

Bericht

Siedlung Klosterbrühl, Wettingen (Eigentümerin: Gemeinnützige Bau- und Siedlungsgenossenschaft Lägern)

Bestandesaufnahme und Massnahmenvorschläge



Zürich, 28. September 2016



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

Bericht Siedlung Klosterbrühl, Wettingen

Bestandesaufnahme und Massnahmenvorschläge

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 Gemeinnützige Bau- und Siedlungsgenossenschaft Lägern (Lägern Wohnen)

Christoph Bernet, Geschäftsleiter Lägern Wohnen

Download und weitere Unterlagen zum Gesamtprojekte:

www.wohnen-mobilitaet.ch

28. September 2016

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

1. Ausgangslage

1.1 MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen

Das Projekt MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen verfolgt dieses Ziel: mit geeigneten Massnahmen soll die wohnungsbezogene Mobilität so beeinflusst werden, 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 Klosterbrühl von Lägern Wohnen in Wettingen

Partner des MIWO-Projektes ist seit Ende 2015 auch der Kanton Aargau. Dank dessen Unterstützungsbeitrag kann im Kantonsgebiet ein MIWO-Projekt realisiert werden. Mit der Genossenschaft Lägern Wohnen konnte ein geeigneter Umsetzungspartner gefunden werden.

Die idyllisch angelegte Siedlung Klosterbrühl in der Nähe des Bahnhofs Wettingen mit 127 Wohnungen stammt aus den frühen 50er Jahren. Die Küchen und Bäder wurden Ende der 70er Jahre letztmals saniert. Viele Bauteile haben das Ende der Lebensdauer erreicht und müssen umfassend erneuert werden. Das Grundstück bietet Platz für deutlich mehr Wohnungen. Deshalb hat sich Lägern Wohnen für einen Neubau und eine Aufstockung um 100 Wohnungen entschieden. Damit kann ein besseres Aufwand- und Ertragsverhältnis erreicht werden kann, was weiterhin günstige Mieten erlaubt – bei gleichzeitig besserer Erfüllung der aktuellen Anforderungen.

Mit dem vorliegenden MIWO-Projekt besteht die Möglichkeit, Erkenntnisse aus der Analyse sowie aus der BewohnerInnen-Befragung direkt ins Mobilitätskonzept für die Neubausiedlung fliesen zu lassen.

