

Siedlung WG 1943 Jakobsberg, Basel

Optimierung der wohnungsbezogenen Mobilität

Bestandaufnahme und Massnahmenvorschläge



Eigentümerin: Wohngenossenschaft 1943 Jakobsberg

Adressen: Birseckstr. 1-59, Emil-Angst-Str. 1-35, Seltisbergerstr. 6, Zur Gempenfluh 36, Basel.

Zürich, 31. Mai 2017

Trägerschaft Deutschschweiz:

Bundesamt für Energie, Bundesamt für Wohnungswesen, Bundesamt für Gesundheit, Kantone Aargau, Basel-Stadt und Zürich, Liegenschaftenverwaltung Stadt Zürich, Immobilien Stadt Bern und diverse Umsetzungspartner



Projektleitung:

Thomas Schweizer
c/o Fussverkehr Schweiz, Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich
043 488 40 32; thomas.schweizer@wohnen-mobilitaet.ch

Samuel Bernhard
c/o bernhard uvb, Quellenstrasse 27, 8005 Zürich
044 430 19 31; samuel.bernhard@wohnen-mobilitaet.ch

Impressum

Siedlung WG 1943 Jakobsberg, Basel

Optimierung der wohnungsbezogenen Mobilität
Bestandaufnahme und Massnahmenvorschläge

Eigentümerin: Wohngenossenschaft 1943 Jakobsberg

Adressen: Birseckstr. 1-59, Emil-Angst-Str. 1-35, Seltisbergerstr. 6, Zur Gempenfluh 36, Basel.

erarbeitet im Rahmen des Projektes

MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen
Optimierung der wohnungsbezogenen Mobilität

Herausgeber

MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen

Bearbeitung

Samuel Bernhard, dipl. natw. ETH, bernhard Umwelt ▪ Verkehr ▪ Beratung (Autor)
Thomas Schweizer, dipl. phil II, Geograf, SVI, Fussverkehr Schweiz (Co-Referat)

Begleitung seitens Wohngenossenschaft 1943 Jakobsberg

Peter Ruch, Präsident
Dieter Ganzmann, Vizepräsident

Download und weitere Unterlagen zum Gesamtprojekt:

www.wohnen-mobilitaet.ch

31. Mai 2017

Trägerschaft Deutschschweiz:

Bundesamt für Energie, Bundesamt für Wohnungswesen, Bundesamt für Gesundheit, Kantone Aargau, Basel-Stadt und Zürich, Liegenschaftenverwaltung Stadt Zürich, Immobilien Stadt Bern und diverse Umsetzungspartner



Projektleitung:

Thomas Schweizer
c/o Fussverkehr Schweiz, Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich
043 488 40 32; thomas.schweizer@wohnen-mobilitaet.ch

Samuel Bernhard
c/o bernhard uvb, Quellenstrasse 27, 8005 Zürich
044 430 19 31; samuel.bernhard@wohnen-mobilitaet.ch

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	3
1. Ausgangslage.....	4
1.1 MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen.....	4
1.2 Die Siedlung der Wohngenossenschaft 1943 Jakobsberg.....	4
2. Vorgehen.....	6
3. Analyse.....	7
3.1 Befragung der Bewohnenden	7
3.1.1 Repräsentativität	7
3.1.2 Ergebnisse der Befragung	8
3.2 Bestandaufnahme.....	10
3.2.1 Lage.....	10
3.2.2 Öffentlicher Verkehr	10
3.2.3 Veloverkehr und Veloabstellanlagen	11
3.2.4 Fussverkehr und Aufenthalt	14
3.2.5 Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsregime	18
3.2.6 Carsharing und weitere Mobilitätsdienstleistungen.....	22
3.2.7 Versorgung	23
4. Massnahmenvorschläge	24
4.1 Allgemeines	24
4.2 Massnahmenvorschläge	24
Anhang 1: Explizite Rückmeldungen BewohnerInnen.....	27
Anhang 2: Abkürzungsverzeichnis.....	28

1. Ausgangslage

1.1 MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen

Das Projekt MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen verfolgt das Ziel, mit geeigneten Massnahmen die wohnungsbezogene Mobilität so zu beeinflussen, dass weniger motorisierter Individualverkehr erzeugt wird. Der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr erhalten einen höheren Stellenwert und ihr Anteil soll gesteigert werden.

- Die Bewohnenden profitieren von einer geringeren Verkehrsbelastung innerhalb der Siedlung und in Siedlungsnähe sowie von einer besseren Verkehrsanbindung.
- Dank der Kenntnisse über die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohnerschaft können die Wohnbauträger ihre Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur (Parkplätze, Veloabstellplätze) benutzergerecht und effizienter planen. Eine Beeinflussung des Verkehrsverhaltens hilft Kosten zu sparen.
- Eine Optimierung der wohnungsbezogenen Mobilität entlastet das Verkehrsnetz, spart Verkehr und damit Energie, schont die Umwelt und steigert die Attraktivität des gesamten Siedlungsraums.

MIWO konnte dank einer breiten Trägerschaft aus Bund, Kantonen, Gemeinden und weiteren Partnern aufgebaut werden. Insgesamt sind bisher 17 Siedlungen mit rund 4'500 Bewohnenden untersucht worden. Die Resultate und Erfahrungen der untersuchten Siedlungen werden auf der MIWO-Website dokumentiert. Sie können als Beispiele für weitere Arbeiten zu Rate gezogen werden.

www.wohnen-mobilitaet.ch -> Fallbeispiele

Bei einem MIWO-Projekt werden Erkenntnisse, Bedürfnisse und Ideen von Bewohnerschaft, Siedlungsverwaltung und weiteren Ansprechgruppen (Gemeinde, lokale Verkehrsbetriebe o.ä.) zusammengetragen und verarbeitet.

Für die einzelnen Siedlungen wird ein Massnahmenkatalog erarbeitet. Die Massnahmenvorschläge richten sich dabei primär an die Siedlungsverwaltung sowie an die kommunale Behörde.

1.2 Die Siedlung der Wohngenossenschaft 1943 Jakobsberg

Partner des MIWO-Projektes ist seit 2013 auch der Kanton Basel-Stadt (Amt für Mobilitätsstrategie im Bau- und Verkehrsdepartement). Bis 2014 wurden mit MIWO bereits zwei Siedlungen bearbeitet. Mit der ab Frühjahr 2016 laufenden Projektphase kann unter anderem auch die Siedlung der Wohngenossenschaft 1943 Jakobsberg genauer untersucht werden. Nachfolgende Benennung im Text: „Siedlung WG 1943 Jakobsberg“ (wenn Ortsangabe); „Wohngenossenschaft 1943 Jakobsberg“ (wenn Körperschaft).

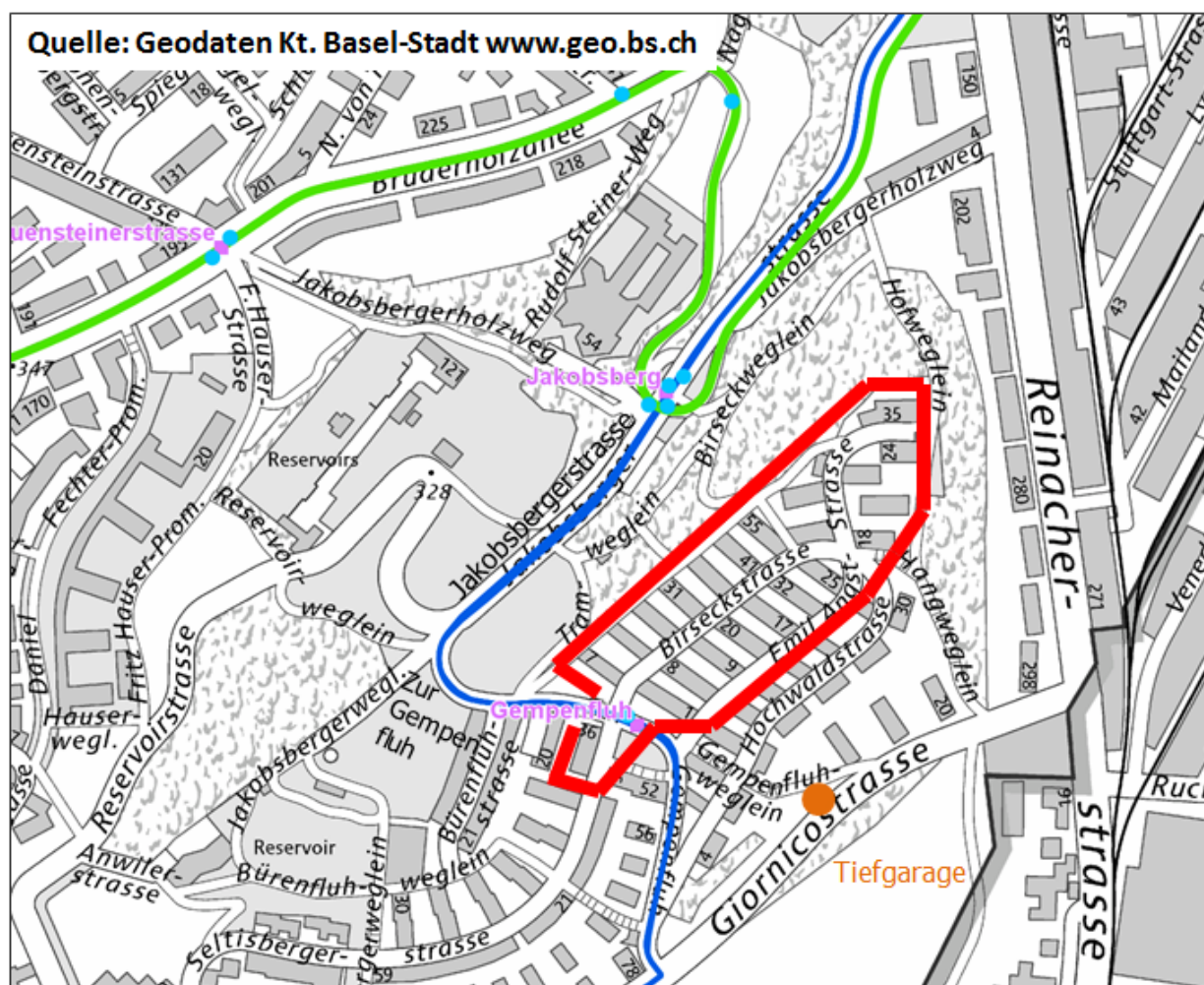
Die Siedlung wurde zur Bekämpfung der Wohnungsnot während des zweiten Weltkrieges von der Wohngenossenschaft 1943 Jakobsberg von 1943-1945 erstellt. Sie besteht aus 62 zweistöckigen Reihen-Einfamilienhäusern (zwei Etagen jeweils von einer Mietpartei bewohnt) sowie sechs dreistöckigen und drei vierstöckigen Mehrfamilienhäusern.

