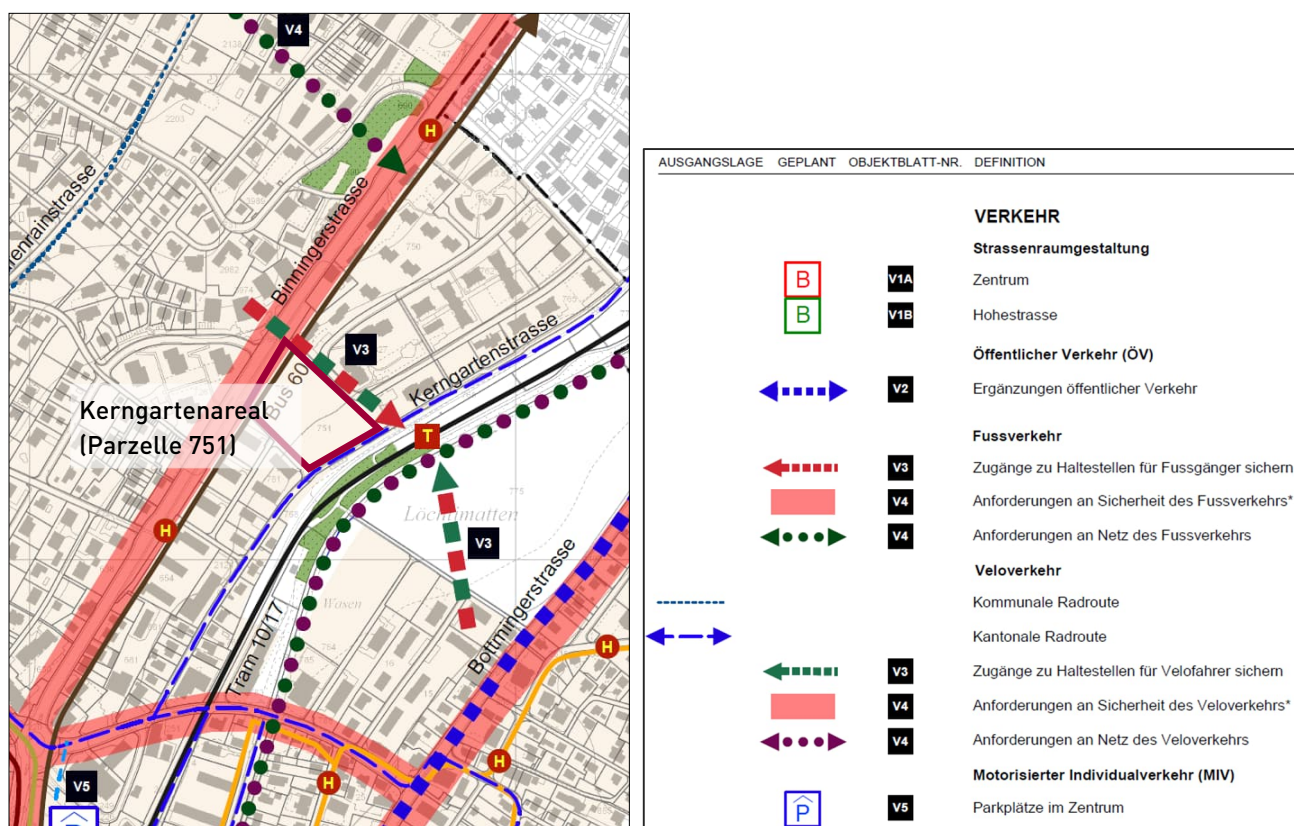


Abbildung 5: Richtplan Verkehr 2012 der Gemeinde Oberwil BL



2.4. Veloverkehr

Entlang dem Kerngartenweg im Süden der Parzelle verläuft eine Kantonale Radroute sowie eine Velo-Route von Schweiz-Mobil über die das Zentrum von Basel erreichbar ist. Die Strasse ist eine der am meisten befahrenen Velorouten im Kanton, weist allerdings kaum bis keine Veloinfrastruktur auf. Aktuell wird diskutiert, ob die Kantonale Radroute ab der Station Stallen auf die östliche Seite der Gleise der Tramlinien 10/17 verlegt werden soll.