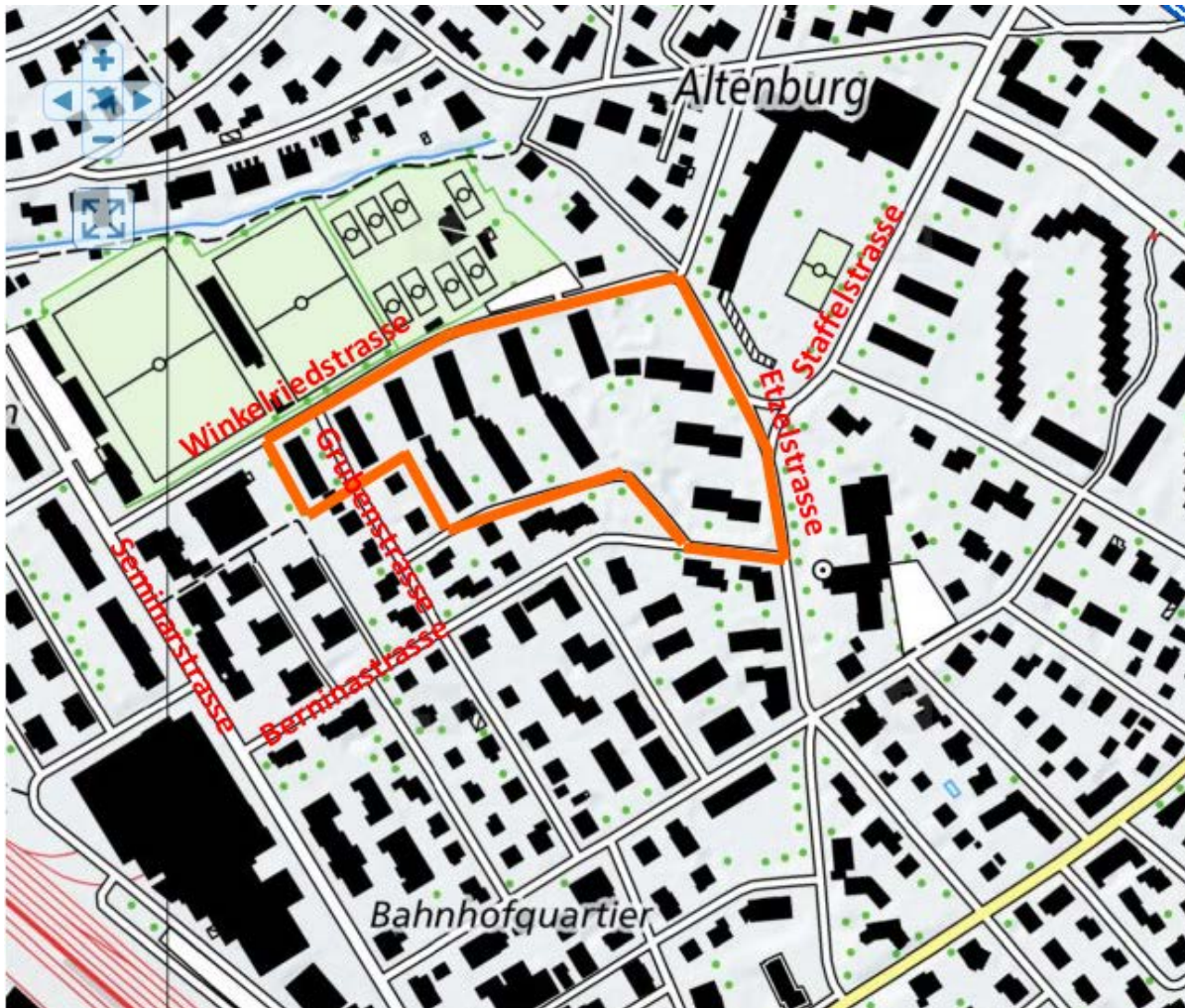


Abbildung: Lage der Siedlung Klosterbrühl (orange markiert) in der Nähe des Bahnhofs Wettingen

2. Vorgehen

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

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

Die Arbeitsschritte im Einzelnen:

Analyse

- Im Gespräch vom 9. März 2016 wurden mit dem Geschäftsleiter der Genossenschaft Läger Wohnen die speziellen Rahmenbedingungen, welche für die MIWO-Untersuchung mit dem Neubauprojekt entstehen sowie wichtige Mobilitätsaspekte der Siedlung besprochen.
- Die Bewohnerschaft wurde im Mai 2016 zu ihrem Mobilitätsverhalten und –bedürfnissen befragt. Der Fragebogen wurde dabei in die «Klosterbrühl-Ziitig» integriert. Weil der

Rücklauf nicht genügte, wurde die Befragung im Juni 2016 wiederholt. Bei der zweiten Befragung wurde der Fragebogen nur noch an diejenigen Haushalte geschickt, welche bei der ersten Umfrage nicht teilgenommen hatten. Grundlage war in beiden Fällen der MIWO-Fragebogen (siehe Anhang 3 im MIWO-Handbuch). Absender der Umfragen war Lägern Wohnen.

- Mittels des MIWO-Analyserasters wurde eine Bestandesaufnahme (siehe Anhang 1 im MIWO-Handbuch) durchgeführt. Zu dieser gehören auch eine Vorortbegehung (am 5. Juli 2016) sowie eine Fotodokumentation. Die Schwachstellen punkto Mobilität wurden in und um die Siedlung erhoben und dokumentiert.

Massnahmenkatalog / Bericht

- Basierend auf der Analyse wurden mögliche Massnahmen abgeleitet und aufgelistet (vergleiche Kapitel 4: Massnahmenvorschläge).
- Der Berichtsentwurf inklusive diese Massnahmenvorschläge wurde mit dem Geschäftsleiter der Genossenschaft Lägern Wohnen am 28. September 2016 besprochen und basierend auf das Gespräch bereinigt. Eine Präsentation im Rahmen Planung des Neubauprojektes – siehe Kapitel 1.2 (Architekt und Bauherrenvertreter) ist vorgesehen.