Zu Beginn der Vierzigerjahre des letzten Jahrhunderts sank der Leerwohnungsbestand infolge starker Migration in die Stadt Basel und fehlender Bautätigkeit wegen den unsicheren Zeiten von 3% im Jahr 1940 auf 0.3% im Jahr 1943. Das wurde die Stunde der Genossenschaften. Zuerst

musste aber das Problem der Landbeschaffung gelöst werden. Dank der Initiative führender Männer der schweizerischen und baslerischen Genossenschaftsbewegung konnte am 14. Juli 1943 die Landgenossenschaft Jakobsberg gegründet werden. Unterstützt wurden die genossenschaftlichen Aktivitäten auch von den Behörden. Die Landgenossenschaft konnte das Gebiet des Hofguts Jakobsberg käuflich erwerben. Hierzu wurden Anteilscheine zu CHF 10'000.- herausgegeben. Die Landgenossenschaft wurde damit Eigentümerin eines 120'000 m² umfassenden Areals. Das Land wurde in den nächsten Jahren zu den ungefähren Selbstkosten an Wohn- und Baugenossenschaften verkauft. Dank der grosszügigen Subventionierung durch Kanton und Bund (zusammen ca. 35%) konnten die Baukosten relativ tief gehalten werden.

Die Siedlung erscheint städtebaulich «aus einem Guss». Dies wird auch in §3 der Statuten der Landgenossenschaft gefordert. Allfälligen Erwerbern des Landes wird nämlich die Pflicht auferlegt, ihre Bauten äusserlich so zu gestalten, dass sie sich ins Gesamtbild der Überbauung in ansprechender Weise einfügen.

Dies ist gelungen und lässt sich auch bis zum heutigen Tag erfahren. Die Siedlung kann als ein «Dorf in der Stadt» bezeichnet werden. Zu Beginn der 50er-Jahre stellte der Leiter einer eidgenössischen Kommission, Ständerat Gustav Wenk, bei einem Besuch fest, dass der Jakobsberg als Vorbild einer genossenschaftlichen Siedlungsanlage gelten kann, eine schönere sei ihm unbekannt. Vieles davon trifft auch noch rund 60 Jahre später zu.



Lage der Siedlung WG 1943 Jakobsberg (rot) im äussersten Süden des bebauten Gebietes der Stadt Basel mit den ÖV-Haltestellen Jakobsberg und Gempenfluh sowie der Tramlinie Nr. 16 (grün), den Buslinien Nr. 37 und 47 (blau) sowie der Tiefgarage (orange)

2. Vorgehen

MIWO basiert auf einer bewährten Methodik, welche im Handbuch auf der MIWO-Website detailliert beschrieben ist:

www.wohnen-mobilitaet.ch -> Angebot / Download Materialien / MIWO-Handbuch

Die Arbeitsschritte im Einzelnen:

Analyse

- Die Bewohnerschaft wurde im November 2016 zu ihrem Mobilitätsverhalten und -bedürfnissen befragt. Dabei wurde der MIWO-Fragebogen verwendet (siehe Anhang 3 im MIWO-Handbuch). Absender der Umfrage war die Wohngenossenschaft 1943 Jakobsberg.
- Im Gespräch vom 1. November 2016 mit dem Präsidenten der Wohngenossenschaft 1943 Jakobsberg, Peter Ruch, sowie mit dem Vizepräsidenten, Dieter Ganzmann, wurden die Rahmenbedingungen des Wohnens in der Siedlung sowie wichtige Mobilitätsaspekte besprochen. Zudem wurden wichtige Orte gemeinsam besichtigt.
- Mittels des MIWO-Analyserasters (siehe Anhang 1 im MIWO-Handbuch) wurde gleichentags eine Bestandaufnahme durchgeführt. Zu dieser gehören eine Vorortbegehung sowie eine Fotodokumentation. Die Schwachstellen punkto Mobilität wurden in und um die Siedlung erhoben und dokumentiert.

Massnahmenkatalog und Bericht

- Basierend auf der Analyse wurden mögliche Massnahmen abgeleitet und aufgelistet (vergleiche Kapitel 4: Massnahmenvorschläge)
- Der Berichtsentwurf mit den Massnahmenvorschlägen wurde im Gespräch vom 1. Februar 2017 mit Peter Ruch und Dieter Ganzmann diskutiert. In diesem Gespräch wurden die Massnahmen priorisiert. Der Berichtsentwurf wurde anschliessend überarbeitet und in die hier vorliegende definitive Schlussfassung gebracht.
- Der definitive Bericht wird im Frühjahr 2017 zusammen mit den beiden Vertretern der Genossenschaft 1943 Jakobsberg beim Kanton Basel-Stadt präsentiert.

Umsetzung

Die Umsetzung von Massnahmen ist nicht Bestandteil des vorliegenden Projektes. Für die Umsetzung ausgewählter Massnahmen muss ein neuer Auftrag ausgelöst werden.

Evaluation

Um die Wirksamkeit von MIWO zu überprüfen, wird zum Projektabschluss eine Befragung aller Projektpartner durchgeführt.

3. Analyse

3.1 Befragung der Bewohnenden

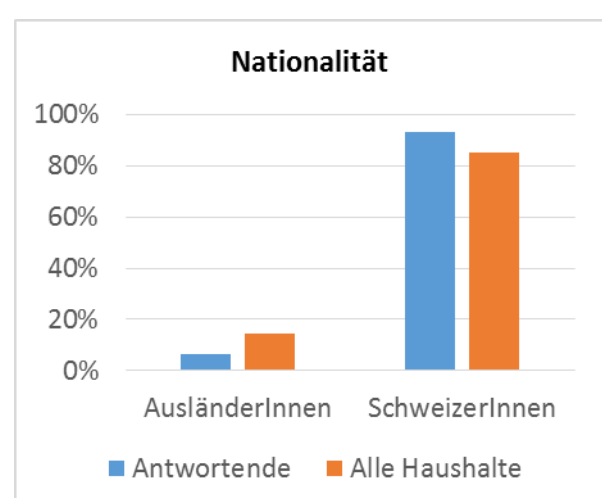
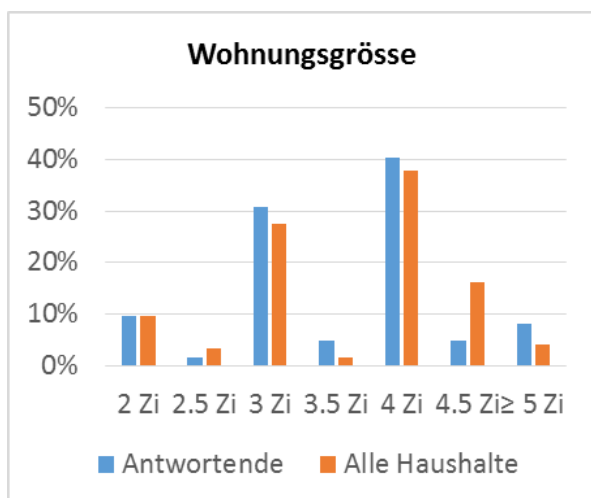
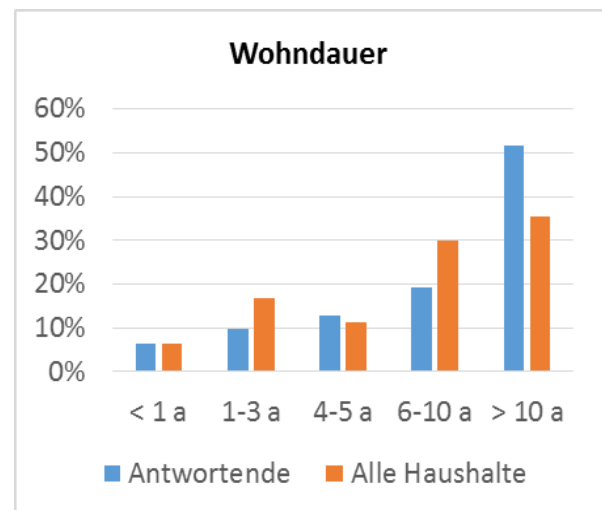
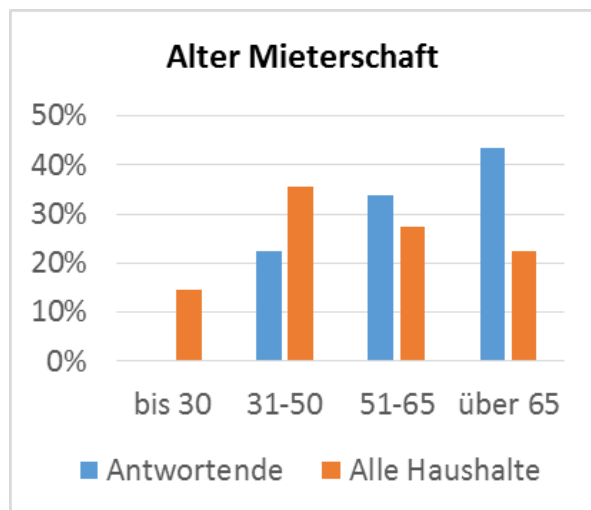
3.1.1 Repräsentativität

Rücklauf Fragebogen

Anzahl Haushalte	125
Anzahl retournierte Fragebogen	62
Rücklauf	50%

Anzahl Personen in Siedlung	299
Anzahl Personen in befragten HH	145
Rücklauf	48%

Insgesamt haben 62 der total 125 Haushalte geantwortet. Der Rücklauf beträgt 50%, was einem sehr guten Wert entspricht. Der Vergleich bezogen auf Anzahl Personen in den antwortenden Haushalten, zeigt, dass die kinderreichen Haushalte etwas untervertreten sind. Nachfolgend werden weitere sozio-ökonomische Kenndaten der Antwortenden mit der gesamten Bewohner-schaft verglichen. Die Angaben für alle Haushalte stützen sich auf Angaben der Genossenschaft. Bei den Merkmalen zeigt sich folgendes Bild:



Bemerkungen: Grafik Wohndauer: a = Jahre; Grafik Wohnungsgrösse: Zi = Zimmer

Aufgrund des hohen Rücklaufs und der geringen Abweichung bei den wichtigen Kenndaten Wohndauer, Wohnungsgrösse und Nationalität ist die Repräsentativität grundsätzlich gegeben. Einzig beim Alter weicht der Rücklauf deutlich vom Gesamtbestand ab.