Im Nordwesten der Parzelle ist auf der Binningerstrasse in Richtung Basel und somit bergauf ein Radweg vorhanden. Richtung Ortszentrum Oberwil und somit bergab ist keine Veloinfrastruktur vorhanden. Das Areal ist gut erschlossen. Mit dem Velo ist der Bahnhof Basel SBB in rund 15 Minuten erreichbar. Das Gartenbad beim Schloss Bottmingen, diverse Einkaufsmöglichkeiten, Restaurants, Schulen und Sportanlagen sind mit dem Velo in weniger als 5 Minuten erreichbar.



Abbildung 6: Ausschnitt aus dem Übersichtsplan kantonale Radrouten Basel-Landschaft

Auf der Nordostseite ist zur besseren Erschliessung der Tramhaltestelle Stallen eine Veloverbindung (V3) im kommunalen Richtplan Verkehr (2012) eingetragen (siehe dazu Abbildung 5).



2.5. Motorisierter Verkehr

Abgesehen von der Binnerstrasse und vom angrenzenden Quartier im Nordwesten der Parzelle herrscht im gesamten Umfeld Tempo 30. Die Binnerstrasse (Kantonstrasse) grenzt direkt an das Areal. Mit der Allschwilerstrasse besteht eine gut erreichbare Verbindung Richtung Westen/Allschwil, mit der Bruderholzstrasse eine Verbindung nach Osten, in die Birsstadt sowie weiter zu den Autobahnanschlüssen A2 und A18. Drei Autobahnanschlüsse können im Osten in 15 Minuten erreicht werden.

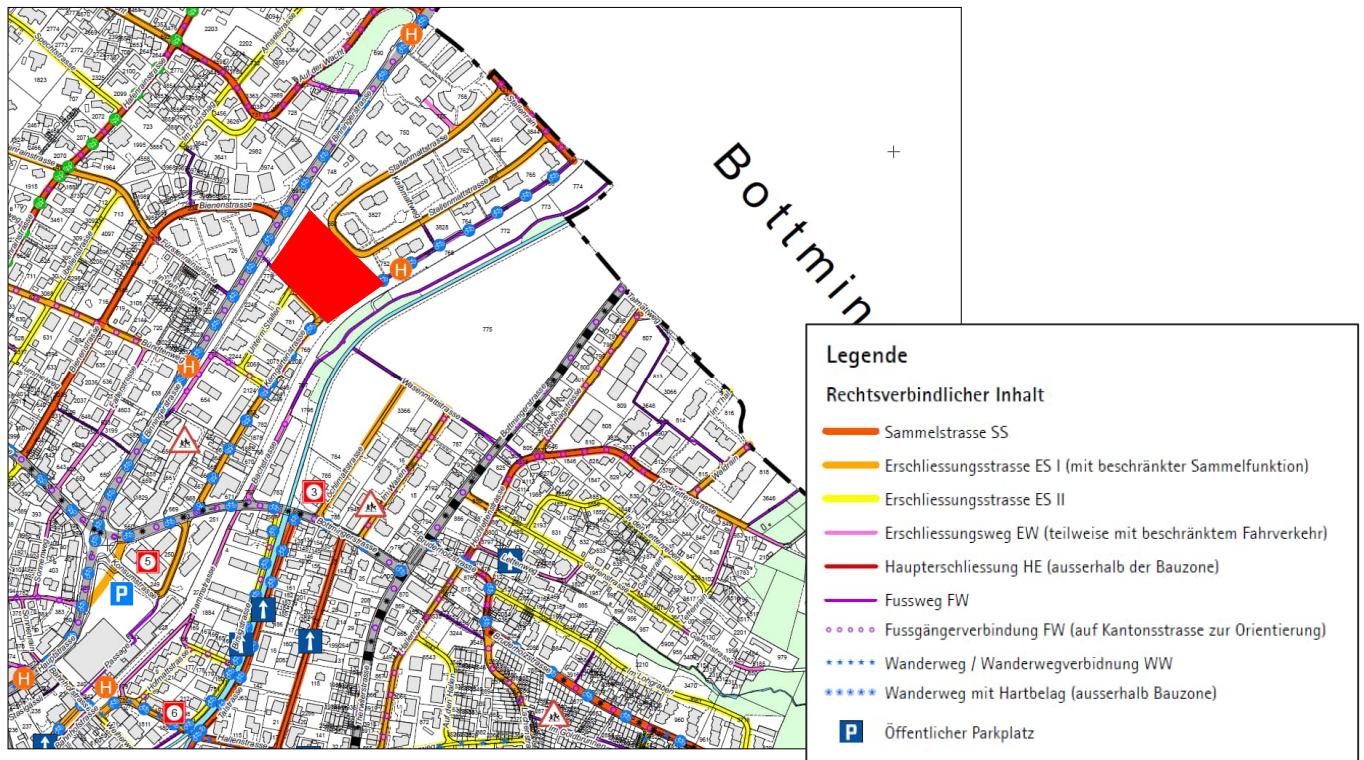


Abbildung 7: Ausschnitt aus dem Strassennetzplan Oberwil 2017

Auf der Binnerstrasse soll im Zentrum von Oberwil, südlich des Kreisels Allschwilerstrasse, Tempo 30 signalisiert werden. Gleichzeitig sollen in Oberwil die Bushaltestellen entlang der Binnerstrasse künftig als Fahrbahnhaltestellen und nicht mehr als Busbuchten ausgestaltet werden. Beides führt tendenziell zu einer Verkehrsberuhigung, hat ansonsten aber keine relevanten Auswirkungen auf die Erschliessung der Parzelle 751.



2.6. Carsharing und weitere Sharing-Angebote

Der nächste Mobility-Standort liegt neben der Tramhaltestelle Oberwil Zentrum und ist mit 3 Fahrzeugen bestückt. Mit dem Tram ist der Standort eine Haltestelle entfernt, zu Fuss sind es ca. 700 m bzw. rund 10 Minuten. Zwei weitere Standorte befinden sich bei der Haltestelle Bottmingen Schloss (Abbildung 2). Der E-Bike und E-Scooter Sharing-Dienst pick-e-bike ist in der Region mit vielen Fahrzeugen gut vertreten, ohne fixe Standorte aufzuweisen.

2.7. Fazit: Guter Standort für eine nachhaltige Mobilität

Die Parzelle weist aufgrund ihrer Lage gute Bedingungen für eine nachhaltige Mobilität auf, wobei in einigen Aspekten Verbesserungspotenzial vorhanden ist:

- Verschiedene Einkaufsmöglichkeiten für Güter des täglichen Bedarfs befinden sich in Fuss- und Velodistanz zur Parzelle.
- Die Parzelle liegt direkt an einer kantonalen Radroute/Freizeitroute Schweiz Mobil auf dem Kerngartenweg. Eine getrennte Veloinfrastruktur für bergauf fahrende Velofahrende ist nur entlang der Binningerstrasse vorhanden.
- In unmittelbarer Umgebung des Areals befinden sich eine Tramhaltestelle und zwei Bushaltestellen. Dadurch ist das Areal gut erschlossen und befindet sich in der ÖV-Güteklasse B.
- Mit guten und direkten Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr, unter anderem zur Tramhaltestelle sowie entlang dem Kerngartenweg resp. der Kerngartenstrasse Richtung Bottmingerstrasse, kann die nachhaltige Mobilität gefördert werden.
- Drei Mobility-Standorte mit insgesamt 6 Fahrzeugen befinden sich in fussläufiger Distanz des Areals und sind mit dem Tram schnell erreichbar.



3. Mobilitätsziele für das Areal

Die Parkierung stellt das zentrale Steuerungsinstrument zur Erreichung der angestrebten Mobilitätsziele dar. Dies betrifft einerseits den motorisierten Individualverkehr (Personenwagen, Motorräder und Elektroroller) sowie den Veloverkehr.

3.1. Motorisierter Personenverkehr

Im Folgenden wird die Anzahl der zu erstellenden Parkfelder für Personenwagen dargestellt und deren Verkehrsaufkommen ermittelt.

3.1.1. Parkfeldbedarf

Im Rahmen des Quartierplanverfahren wird für die Überbauung Kerngartenweg ein Parkplatzbedarf zwischen 0.5 und 0.7 Stamm-Parkfeld pro Wohnung plus 0.3 Besucher-Parkfelder pro Wohnung definiert.