3.1.2 Ergebnisse der Befragung

Verfügbarkeit der Verkehrsmittel

	In den befragten Haushalten	In Prozent zur Gesamtheit
Anzahl autofreie Haushalte	32	52%
Haushalte mit 1 Auto	25	40%
Haushalte mit 2 Autos	5	8%
Haushalte mit 3 und mehr Autos	0	0%
Motorisierungsgrad (Anzahl Autos / Person)	0.24	
Haushalte mit Roller und Motorräder	8	13%
Anzahl Haushalte mit E-Bikes	9	15%
Anzahl Haushalte mit Velos	36	58%
Anzahl Velos insgesamt	102	
Anzahl Generalabonnemente	6	
Anzahl Zonen-Abonnemente	68	
Anzahl Halbtax-Abonnemente	54	
Anzahl Mobility-Mitglieder	9	
Anteil Mobility-Mitglieder pro Person > 18 Jahre		8%

Auto-Parkplätze

	in befragten Haushalten
Anzahl abgestellter Autos auf gemietetem PP	17
Anzahl abgestellter Autos auf öffentlichen PP (blaue Zone)	14
Anzahl abgestellter Autos ausserhalb Siedlung	4
Keine Angabe	0
Anzahl Autos insgesamt	35

Fahrleistung

	in befragten Haushalten
Fahrleistung pro Auto	7'351 km / Jahr
Fahrleistung pro Haushalt	4'150 km / Jahr
Fahrleistung pro Person	1'774 km / Jahr

Veloabstellplätze

	in befragten Haushalten
Anzahl Velos abgestellt im Haus	30
Anzahl Velos abgestellt im Haus, nicht leicht zugänglich	3
Anzahl Velos abgestellt draussen gedeckt	37
Anzahl Velos abgestellt draussen nicht gedeckt	27
Keine Angabe	5
Anzahl Velos insgesamt	102

Angaben zur Parkplatzsituation

	Anzahl Antworten	zu wenig PP	eher zu wenig PP	gerade richtige Anzahl	eher zu viele PP	zu viele PP	
Parkplatzsituation	47	8.5%	28%	51%	4%	8.5%	100%

Angaben zur Benutzungshäufigkeit

	Anzahl Antworten	5-mal pro Woche od. häufiger	3-4-Mal wöchent- lich	1-2-Mal wöchent- lich	weniger als 1-Mal wö- chentlich	
Auto	41	17%	15%	27%	41%	100%
Motorrad	21	5%	5%	9%	81%	100%
ÖV	57	42%	19.3%	19.3%	19.3%	100%
Elektrovelo	21	19%	9.5%	5%	66.5%	100%
Velo	36	33%	6%	14%	47%	100%
längere Wege zu Fuss	60	46.5%	26.5%	22%	5%	100%

Bemerkung: Wenig Antwortende bedeutet – keine Relevanz für die betreffenden Antwortenden. Dies ist bei den obigen Prozentzahlen zu berücksichtigen.

Angaben zur Zufriedenheit

	Anzahl Antworten	zufrieden	teils/teils	unzufrieden	Es gibt keine	
Einkaufsmöglichkeiten	55	38%	29%	2%	31%	100%
ÖV-Angebot	61	95%	5%	0%	0%	100%
Fusswege	61	77%	16%	7%	0%	100%
Velowege	43	58%	28%	5%	9%	100%
Veloabstellanlagen	42	31%	31%	14%	24%	100%
Grünflächen	61	95%	5%	0%	0%	100%
Spielflächen	52	65%	29%	6%	0%	100%

Bemerkung: Wenig Antwortende bedeutet – keine Relevanz für die betreffenden Antwortenden. Dies ist bei den obigen Prozentzahlen zu berücksichtigen.

Angaben zur Akzeptanz von preislichen Massnahmen

	Anzahl Antworten	bin dafür	bin unter Umständen dafür	Bin dagegen	weiss nicht/keine Antwort	
Roadpricing	62	22.5%	18%	38.5%	21%	100%
höhere PP-Gebühren in Zentren	62	16%	19%	44%	21%	100%
höhere Benzinpreise	62	11%	21%	42%	26%	100%
höhere PP-Gebühren Einkaufs- zentren	62	8%	16%	55%	21%	100%

3.2 Bestandaufnahme

3.2.1 Lage

Die Siedlung liegt im äussersten Süden Basels (siehe Abbildung in Kapitel 1.2) und kann bezogen auf die Stadtgrenzen sowie auf die Lage innerhalb des Quartiers als **peripher** bezeichnet werden. Die Einkaufsmöglichkeiten und belebten Strassen in Gundeldingen, aber auch die Einkaufszentren Dreispitz und Gartenstadt oder der Bahnhof SBB sind recht weit entfernt.

Wichtige Bezugspunkte befinden sich in folgender Distanz zur Siedlung:

- Entfernung zum Quartierzentrum (Gundeldingen): ca. 2 km
- Entfernung zu Subzentren (Dreispitz, Gartenstadt Münchenstein) ca. 1 km
- Entfernung zum Stadtzentrum (Grossbasel) ca. 4 km

Das Wohnviertel Bruderholz, in welchem die Siedlung gelegen ist, hat kein eigentliches Zentrum.

3.2.2 Öffentlicher Verkehr

Die Siedlung wird der ÖV-Gütekategorie A nach Bundesamt für Raumentwicklung ARE zugerechnet. Nur das Mehrfamilienhaus Seltisbergerstrasse 6 liegt gerade an der Grenze zur Klasse B. Insgesamt entspricht dies einer sehr guten ÖV-Erschliessung.

Der S-Bahnhof Basel Dreispitz liegt rund 1.2 km entfernt von der Siedlung. Der S-Bahnhof wird von der S3 (Porrentruy – Basel SBB – Olten) bedient. Es gibt zwei Verbindungen pro Stunde zum Bahnhof Basel SBB. Die Fahrtzeit beträgt fünf Minuten. Dazu gibt es Entlastungs-S-Bahn-Verbindungen an der Linie Laufen – Basel SBB. Der Bahnhof SBB liegt in 2.5 km Entfernung.

Die Haltestelle Jakobsberg der Tramlinie Nr. 16 ist rund 300 Meter vom Siedlungsmittelpunkt entfernt. Die Linie 16 führt über den Bahnhof SBB und Barfüsserplatz bis zur Schiffflände. Damit sind sehr wichtige Ziele in Basel umsteigefrei erschlossen. Es gibt acht Abfahrten pro Stunde und Richtung, ab 21 Uhr jeweils vier.

Die Haltestelle Jakobsberg wird ebenfalls von der Buslinie 37 und 47 bedient. Die Linie 37 verbindet den Aeschenplatz im Stadtzentrum mit der Gemeinde Bottmingen. Die Linie ist auf den Werkverkehr ausgerichtet und verkehrt zu Spitzenzeiten mit vier stündlichen Verbindungen. Zwischen den morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten und den Mittagskursen gibt es kein Angebot, ebenso am Wochenende. Die Linie 47 verbindet die Gemeinden Bottmingen (Bruderholzspital) und Muttenz über Jakobsberg und Dreispitz. Im Gegensatz zur Linie 37 verkehrt sie durchgehend, auch an Wochenenden und bis spätabends mit vier stündlichen Verbindungen.

Die Haltestelle Jakobsberg ist hinreichend ausgestattet. Zwar sind nicht alle Haltekanten mit Witterungsschutz versehen. Das vorhandene Angebot dürfte aber ausreichen. Sitzgelegenheiten sind genügend vorhanden, ebenso ein Abfahrtsmonitor mit Echtzeit-Angaben.

Die Haltestelle Gempenfluh ist direkt an der Siedlungsgrenze gelegen (vgl. Plan in Kap. 1.2). Es sind auf beiden Strassenseiten Sitzgelegenheiten vorhanden. Auf einer Strassenseite gibt es zudem Witterungsschutz. Ein Monitor mit Echtzeit-Angaben fehlt, was in Bezug zur vorhandenen Anschlussproblematik von Bedeutung ist. Aus dem Gespräch mit den Vertretern der Verwaltung geht hervor, dass die Anschlüsse von den Buslinien auf das Tram knapp sind. Wenn Echtzeit-Informationen vorhanden wären, könnten sich die Bewohnenden entsprechend einstellen und zu Fuss zur Haltestelle Jakobsberg gehen, anstatt auf den Bus zu warten, der den Anschluss auf das Tram verpassen wird.



Haltestelle Jakobsberg (Tram/Bus)



Haltestelle Gempenfluh (Bus)

Rückmeldung der Bewohnenden via Fragebögen

95 % aller Antwortenden geben im Fragebogen an, dass sie mit dem ÖV zufrieden sind.