Tabelle 1: Anzahl Parkfelder mit unterschiedlichen Reduktionsfaktoren

	BGF [m ²]	Anz. Whg.	Reduktionsfakt. 0.7		Reduktionsfakt. 0.5	
			PF/Whg	Parkfelder	PF/Whg.	Parkfelder
Bewohnerschaft	12'078	102	0.7	72	0.5	51
Besucherschaft	12'078	102	0.3	31	0.3	31
Gewerbe	150			3		3
Carsharing						1
Total				106		86

Gemäss kantonalen Vorgaben sollen pro Wohnung 0.7 Stamm-Parkfelder sowie 0.3 Besucher-Parkfelder erstellt werden, somit werden 72 Stamm-Parkfelder für die Bewohnerschaft und 31 Parkfelder für die Besucherschaft erstellt. Zusammen mit den 3 vorgesehenen Parkfeldern für Gewerbenutzung ergibt sich ein Bedarf von 106 Parkfeldern. Der Parkfeldbedarf der Gewerbenutzung wird ohne Reduktionsfaktor ermittelt.

Bei der Anwendung eines Reduktionsfaktors von 0.5 würde sich der Parkfeldbedarf um 19% auf 86 Parkfelder reduzieren. Darin ist ein Parkfeld für Carsharing sowie drei Parkfelder für Gewerbenutzung enthalten.



3.1.2. Verkehrserzeugung motorisierter Verkehr

Bestehende Verkehrserzeugung Stallenmattstrasse

Die Stallenmattstrasse ist gemäss VSS-Norm 640 040b «Strassentypen» als Quartiererschliessungsstrasse einzustufen, da sie der Erschliessung der einzelnen Grundstücke und Gebäude dient und keine anderen Strassen einmünden. Gemäss VSS-Norm 640 045 ist auf Quartiererschliessungsstrassen mit bis zu 150 Fahrzeugen pro Stunde zu rechnen. Die Summe des bestehenden Verkehrsaufkommens und des neu erzeugten Verkehrs sollte diesen Wert nicht überschreiten.

Um das heutige Verkehrsaufkommen auf der Stallenmattstrasse zu bestimmen, wäre eine Verkehrserhebung erforderlich. Aus Ressourcengründen wird das Verkehrsaufkommen lediglich abgeschätzt anhand der ungefähren Anzahl Parkfelder im Quartier. Diese Abschätzung basiert einerseits auf Luftbildern und Google StreetView zur Ermittlung der Anzahl Aussenparkfelder sowie der Abmessungen der unterirdischen Einstellhallen gemäss der amtlichen Vermessung. Die Anzahl Parkfelder in den Einstellhallen kann nur ungefähr abgeschätzt werden und ist als Grössenordnung zu verstehen.

Tabelle 2: Bestehende Parkierung entlang Stallenmattstrasse

Parkfeldart	Nordast	Südast	Anzahl
Fahrbahn	33	24	57
Aussenraum	9	31	40
Garagenbox	8	7	15
Einstellhalle	107	84	191
Total	140	163	303

Wie in Tabelle 2 ersichtlich, werden heute rund 300 Parkfelder über die Stallenmattstrasse erschlossen. Dabei sind die Anteile recht gleichmässig auf den Nord- und den Südast aufgeteilt. Die grossen Einstellhallen sind mehrheitlich im vorderen Bereich in der Nähe des Stallenrains anzutreffen, sodass die hinteren Bereiche insbesondere auf dem Nordast nicht vom dadurch erzeugten Verkehr tangiert werden.

Tabelle 3: Verteilung bestehende Parkierung entlang Stallenmattstrasse

Bereich	Nordast	Südast	Summe
Vorne	120	51	171
Hinten	20	112	132
Total	140	163	303
Fahrten pro Tag (2.5 pro Parkfeld)	350	408	758
Fahrten Spitzenstunde (12%)	42	49	91

Der hintere Bereich des Nordastes der Stallenmattstrasse dient der Erschliessung einer geringen Anzahl Parkfelder. Am Südast befinden sich hingegen viele Parkfelder im hinteren Bereich.



Bei einem spezifischen Verkehrspotenzial von 2.5 Fahrten pro Tag und Parkfeld resultieren somit rund **760 Fahrten pro Tag**. In den Spitzenstunden ist somit mit rund 90 Fahrten zu rechnen, welche sich einigermaßen gleichmässig auf die beiden Äste verteilen.

Neue Verkehrserzeugung Kerngartenweg

In der Tabelle 4 ist die Abschätzung der Anzahl Fahrten pro Tag ersichtlich, die durch die neue Parkieranlage voraussichtlich erzeugt werden.