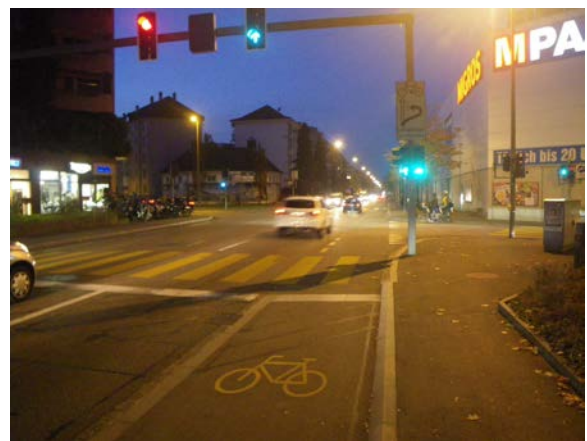
Bei den expliziten Bemerkungen kommen aber mehr Hinweise für Verbesserungen. 1 Person wünscht sich mehr Verbindungen der Buslinien 37/47, 3 Personen sprechen die ungünstige Anschluss-Situation der Buslinien 37/47 auf die Tramlinie 16 an. Die Anschlüsse sollten eingehalten werden. 1 Person regt eine Verlängerung der Linien 37/47 bis ins Dreispitz-Areal an.

3.2.3 Veloverkehr und Veloabstellanlagen

Die Voraussetzungen zum Velofahren sind mässig. Es besteht von der Siedlung Richtung Innenstadt ein leichter Höhenunterschied von circa 30 Metern. Die Siedlung liegt zudem etwas erhöht bezüglich der Jakobsbergerstrasse, über welche die Bewohnenden (per Waldwege oder die Strasse Zur Gempenfluh) einbiegen, wenn sie in die Innenstadt fahren wollen. Die Jakobsbergerstrasse ist eine verkehrsreiche Strasse und verfügt über keine Velostreifen. Das Einbiegen in die sehr stark befahrene – aber mit Velostreifen versehene – Reinacherstrasse (DTV = 13'000) und dann das Abzweigen in das Quartier Gundeldingen ist nicht angenehm. Sowohl die Verkehrsführung an der Gundeldinger- wie auch an der Dornacher- und an der Güterstrasse ist für Velofahrende abschreckend.



Jakobsbergerstrasse trifft auf Reinacherstrasse



Velostreifen auf Reinacherstrasse

Die Abstellssituation bei den wichtigsten Einkaufsmöglichkeiten ist verbesserungsfähig. Das nächste Coop-Geschäft liegt an der Hauensteinstrasse auf dem Bruderholz. Es bietet nur einige untaugliche „Felgenkiller“-Abstellplätze ohne Witterungsschutz. Der Coop beim Tellplatz in Gundendingen verfügt nur über offene Abstellplätze – ebenfalls ohne Witterungsschutz. Ein solcher ist für Kurzzeit-Abstellplätze nicht unbedingt notwendig, allerdings sollte es eine Möglichkeit geben, die Velos diebstahlsicher am Rahmen anzuschliessen.

Zwei sehr wichtige Einkaufsorte sind die Zentren Dreispitz (Migros M-Parc, Schuh- und Kleidergeschäft, Denner, Obi Baumarkt u.a.) und Gartenstadt Münchenstein (Coop-Supercenter, Apotheke-Drogerie, Migros, Post, Mode- und Schuhgeschäft u.a.). Die Wegfahrt vom Zentrum Dreispitz hin zur Reinacherstrasse ist nicht angenehm. Die Veloabstellanlagen auf dem Gelände des M-Parcs, wo sich die Mehrzahl der Geschäfte befindet, sind ansprechend gestaltet. Die Anlagen sind gedeckt. Sie verfügen allerdings über keine Anlehnbügel, welche auch zum diebstahlsicheren Anschliessen der Velos verwendet werden können. Untauglich sind die Abstellmöglichkeiten beim Obi Baumarkt, wo es nur „Felgenkiller“-Abstellplätze gibt. Immerhin sind einige Plätze gedeckt. Bei der Gartenstadt Münchenstein gibt es gedeckte Abstellplätze. Allerdings gibt es auch hier die untauglichen „Felgenkiller“-Abstellplätze. Zudem sind die Anlagen etwas knapp bemessen.



M-Parc / Dreispitz-Zentrum



Gartenstadt Münchenstein

Nachfrage nach Veloabstellraum

	in den befragten Haushalten	Hochrechnung für alle Haushalte (Rücklauf 50%)
Anzahl Velos	102	204
Anzahl E-Bikes	9	18

Aus dem Handbuch Veloparkierung¹ geht ein theoretischer Wert von einem Abstellplatz pro Zimmer hervor (inklusive Besucher-Abstellplätze und Platz für Spezialfahrzeuge). Dies würde bezogen auf die Siedlung bedeuten, dass für 396 Velos Platz erstellt werden müsste.

Es kann angenommen werden, dass der aktuell zur Verfügung stehende Raum für Spezialvelos und –geräte genügt. Die Abstellssituation in den Treppenhäusern ist grosszügig bemessen bei den Mehrfamilienhäusern. Und in den Einfamilienhäusern können sich die Mietparteien selber

¹ Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb, Vollzugshilfe Langsamverkehr Nr. 7, Bundesamt für Strassen ASTRA und Velokonferenz Schweiz, 2008.

organisieren. Allerdings ist dort der Platz knapp. Siehe dazu auch weiter unten in diesem Kapitel. Zu berücksichtigen bei der Ermittlung des Bedarfes gilt es auch den Mietermix. Je jünger die Bewohnenden und je mehr Kinder, desto mehr Veloabstellraum muss zur Verfügung gestellt werden, um die potentielle Nachfrage adäquat zu abzudecken. Die hochgerechnete Zahl von 204 Velos plus 18 E-Bikes (vergleiche Tabelle oben) ist zu tief, weil die kinderreichen Mietparteien bei der Befragung untervertreten sind. Insbesondere wenn eine Verjüngung des Mietermix vorgesehen ist, sollten circa 300 Abstellplätze zur Verfügung stehen – neben dem bereits bestehenden Stauraum für Spezialvelos. 70 % davon sollte für die Langzeitparkierung konzipiert sein (abschliessbare Anlage, überdacht), der Rest kann auch offen angeboten werden, eine Überdachung wäre aber auch hier erwünscht.

Velo-Abstellsituation

Die Veloabstellsituation innerhalb der Siedlung ist nicht optimal. Es bestehen Niveau-Unterschiede, welche teilweise mit Rampen oder über Umwege von der Strasse hin zu den Abstellanlagen erschlossen sind. Bei einigen Häusern sind die Abstellplätze nur über Treppen erreichbar.

Einen Hinweis auf die quantitative Situation beim Abstellen der Velos in der Siedlung gibt die Tabelle in Kapitel 3.1.2. Die dort genannten Werte multipliziert mit zwei (Hochrechnung aufgrund der Befragung) widerspiegeln ungefähr die aktuelle Situation beim Abstellen der Velos.

Die Situation in den Mehrfamilienhäusern (MFH): Jedes der Häuser hat circa 10 Abstellplätze, total 70 Plätze. Davon sind circa 10 Plätze oberirdisch im Freien gedeckt, 50 Plätze ebenerdig zugänglich in geschlossenen Räumen und 10 Plätze über Rampe Unterniveau erreichbar. Dies entspricht etwas über einem Platz pro Mietpartei, was als zu knapp bezeichnet werden muss.

Die Situation in den Einfamilienhäusern (EFH): Der Platz in den EFH ist knapp. Die Mietenden können mit Genehmigung der Genossenschaft sowie der Behörden selber Abstellanlagen erstellen. Etliche Mietparteien haben dies auch gemacht und taugliche Abstellanlagen geschaffen.



Niveau-Unterschied bei Hauszufahrt (MFH)



Ebenerdige Zufahrt von Birseckstrasse (EFH)

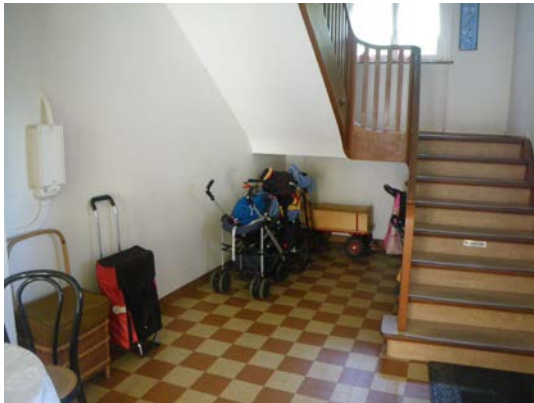


Veloräume in den MFH mit „Felgenkillern“



Beispiel einer Abstellanlage bei EFH

Separaten Stau- und Abstellraum für Kinderverlos, Kinderwagen, Spezial- und Lastenvelos etc. gibt es in allen Mehrfamilienhäusern in den grosszügig bemessenen Treppenhäusern.



Grosszügiger Platz für Spezialgerät

Rückmeldung der Bewohnenden via Fragebögen

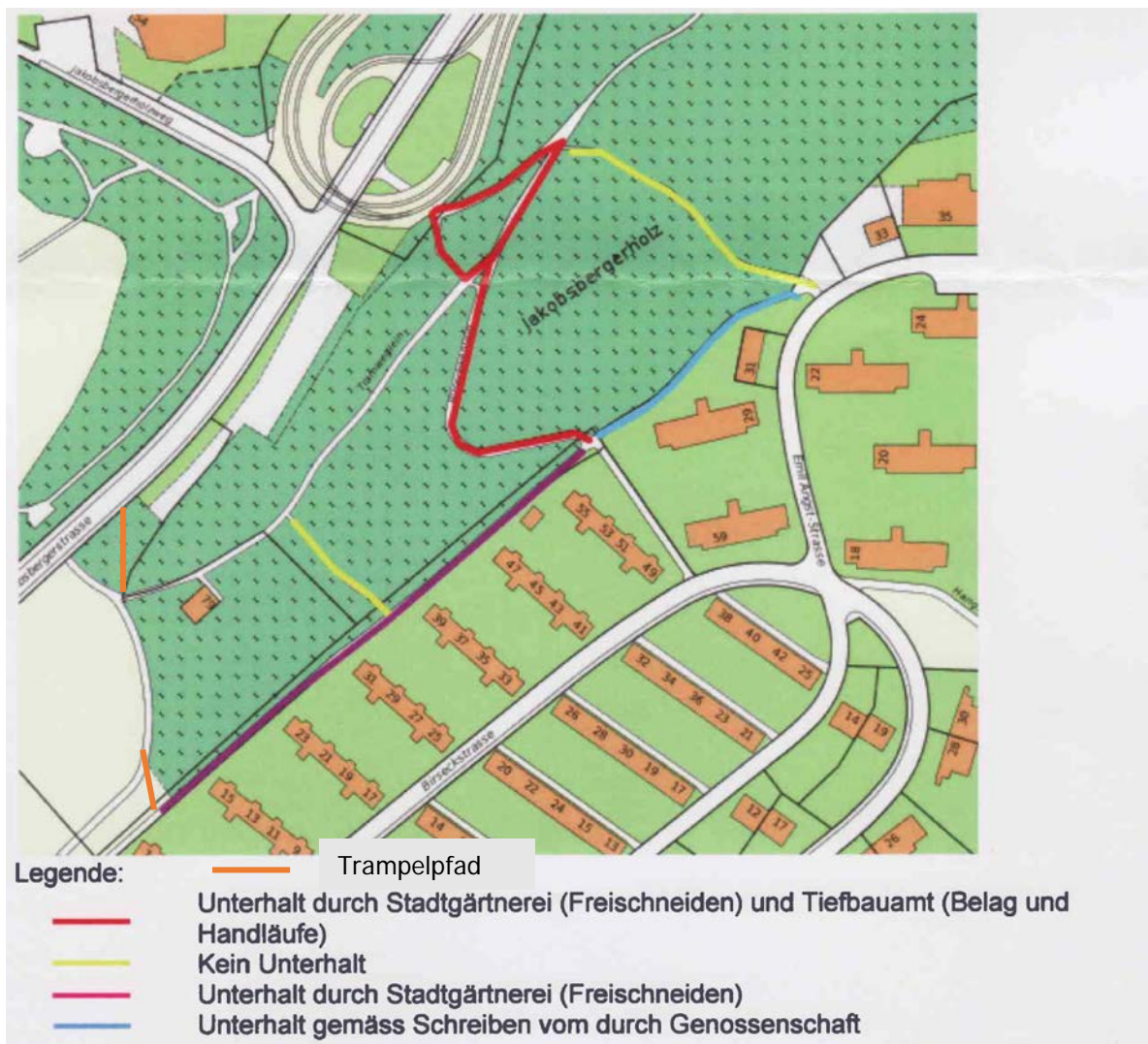
Velowege Umgebung: 23 Antwortende sind zufrieden – 12 Personen teils/teils – 2 Personen sind unzufrieden. 4 Personen geben an, dass es keine Velowege gibt. Insgesamt ist die Zufriedenheit im Vergleich mit anderen Siedlungen nicht sehr hoch. Positiv beeinflusst vermutlich die idyllische Lage sowie die Tempo 30-Zone, in welcher die Siedlung gelegen ist, die Bewertung durch die Antwortenden. Die schwierige Zufahrtssituation Richtung Innenstadt (siehe Seite 12) dürfte hier den Ausschlag für die negativen Rückmeldungen gegeben haben.

Lage/Qualität der Veloabstellanlagen: 13 Personen sind zufrieden, 13 Personen teils/teils, 6 Personen sind unzufrieden und 8 Personen merken an, dass es keine gibt. Bei den Veloabstellanlagen besteht ein Handlungsbedarf – in qualitativer wie auch in quantitativer Hinsicht.

Bei den expliziten Bemerkungen aus den Fragebogen kommen noch folgende Anregungen hinzu: 1 Person wünscht sich die „Offizialisierung“ des Hofwegleins für das Velo. Heute wird es von vielen Bewohnenden einfach illegal befahren. 2 Personen sprechen die ungünstige Veloabstell-situation an und wünschen sich zusätzliche Abstellmöglichkeiten.

3.2.4 Fussverkehr und Aufenthalt

Sehr wichtig ist für die Siedlung die Fussweg-Erschliessung von der ÖV-Haltestelle Jakobsberg aus. Diese ist über das Birseckweglein nur mit kleinen Umwegen zu erreichen. Je nachdem, wo eine Mietpartei wohnt, wird der Umweg auch etwas grösser. Aus diesem Grund sind zwei Trampelpfade entstanden, welche von den Bewohnenden rege benutzt werden. Ein im offiziellen Plan eingezeichneter Weg wird dagegen gar nicht mehr genutzt und unterhalten. Teilweise sind die offiziellen wie sogar auch die inoffiziellen Wege mit Licht und Handlauf ausgestattet. An einigen steilen Stellen fehlen aber die Handläufe.



Fusswegerschliessung vom nordwestlichen Teil der Siedlung Richtung Haltestelle Jakobberg mit Vermerk zum Unterhalt und Ausstattung der entsprechenden Wegabschnitte

Aus obiger Skizze geht hervor, dass der von der Stadtgärtnerei und Tiefbauamt unterhaltene Weg (Freischneiden, Teerbelag, Beleuchtung und Handläufe, in der Skizze rot) nicht für alle Bewohnenden der kürzeste Weg ist zur Haltestelle Jakobberg.

Problematisch ist der direkte Weg von den MFH Richtung Haltestelle Jakobberg (oberer gelber Strich in der Skizze). Dieser Weg wird nicht unterhalten, obwohl er von vielen Bewohnenden benutzt wird. Er weist zwar Beleuchtung und Handläufe auf, defekte Leuchten werden aber teilweise nicht sofort ersetzt. Zudem gibt es keinen Belag, welcher schmutzige Schuhe verhindert. Das Problem ist seit langer Zeit bekannt. Allerdings weigert sich die Grundbesitzerin, diesen Weg zu unterhalten. Der Genossenschaft ist es nicht erlaubt, diesen Weg in Eigenregie zu sanieren. Der aktuelle Stand gemäss der Wohngenossenschaft 1943 Jakobberg mangels Entgegenkommen der Grundbesitzerin: Bei nasser Witterung müsse der Umweg über die geteerten Bereiche empfohlen werden. Er sei zumutbar. Festzuhalten bleibt aber, dass die Umwege aus Sicht der Alltagsnutzenden nicht zu unterschätzen sind. Sie bedeuten unter Umständen eine entscheidende Nutzungsschwelle für die Verkehrsmittelwahl zugunsten der Wegekombination Fuss <-> ÖV.

Der zweite in der Skizze vermerkte gelbe Weg existiert gar nicht, obwohl er im Geo-Server des Kantons Basel-Stadt eingetragen ist. Er wäre für den mittleren Teil der EFH hilfreich in Kombination mit dem Birseckweglein (weisser Verbindungsweg in der Skizze quer zur Strasse). Die Trampelpfade im südwestlichen Teil der Siedlung weisen auf fehlende Wegverbindungen hin.



Gut unterhaltener Weg (rot)



Vielbegangener Weg ohne Belag (gelb)



Trampelpfad über Böschung



Belagloses Birseckweglein

Gefährlich sind die Fusswege zur Tiefgarage im Winter (Hangweglein und Gempenfluhweglein). Die Wege sind steil und es besteht aufgrund der Neigung akute Rutschgefahr. Nur das Hangweglein weist Stufen auf, welche die Gefährlichkeit etwas mindern. Das Gempenfluhweglein ist zudem nicht optimal ausgeleuchtet.



Hangweglein mit Stufen



Gempenfluhweglein ohne Stufen

Die Fusswege innerhalb der Siedlung sind grundsätzlich gut. Sie sind beleuchtet und wo es Niveau-Unterschiede hat mit Handläufen ausgestattet. 3 von 9 Hauseingängen der MFH sind nur über Stufen erreichbar. Alle Hauseingänge der EFH sind von der Birseckstrasse ebenerdig ohne Stufen zu erreichen, von der Emil-Angst-Strasse teilweise nur über Stufen. Die Quartiererschliessungsstrassen (Birseckstrasse- Emil Angst-Strasse und Strasse Zur Gempenfluh) weisen keine Trennwirkung auf. Innerhalb der Siedlung gilt das Tempo 30-Regime (vergleiche dazu auch Kapitel 3.2.5).

Ein grosser Teil der Fusswegerschliessung erfolgt über die Quartiererschliessungsstrassen, welche zugleich für den Fahrverkehr offen sind und eine Vielzahl an Parkplätzen aufweisen. In der Emil-Angst-Strasse wie auch in der Birseckstrasse besteht fast flächendeckend blaue Zone. Halteverbote gibt es in den Kurven, da sonst grössere LKW's (Häcksel- oder Pellet-Lieferant) nicht passieren könnten. Die beiden Quartier-Erschliessungsstrassen sind mit Motorfahrzeugen vollgestellt (siehe auch Kapitel 3.2.5).

Die Aufenthaltsqualität im oberen Teil der Siedlung (Richtung MFH in der Emil-Angst-Strasse) sowie insbesondere um den Spielplatz an der Strasse Zur Gempenfluh können als gut bezeichnet werden. Der schön angelegte Platz wird von Kindern zum Spielen genutzt. Allerdings gab es vor einigen Jahren im angrenzenden Bereich, wo auch die Siedlungsfeste stattfinden, Probleme mit lärmenden Jugendlichen. Dazu gab es auch ein Litteringproblem. Die Probleme wurden aber mittlerweile gelöst. Weniger attraktiv ist der mittlere Teil der Siedlung infolge der Vielzahl an abgestellten Fahrzeugen.