Analog zu den Städten Basel und Zürich kann für die Wohnnutzung von einem spezifischen Fahrtenpotenzial von 2.5 Fahrten pro Parkfeld und Tag ausgegangen werden. Für die Parkfelder der Gewerbenutzung erscheinen 4.0 Fahrten pro Parkfeld und Tag, für Carsharing 5.0 Fahrten pro Parkfeld und Tag realistisch.

Tabelle 4: Abschätzung der erzeugten Fahrten pro Tag

	Fahrten pro Tag				Vergleich
	Wohnen	Gewerbe	Carsharing	Total	
Fahrten pro PF und Tag	2.5	4.0	5.0		
Reduktionsfaktor 0.7	258	12	0	270	100%
Reduktionsfaktor 0.5	205	12	5	222	82%

Je nach Anzahl Parkfelder werden pro Tag rund 220 bis 270 Fahrten erzeugt. Dies entspricht somit rund 26 bis 33 Fahrten pro Spitzenstunde (12%). Falls der gesamte Verkehr über den Südast verläuft, erhöht sich dessen Verkehrsbelastung in der Spitzenstunde auf rund 75 bis 82 Fahrten (Bestand Spitzenstunde Südast = 49 Fahrten). Bei einer Verteilung auf beide Äste fällt die Zunahme pro Ast entsprechend geringer aus. Damit bleibt das Verkehrsaufkommen deutlich unter der Belastbarkeit von Quartiererschliessungsstrassen, welche in der VSS-Norm 640 045 mit 150 Fahrten pro Stunde ausgewiesen ist. Auf dem übergeordneten Strassennetz dürfte die Mehrbelastung kaum wahrnehmbar sein.

Bei der Anwendung von Reduktionsfaktor 0.7 gegenüber 0.5 fallen rund 50 Fahrten pro Tag mehr an, in der Spitzenstunde entspricht dies ca. 6 Fahrzeugen.



3.2. Veloparkierung

Im Kanton Basel-Landschaft gibt es keine gesetzliche Vorgabe zur Anzahl der erforderlichen Veloabstellplätze. Es liegt lediglich eine Empfehlung für den Grundbedarf an Velo- / Mofa-Abstellplätzen vor.

Trotz Erwähnung der Abstellplätze für Velos / Mofas in §70 der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV) besteht nur die Empfehlung der Bau- und Umweltschutzdirektion:

«Zur Ermittlung der empfohlenen Velo- / Mofa-Abstellplätze wird der Grundbedarf an Stamm- und Besucherparkplätzen für Motorfahrzeuge sowie die ermittelten Reduktionsfaktoren benötigt.»

Beim aktuellen Projekt erscheint es jedoch angebracht, die VSS 640 065 «Bedarfs-ermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen» zur Ermittlung des Veloabstellplatzbedarfs beizuziehen. Gemäss dieser Norm sind für die geplanten 390 Zimmer Wohnnutzung und 150 m² Gewerbenutzung insgesamt 391 Veloabstellplätze erforderlich, wobei in diesen Zahlen die Abstellplätze für den Besucherverkehr enthalten sind (Tabelle 5).

Tabelle 5: Veloparkierungsbedarf gemäss VSS 640 065

Nutzungsart	Richtwert	Anzahl	Einheit	Veloabstellplätze
Wohnen	1	390	Zimmer	390
Gewerbe	2.5	0.3	10 AP	1
Total				391

Die aktuell geplanten 409 Veloabstellplätze übertreffen somit die Anforderungen gemäss den als fortschrittlich einzustufenden Vorgaben der Norm.



4. Massnahmen

Neben den Standortvoraussetzungen mit einer guten Verkehrsinfrastruktur für den Öffentlichen Verkehr, Fuss- und Veloverkehr kann die nachhaltige Mobilität der Bewohnenden mit einem ergänzenden Mobilitätsangebot unterstützt werden. Nachfolgend wird das geplante Massnahmenset für die Siedlung am Kerngartenweg aufgezeigt, welches zur Anwendung kommt, wenn die 0.7 Stamm-Parkfelder pro Wohnung plus 0.3 Besucher Parkfelder pro Wohnung unterschritten werden:

Mögliche Massnahmen	Beschreibung
Parkplatzbewirtschaftung	Möglichst kostendeckende Bewirtschaftung der Parkplätze, so dass nicht andere Mietende ohne Parkplatz die Parkplätze quersubventionieren.
Anzahl und qualitativ hochwertige Veloabstellplätze (mehr als minimal empfohlen)	Umsetzung von mehr Veloabstellplätzen als im Minimum empfohlen. Berechnung nach VSS-Norm, qualitativ hochwertige Veloabstellplätze (überdacht, ab- oder anschliessbar, beleuchtet, fahrend erreichbar, eingangsnah), inkl. Veloabstellplätze für Spezialvelos 10-20% Die VSS-Norm fordert 391 Veloabstellplätze umgesetzt werden 409 Veloabstellplätze.
Serviceelement bei den Veloabstellplätzen	Zum Bsp. Velopumpen, Werkzeug, Waschanlage, etc.
Carsharing	Ein Siedlungseigenes Carsharing mit exkl. Zugriff der Bewohnenden oder eine öffentlich zugängliche Lösung. Ziel: Zugriff auf ein Auto für Bewohnende ohne Auto ermöglichen.
Elektromobilität	Parkplätze mit Elektroladestationen ausrüsten.
Paketboxen	Paketboxen oder auch Empfangsstellen dienen dazu, dass auch grössere Sendungen sicher geliefert werden können, wenn der Empfänger*in nicht anwesend ist. Die Sendung kann in einem Fach deponiert werden und der/die Empfänger*in bekommt eine Meldung, dass die Sendung abholbereit ist. Damit kann der Gang zur Post (unter Umständen mit dem Auto) vermieden werden.
Massnahmen seitens der Gemeinde (Parkkarten)	Die Gemeinde untersagt den Erwerb von Parkkarten für die Überbauung Kerngartenweg. Wird diese Vorgabe umgesetzt, kann auf ein Controlling verzichtet werden, da den Bewohnenden ausschliesslich die siedlungseigenen Parkplätze zur Verfügung stehen. Öffentliche Parkierungsmöglichkeiten stehen ihnen in diesem Fall nicht mehr zur Verfügung.



5. Monitoring und Controlling

Die Bauherrschaft berichtet der Gemeinde 1 und 5 Jahre nach Erstbezug in einem kurzen Bericht über folgende Indikatoren:

Umsetzung der Massnahmen aufzeigen	Aufzeigen, welche Massnahmen des Mobilitätskonzepts bereits realisiert wurden und welchen Umsetzungsstand sie aufweisen.
Erhebung der Nutzung von Veloabstellplätzen	<p>Erheben wie die Veloabstellplätze genutzt werden, ob die Velos an einem anderen Ort abgestellt werden, wie voll die Veloabstellplätze sind, usw.</p> <p>Hinweis: Diese Informationen ermöglichen eine zielgerichtete Optimierung der Veloabstellplätze nach Bezug. Sie bilden die Grundlage, um bei einer Unterdeckung zusätzliche Anlagen zu erstellen oder die Standorte anzupassen, falls sich die effektive Nutzung an anderen Orten konzentriert.</p>
Dokumentation über die vermieteten Parkplätze	Dokumentation darüber wie viele Parkplätze vermietet sind an die Bewohner*innen der Siedlung, wie viele Parkplätze leer stehen und wie viele allenfalls an Personen aus den Eigentumswohnungen vermietet sind oder an Dritte aus der Umgebung.
Informationen zu eingelösten Fahrzeugen / Parkkarten bei der Gemeinde einholen	<p>Erhebung der Anzahl auf die Adresse der Siedlung eingelösten Fahrzeuge. Dieser Wert sollte der Zahl der erstellten Parkplätze entsprechen.</p> <p>Erhebung der Anzahl auf die Adresse der Siedlung ausgestellten Parkkarten. Die Gemeinde kann gegebenenfalls die Ausgabe von Parkkarten an diese Adresse sperren. Andernfalls liefert die Anzahl Parkkarten einen Hinweis darauf, wie viele Personen ihr Fahrzeug im öffentlichen Raum abstellen.</p>

Damit soll aufgezeigt werden, ob die Siedlung mit den weniger Parkplätzen funktioniert. Sollte sich zeigen, dass nach 5 Jahre die Parkierung der Siedlung im Quartier nicht funktioniert und die öffentlichen Parkplätze von der Siedlung überbeansprucht werden, sind zusammen mit der Gemeinde Anpassungen am Mobilitätskonzept vorzunehmen und weitere Massnahmen zu ergreifen.