Die Siedlungsumgebung kann insgesamt als sehr idyllisch bezeichnet werden. Der an die Jakobsbergerstrasse anschliessende Wald ist ein wahres Kleinod. Allerdings zieht dieser auch Personen an, welche unerwünscht sind. So gab es etwa in den vergangenen Jahren bereits Probleme mit Exhibitionisten, Drogensüchtigen und es kam sogar schon zu einer Kindsentführung. Insbesondere für ängstlichere Personen der Siedlung ist die Lage daher nicht nur positiv zu werten. Weniger als ein Kilometer entfernt sind der Dreiland-Wanderweg sowie der Bruderholz-Wanderweg und das offene Umland der Stadt Basel. Über den Dreiland-Wanderweg ist zudem die Birs in circa zwei Kilometer Entfernung erreichbar.

Die Umgebung der MFH ist mit Grünflächen und Bäumen attraktiv gestaltet. Die EFH verfügen über einen eigenen Garten.

Direkt an der Siedlungsgrenze gibt es eine Begegnungszone in der Bürenfluhstrasse. Eine weitere Begegnungszone liegt circa 400 Meter entfernt (Im Spitzacker).



Fussweg zu MFH mit Beleuchtung/Handlauf



Gut belegte blaue Zone in der Birseckstrasse



Schöner Spielplatz / Siedlungszentrum

Neben dem Spielplatz des benachbarten Kindergartens gibt es gleich nebenan eine offene Wiese mit weiteren Spiel- und Sportplätzen. Die Wiese ist über die Quartierstrasse (mit Tempo 30-Regime) zu erreichen. Dazu ist auch der angrenzende Wald fürs Spielen gut geeignet. Der attraktive Park im Grünen (Grün 80) ist nur knapp 1 km von der Siedlung entfernt. Circa 1.5 km entfernt liegt das Hallenbad Sesselacker.

Rückmeldung der Bewohnenden via Fragebögen

Mit den Fusswegen (direkt / sicher) sind 45 Antwortende zufrieden, 10 Person teils/teils und 4 Personen unzufrieden.

Grünflächen in der Wohnsiedlung, respektive nahe Umgebung: 3 Personen sind teils/teils zufrieden, die restlichen sind zufrieden.

Spielflächen für Kinder: 33 Personen sind zufrieden, 14 Personen teils/teils, 3 Personen sind unzufrieden.

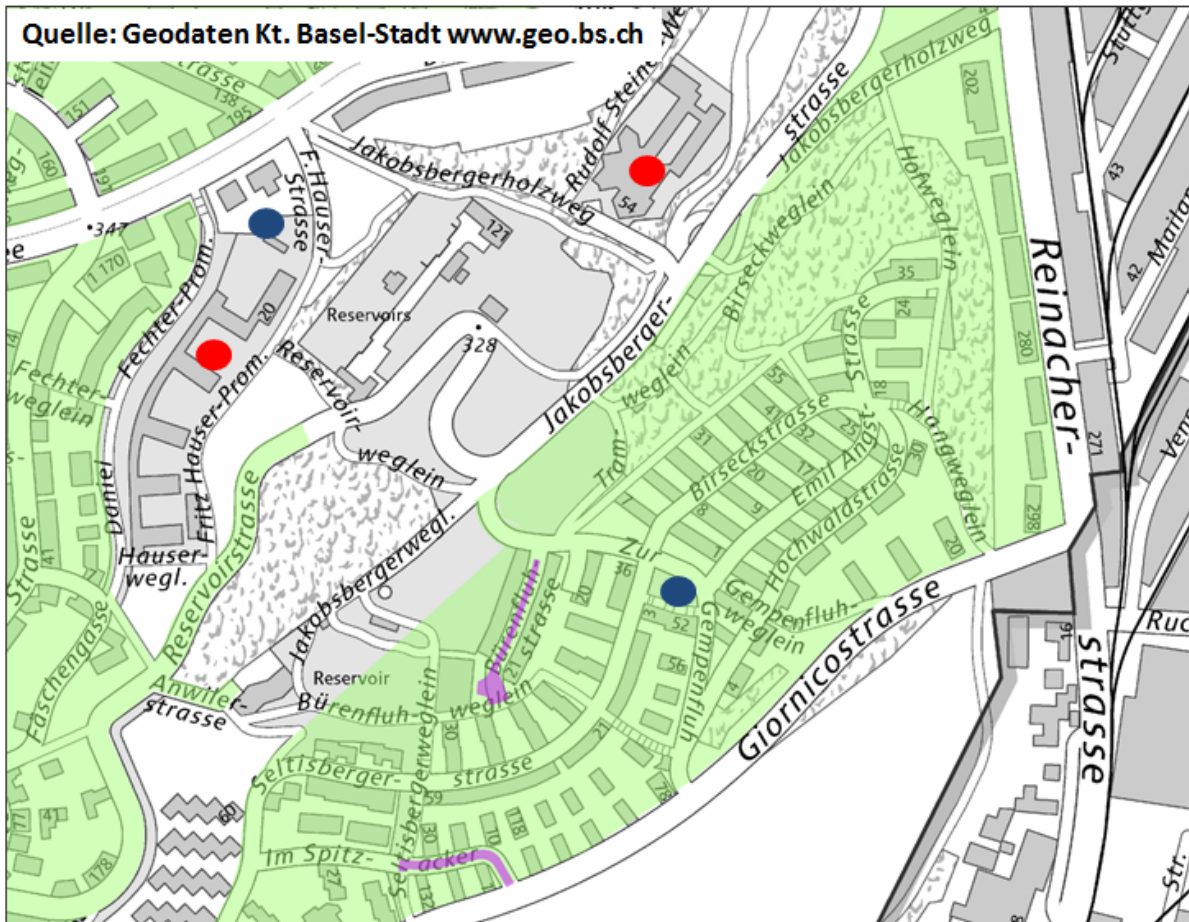
Die aufgrund der infrastrukturellen Voraussetzungen überraschend hohe zumindest partielle Unzufriedenheit mit den Spielflächen lassen sich allenfalls dadurch begründen, dass der Weg dorthin als nicht sicher eingeschätzt wird. Dies ist ein Indiz, dass dem Verhalten der Fahrzeuglenkenden ein spezielles Augenmerk gewidmet werden muss (siehe auch Kapitel 3.2.5). Aus dem Gespräch mit der Verwaltung ist zudem bekannt, dass es im Jahr 2015 auf einer der Quartierstrassen bereits zu einem Unfall mit einem Kind gekommen ist.

Zusätzliche Anregungen kommen aus den expliziten Bemerkungen in den Fragebogen: 3 Personen wünschen sich eine Aufwertung (kieseln oder mit Rindenmulch verbessern) des Waldwegleins von der Emil-Angst-Strasse hin zu Jakobsbergerstrasse und ÖV-Haltestelle.

3.2.5 Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsregime

Verkehrsregime

Die Siedlung liegt in einer Tempo 30-Zone. Tempo 30 gilt auch auf der Strasse Zur Gempenfluh bis zur Jakobsbergerstrasse. Jenseits von dieser Richtung Bruderholz gibt es allerdings keine verkehrsberuhigte Strassen – interessanterweise auch nicht Richtung Schulen (siehe auch Anmerkungen aus der Befragung am Ende dieses Kapitels sowie nachfolgende Abbildung).



Tempo 30-Zonen (grün) mit Lage der Schulen (rot) und Kindergärten (blau)

Selbst die Tempo 30-Zone birgt Gefahren, wenn das Tempo nicht den Verhältnissen angepasst wird. Bei spielenden Kindern kann auch Tempo 30 zu hoch sein, wie ein Unfall im Jahr 2015 gezeigt hat (siehe auch Kapitel 3.2.4). Zudem ist auf den Quartierstrassen zu wenig klar signalisiert, dass das Tempo den Verhältnissen angepasst werden muss. Die Signalisation, welche auf dem Strassenbelag zur Vorsicht gemahnt, ist bereits ganz verblichen.



Birseckstrasse mit verblichener Signalisation

Anzahl Autos und Motorräder

Mit den Antworten aus der Befragung der Bewohnenden kann der effektive Bestand an Motorfahrzeugen hochgerechnet werden.

	in den befragten Haushalten	Hochrechnung für alle Haushalte (Rücklauf 50%)
Anzahl Autos	35	70
Anzahl Motorräder, Roller	8	16

Angaben zur Fahrleistung

	Siedlung Jakobsberg (Befragung)	Stadt Basel	Schweiz
Motorisierungsgrad Anzahl Autos pro 1000 Pers.	241	356*	531**
Fahrleistung pro Auto	7'351 km / Jahr	Nicht bekannt	12'580 km / Jahr
Fahrleistung pro Person	1'774 km / Jahr	Nicht bekannt	6'416 km / Jahr

* = Angaben aus dem Jahr 2012 / ** = aus dem Jahr 2013

Die Zahl der autofreien Haushalte in der Siedlung beträgt gemäss Befragung 52% (vergleiche Kapitel 3.1.2). Sie liegt damit leicht unter dem städtischen Mittel von 55%. Das gesamtschweizerische Mittel beträgt 21%. Der Motorisierungsgrad ist mit 0.24 Autos pro Person tief. Bei den Fahrleistungswerten (pro Auto und pro Person) sind ebenfalls tiefe Werte festzustellen. Dies besagt, dass einerseits nur relativ wenige Fahrzeuge verfügbar sind und diese zudem sehr effizient genutzt werden. Insgesamt spielt das Auto in der Siedlung Jakobsberg im Vergleich zu anderen von MIWO untersuchten Siedlungen eine eher untergeordnete Rolle.

Parkplätze

Privates Angebot der Wohngenossenschaft 1943 Jakobsberg

<i>Parkplätze</i>	<i>Anzahl</i>	<i>Monatspreis/PP</i>
Autoparkplätze im Freien	7	20.-
Autoparkplätze in Garagenbox	7	140.-
Autoparkplätze in Sammelgarage (Tiefgarage)	70	95.-
Motorradparkplätze in Sammelgarage	1	27.-
Zusätzliche Besucherparkplätze	0	-----

Öffentliches Angebot (blaue Zone)

Im Bereich der Strasse Zur Gempenfluh, Emil-Angst- und Birseckstrasse stehen circa 60 Plätze zur Verfügung. Die Anwohnerparkkarte kostet pro Zone CHF 140 / Jahr.

Vermietungsspiegel Parkplätze in Sammelgarage (Tiefgarage) gemäss Angaben der Verwaltung

<i>Parkplätze</i>	<i>Anzahl</i>
Vermietete PP an Bewohnende	61
Besucherparkplätze	0
Vermietete PP an FremdmietlerInnen	9
Leerstand	0

Gemäss Angaben der Verwaltung besteht für die Mietenden die Pflicht, einen Parkplatz in der Sammelgarage zu mieten. Seitens der FremdmietlerInnen gibt es eine Warteliste mit InteressentInnen aus der Nachbarschaft.

Angaben der Befragten zur Autoparkierung

	<i>Hochgerechnet aus Angaben der Befragung (siehe Kap. 3.1.2)</i>
Anzahl abgestellter Autos auf gemietetem PP	34
Anzahl abgestellter Autos auf öffentlichen PP (blaue Zone)	28
Anzahl abgestellter Autos ausserhalb Siedlung	8
Keine Angabe	0
Anzahl Autos insgesamt	70

Bestandaufnahme zur Parkierung vor Ort

Die Bestandaufnahme vom 1. November 2016 vor Ort hat aufgezeigt, dass es keinen Nachfrageüberhang nach Parkplätzen gibt.

Erfasst wurde die Situation einmal nachmittags um 16 Uhr und abends um 17.30 Uhr. Die circa 60 Parkplätze der blauen Zone rund um die Siedlung sind in etwa wie folgt besetzt:

- Nachmittags: rund 75%
- Abends: rund 90%

In der privaten Sammelgarage gab es bei der Begehung am Morgen viele leerstehende Plätze (knapp halb gefüllt). Im Sommer haben zwei Kontrollen durch die Verwaltung ergeben, dass jeweils 21 Plätze besetzt waren, wovon durch 7 Autos mit Nummernschildern.

Gemäss Angaben der Verwaltung kommt illegale Parkierung in den drei Halteverbotszonen auf der Birseck- und Emil-Angst-Strasse sowie durch Besetzen von freien – aber gemieteten Parkplätzen vor. Zudem werden auch Motorräder in der blauen Zone abgestellt. Teilweise werden die Parkplätze der blauen Zone auch durch Geschäftsfahrzeuge belegt. Sonntags sind die öffentlichen Parkplätze durch Besucher sehr gut ausgelastet.

Für den Weg vom Siedlungsmittelpunkt zur Sammelgarage (Tiefgarage) werden zu Fuss sechs Minuten benötigt. Zudem ist der Weg insbesondere im Winter gefährlich – siehe Kapitel 3.2.4. Dies könnte ein Grund sein, dass die Bewohnenden ihr Fahrzeug lieber in der blauen Zone abstellen, obwohl sie auch einen Parkplatz in der Sammelgarage gemietet haben. Diesen Schluss lassen auch die Angaben der Befragten zur Parkierung zu. So werden ungefähr gleich viele Autos in der blauen Zone wie in der Tiefgarage abgestellt werden. Vergleiche Tabelle oben (Angaben der Befragten zur Autoparkierung).



Leere Plätze in der Sammelgarage



Parkierung in der Emil-Angst-Strasse

Sicherheit für Kinder

Die Einrichtungen für Kinder befinden sich in folgenden Entfernungen der Siedlung:

Kindergarten Jakobsberg: Direkt anschliessend an die Siedlung – Zur Gempenfluh (Tempo 30)

Tagesstruktur und Kindergarten Bruderholz: circa 500 Meter entfernt – über die nicht-verkehrsberuhigten Jakobsberger- und Reservoirstrasse erreichbar.

Primarschule Bruderholz / Rudolf Steiner-Schule: ca. 500 Meter entfernt – erreichbar wie Tagesstruktur und Kindergarten Bruderholz (nicht verkehrsberuhigt)

Sekundarschule Brunnmatt: circa 2.5 km entfernt – ebenfalls über die Jakobsberger- und Reservoirstrasse sowie das Bruderholz-Quartier oder mit der Tramlinie 16 erschlossen.

Die Situation ist nicht optimal. Die Trennwirkung der nicht verkehrsberuhigten Jakobsberger- und Reservoirstrasse birgt Gefahrenmomente für die Kinder.

Rückmeldung der Bewohnenden via Fragebögen

Der motorisierte Individualverkehr ist ein grosses Thema in der Siedlung, was den vielen expliziten Bemerkungen in den Fragebogen zu entnehmen ist.

6 Personen weisen in der einen oder anderen Form auf die Knappheit der öffentlichen Parkplätze hin (allg. Knappheit, fehlende Besucher-PP, auch abends ein Parkproblem, Besetzung vieler PP durch Firmen), 3 Personen wünschen separate Parkfelder für Roller/Motorräder. Auf der anderen Seite weisen 3 Personen auf das Nichteinhalten der Tempovorschriften in der 30er-Zone hin, 4 Personen finden, dass es zu viele Autos gibt und 5 Personen sprechen sich für die Einrichtung einer Begegnungszone aus.

3.2.6 Carsharing und weitere Mobilitätsdienstleistungen

In der Siedlung gibt es keinen Mobility-Standplatz. Ebenso werden auch keine sonstigen Mobilitätsdienstleistungen angeboten.

Der nächste Mobility-Standort (Bruderholz / Hauensteinstrasse) ist rund 800 Meter vom Siedlungsmittelpunkt entfernt. Er ist einzig mit einem Kombi-Fahrzeug ausgestattet. Der Standort ist schlecht erreichbar. Es gilt dabei den Höhenunterschied von der Siedlung zuerst hinunter an die Jakobsbergerstrasse und wieder hinauf zum Bruderholz zu überwinden. Trotz dieser schlechten

Voraussetzungen gibt es in der Siedlung (hochgerechnet aus der Befragung – vergleiche Kapitel 3.1.2) 18 Mobility-Mitglieder.

Gemäss Verwaltung werden auch die Catch a Car²-Autos von den Bewohnenden rege genutzt.

Rückmeldung der Bewohnenden via Fragebögen

Aus der Befragung gibt es zudem eine explizite Anregung: 1 Person wünscht sich einen Mobility-Standplatz in der Siedlung.

3.2.7 Versorgung

Die Versorgungssituation mit Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf ist ungenügend. Die nächstgelegenen Einkaufsmöglichkeiten befinden sich 300 bis 500 Meter entfernt. Sie verfügen nur über ein kleines Sortiment (Coop Pronto und Tankstellenshop). In einer Entfernung von 700-1000 Meter gibt es das Atelier du monde (Bäckerei und Treffpunkt-Café) sowie auf dem Bruderholz ein Lebensmittelgeschäft (Chäs-Hummeli), eine Post, eine Apotheke sowie einen kleinen Coop. Das Dreispitz-Areal mit MMM Migros, Baumarkt, Drogerie, Apotheke etc. ist circa 1.2 km entfernt, der Tellplatz mit einem Coop-Center und weiteren Einkaufsmöglichkeiten rund 2 km. Siehe zur Versorgungssituation auch Kapitel 3.2.3.

Die nächste Entsorgungs-Sammelstelle liegt dagegen direkt an der Siedlungsgrenze.

Rückmeldung der Bewohnenden via Fragebögen

Die schlechte Versorgungslage spiegelt sich auch in den Antworten der Bewohnenden. Nicht weniger als 16 Personen geben an, dass es keine Einkaufsläden für Artikel des täglichen Bedarfs gibt. Allerdings sind 20 Personen zufrieden, 16 Personen teils/teils und 1 Person ist unzufrieden.

Erstaunlicherweise gibt es zu den Einkaufsmöglichkeiten keine einzige explizite Anmerkung in den Fragebogen trotz der offensichtlichen Mängel in der Versorgung.

² Stationsungebundenes Carsharing

4. Massnahmenvorschläge

4.1 Allgemeines

Ref = Referenz zu Kapitel 3.2.

Prio = Priorität; K = kurzfristig; M = mittelfristig; L = langfristig

Die Abteilung für Mobilitätsstrategie im Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons BS (AMS) als Co-Auftraggeber dieser Studie ist bei den unten aufgeführten Massnahmen – dort wo genannt A) selber zuständig oder B) klärt innerhalb der kantonalen Verwaltung die betreffende Zuständigkeiten ab.

Weitere Abkürzungen siehe Anhang 2.

Die nachfolgenden Massnahmenvorschläge sind unverbindlich. Sie wurden mit den beiden Vertretern der Wohngenossenschaft 1943 Jakobsberg, Peter Ruch und Dieter Ganzmann, besprochen. Anhand des Gesprächs wurde eine erste Priorisierung vorgenommen, welche von der Verwaltung weiter bearbeitet oder anpasst werden kann. Der Vorstand der Wohngenossenschaft 1943 Jakobsberg hat – in neuer Zusammensetzung - vom Bericht an seiner Sitzung vom 5. Mai 2017 Kenntnis genommen. Die Rückmeldungen im Anschluss an diese Sitzung wurden in die hier vorliegende Schlussfassung integriert – insbesondere wurde die Massnahmenliste angepasst.

4.2 Massnahmenvorschläge

Nr	Massnahme	Ref	Prio	Lead
1	Die WGJ organisiert eine gemeinsame Sitzung mit dem AMS und MIWO, um die Resultate und mögliche Massnahmen zu besprechen.	Allg.	K	WGJ
2	Das AMS prüft eine mögliche Kontaktnahme mit tnw und BLT: <ul style="list-style-type: none"> • Taktverdichtung der Linie 37 / allenfalls auch 47 • Anschlussgarantie Tram Nr. 16 / BLT-Busse (Nr. 37/47) • Echtzeit-Monitor für die Haltestelle Gempenfluh 	3.2.2	K	AMS
3	Das AMS klärt ab, ob die heute gefährliche und nicht Velofahrerfreundliche Verkehrsführung von der Reinacher- in die Gundeldinger- und Dornacherstrasse verbessert werden kann, respektive ob bereits Massnahmen geplant sind.	3.2.3	M	AMS
4	Das AMS klärt die Öffnung des Hofwegleins für den Veloverkehr ab.	3.2.3	K	AMS
5	Das AMS klärt mit den Betreibern der wichtigsten Einkaufsmöglichkeiten (Coop Hauensteinstrasse, Coop Tellstrasse, Einkaufszentren Dreispitz und Gartenstadt) ab, ob die Veloabstell-Situation verbessert werden kann (mindestens Diebstahlsicherheit, Anlehnbarkeit).	3.2.3	M	AMS

6	Das AMS erstellt in Zusammenarbeit mit der WGJ sowie den Grundbesitzern ein Fusswegekonzept. Dieses umfasst alle Wege inklusive Trampelpfade im nordwestlichen Teil der Siedlung Richtung Haltestelle Jakobsberg (im Abschnitt zwischen der Strasse Zur Gempenfluh bis zum Hofweglein) hinsichtlich Wegführung, Qualität, Unterlage und Beleuchtung. Mögliche Alternativen zur heutigen Situation werden skizziert. Lösungen für den Unterhalt werden bei sinnvollen Wegverbindungen gesucht und nicht genutzte Wege aufgehoben. Die Qualität der wichtigsten Wege wird verbessert.	3.2.4	K	AMS
7	Das AMS verbessert die Qualität des Hangwegleins und des Gempenfluhwegleins Richtung Tiefgarage und entschärft damit die Gefahrensituationen im Winter (ggf. zusätzliche Stufung, Geländer, Beleuchtung).	3.2.4	K	AMS
8	Das AMS evaluiert, wie das Sicherheitsproblem innerhalb der Tempo 30-Zone in der Siedlung gelöst werden kann. Insbesondere muss verhindert werden, dass Motorfahrzeuglenkende die Geschwindigkeit nicht den örtlichen Gegebenheiten anpassen. Denn Tempo 30 kann bei spielenden Kindern zu hoch sein. Mögliche bauliche (Schwellen, blaue Zonen versetzen etc.) und signaletische sowie Informations- und Sensibilisierungs-Lösungen werden geprüft. Gegebenenfalls wird die polizeiliche Kontrolltätigkeit verstärkt.	3.2.5	K	AMS
9	Das AMS prüft die Anpassung des Temporegimes rund um Kindergarten / Tagesstruktur / Primarschule Bruderholz und Rudolf Steiner-Schule (Jakobsbergerstrasse, Reservoirstrasse und Nebenstrassen).	3.2.5	K	AMS
10	Das AMS veranlasst die deutlichere Signalisation der blauen Zone im Quartier (1 Meter breiter Streifen auf der Strasse bei Ein- und Ausfahrt der Tempo 30-Zone). Die Polizei führt regelmässig Kontrollen des ruhenden Verkehrs durch.	3.2.5	M	AMS
11	Das AMS führt eine Studie zum Abstellen von Firmenfahrzeugen im Quartier durch: wie viele Fahrzeuge werden zu welchem Zeitpunkt auf welchen PP (Besucher-PP Siedlung / öffentliche PP) abgestellt? Gibt es einen Handlungsbedarf in dieser Thematik? Welche Lösungen könnten erwogen werden?	3.2.5	L	AMS
12	Die WGJ prüft ein Carsharing-Angebot. Empfohlen wird die Einrichtung eines Mobility-Standplatzes mit ein bis zwei Fahrzeugen oder mobility@home. Der Bedarf muss noch genauer abgeklärt werden.	3.2.6	L	WGJ
13	Die WGJ informiert die Bewohnenden über die Car-Sharing-Möglichkeiten, dazu auch über das Car-Pooling und konkrete Angebote wie «Cartribe».	3.2.6	L	WGJ
14	Die WGJ macht Bewohnende – insbesondere NeuzuzügerInnen - mit einer Mobilitätsmappe oder einer Mobilitäts-Website auf die Möglichkeiten aufmerksam, wie eine wohnungsbezogene Mobilität ohne eigenes Auto gut möglich ist (Tipps zu Lieferdiensten, Ver- und Entsorgung, Freizeitmöglichkeiten, ÖV, Velo, Mobility, sharoo etc.).	3.2.6	M	WGJ

15	Die WGJ organisiert einen Anlass für die Bewohnenden, an welchem die Mobilität und gute nachbarschaftliche Lösungen thematisiert werden. Inhaltlich können zudem die zur Realisierung in Frage kommenden Massnahmen aufgenommen werden.	3.2.6	M	WGJ
16	Die WGJ informiert die Bewohnenden über die nahen Einkaufsmöglichkeiten. Insbesondere muss der Coop-Laden an der Hauensteinstrasse unbedingt erhalten bleiben. Dies bedingt, dass die Quartierbewohnenden diesen bei ihren Einkäufen berücksichtigen. Etliche Bewohnende wissen nicht einmal, dass es ihn gibt.	3.2.7	M	WGJ

Anhang 1: Explizite Rückmeldungen BewohnerInnen

Nr.	Bemerkung in Fragebogen
1	30-Zone: Autos fahren in 30er-Zone zu schnell, da nicht der Situation angepasst (Zugangswege direkt auf Strasse ohne Trottoir).
2	Bin eigentlich sehr zufrieden
3	Bin zufrieden
4	Birseckstrasse und Emil-Angst-Strasse sollten Geschwindigkeitsschwellen (Holper) gebaut werden - viele Autos rasen durch die Strassen
5	Das Hofweglein sollte offiziell mit dem Velo vorsichtig befahrbar sein, da es jeder sowieso macht. Bisher habe ich nur Menschen erlebt, die ihr Fahrrad raufgestossen haben, runter geht's einfacher auf dem Sattel.
6	Der Waldweg zur Siedlung E.A.Strasse 24 (unteres Weglein), ist unzumutbar! Namentlich im Winter+ältere Personen. Es würde genügen, einen Kiesweg anzulegen. Aber im Winter ist nur Sumpf vorhanden. Wer soll so das Tram sicher erreichen??
7	Der Bus Nr. 37+47 könnte tagsüber öfters fahren.
8	Die Parkplätze werden immer mühsamer.
9	Die Parkplatzsituation kann zu gewissen Tageszeiten in der Seltisbergerstrasse ungenügend sein. 23.30 Uhr muss man weit vorne in der Kurve parkieren. Nicht sehr heimelig zum Nachhause laufen.
10	Einrichten eines Mobility-Standplatzes
11	Es hat zu viele Autos in unserer Siedlung
12	Es ist nicht nachvollziehbar, wieso an der Birseckstrasse Parkplätze aufgelöst werden. Die Garage ist leider sehr weit weg und mit 3 Kindern nicht praktikabel im Alltag.
13	Es ist schwierig für Besucher ihr Auto in der Nähe zu parkieren.
14	Es sollte zu jedem Häuslein oder für mehrere zusammen gedeckte Veloabstellanlagen zur Verfügung stehen. Die Lebensdauer der Velos usw. wäre erhöht.
15	Gewährleisteter Anschluss nachts zwischen BLT (47-Bus) und BVB (16er Tram) Haltestelle Jakobsberg
16	Ich bedaure, dass die Strassen der Wohnsiedlung u.a. von parkierten Autos dominiert werden. Sie würden sich optimal eignen für Spielstrassen und Begegnungszonen
17	Ich wäre für eine Begegnungszone in unserem Quartier
18	In die Stadtzentren gehören keine Autos!
19	Leider sind unsere Strassen zu schmal, als dass ein Velo + ein Auto kreuzen kann (was eigentlich erlaubt ist). Evtl. Trottoir aufheben und markierter Fussweg auf Gegenseite der Strasse = Wohnstrasse
20	Schade dass durch die Firma KYM so viele Parkplätze entfallen (schlecht informiert)
21	Separate Parkplätze für Roller
22	Sind zufrieden
23	Unterlage Waldweg E.A.Str.-Tramhaltestelle sollte verbessert werden und beschädigte Leuchten schneller ersetzt werden
24	Verkehrssituation sehr zufrieden
25	Vorschlag für alle Fussgänger, die gerne häufiger das reiche Angebot von 3M Migros-Obi etc. in Anspruch nehmen würden, die Buslinien 37/47 durch das Areal der Einkaufszentren fahren lassen mit Haltestelle
26	Vorschlag: Waldweg zum Tram an exponierten Stellen ev. mit Rindenmulch abdecken
27	Wegen den strikten Sonderbaugenehmigungen ist es leider unmöglich, einen einfachen gedeckten Veloabstellplatz vor dem Haus zu installieren – sehr schade
28	Wir sind sehr zufrieden
29	Zufrieden
30	Die Busse der BLT müssen sich besser an den Fahrplan halten
31	Für Motorräder Parkfelder bereitstellen
32	In der Birseck- und Emil-Angst-Strasse Roller-/Töff-Parkplätze einrichten
33	Spiel- und Wohnstrassen
34	Warum kann man nicht die absoluten Halteverbotsstellen über Nacht freigeben?
35	Wünsche an der Haltestelle Jakobsberg – Bottmingen eine Anzeigetafel, weil der Bus meist verspätet ist
36	Würde Spielstrasse befürworten
37	Zufahrt für Kehrriech- und Nothilfefahrzeuge ist sehr eng und sollte, wenn möglich, verbessert werden
38	Wenn 2 Motorräder ungünstig parkieren, nehmen sie 2-3 Autos den Platz weg, weil die Parklücken zu knapp sind

Anhang 2: Abkürzungsverzeichnis

AMS	Abteilung für Mobilitätsstrategie im Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons BS
BLT	Baselland Transport AG
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
EFH	Einfamilienhaus
HH	Haushalte
K	kurzfristig
Km	Kilometer
L	langfristig
M	mittelfristig
MFH	Mehrfamilienhaus
MIWO	Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PP	Parkplatz
Prio	Priorität
Ref	Referenz
tnw	Tarifverbund Nordwestschweiz
WG	Wohngenossenschaft
WGJ	Wohngenossenschaft 1943 Jakobsberg