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

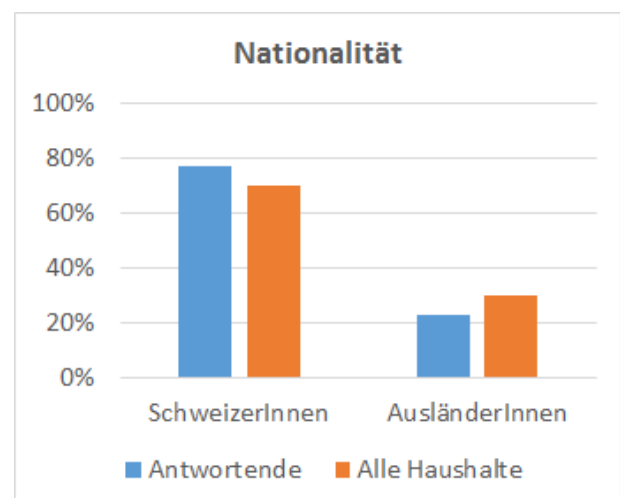
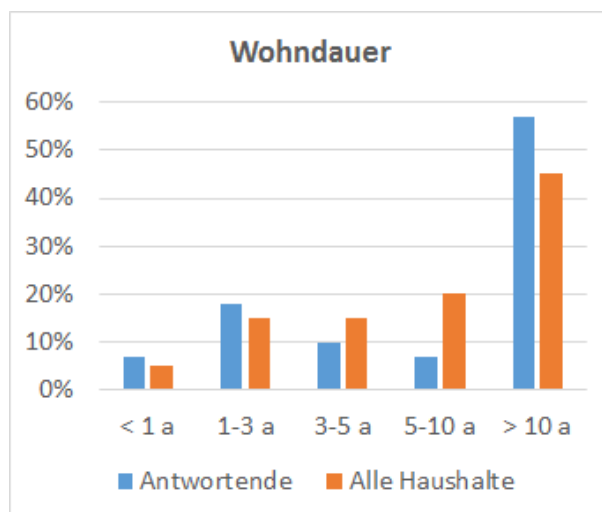
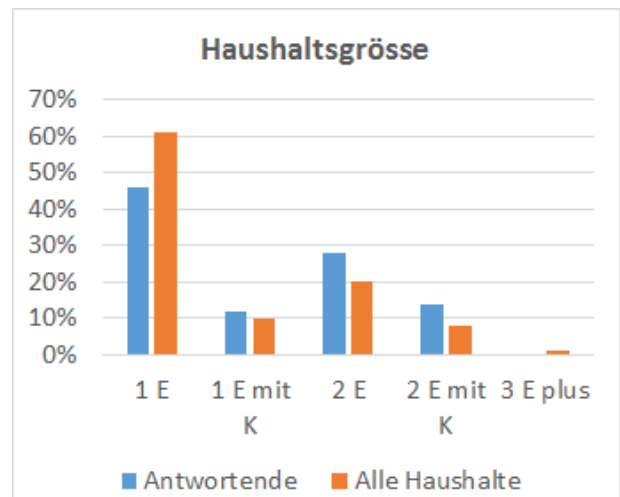
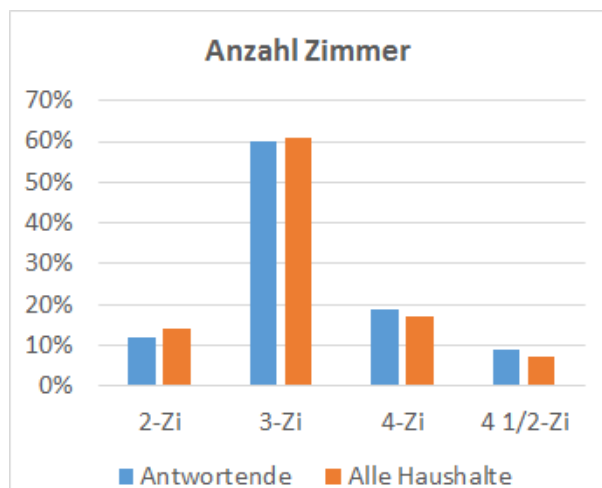
3.1 Befragung der Bewohnenden

3.1.1 Repräsentativität

Rücklauf Fragebogen

Anzahl Haushalte	127
Anzahl retournierte Fragebogen	70
Rücklauf	55%

Die Siedlung Klosterbrühl liegt mit 127 Haushalten im Vergleich zu den weiteren mit MIWO untersuchten Siedlungen im Durchschnitt. Die Rücklaufquote war mit 55% sehr hoch. Damit kann von einer guten Repräsentativität der Daten ausgegangen werden. Der Vergleich der sozio-ökonomische Kenndaten der Antwortenden mit denen der gesamten Mieterschaft zeigt nur geringe Abweichungen. Allerdings liegen ausser zur Wohnungsgrösse (Anzahl Zimmer) keine exakten Daten seitens Lägern Wohnen vor. Die restlichen Daten (Haushaltsgrösse, Wohndauer und Nationalität) basieren auf Schätzungen der Verwaltung. Bei den einzelnen Merkmalen zeigt sich folgendes Bild:



Bemerkungen: Grafik Haushaltsgrösse: E = Erwachsene; K = Kinder; Grafik Wohndauer: a = Jahre

Interessant ist, dass mit der ersten Umfrage (per Siedlungszeitung «Klosterbrühl Ziitig») fast keine AusländerInnen geantwortet haben, was auch sprachliche Gründe haben dürfte. Mit dem Nachfassen bei der zweiten Umfrage konnte dann der AusländerInnen-Anteil der Antwortenden erheblich gesteigert werden. Verglichen mit anderen Siedlungen konnte so insgesamt eine gute Beteiligung der AusländerInnen erreicht werden.

Die Abweichung bei der Wohndauer (5-10 a vs. > 10 a; a = Jahre) könnte daher stammen, dass einige Antwortende nicht mehr genau wissen, wann sie eingezogen sind. Werden die beiden Kategorien zusammengerechnet, ergibt sich fast perfekte Übereinstimmung zwischen Antwortenden und der Gesamtheit der Mieterschaft.

Diese Effekte berücksichtigt – antworten im Vergleich zur Gesamtheit der Haushalte – mehr Haushalte:

- Paare und Familien mit Kindern
- Haushalte, die noch nicht lange in der Siedlung leben
- Schweizer und Schweizerinnen

Insbesondere die Tatsache, dass mehr Haushalte antworten, welche noch nicht lange in der Siedlung leben, ist sehr interessant. In den meisten von MIWO untersuchten Siedlungen sind es eher diejenigen Haushalte, welche schon länger in der Siedlung leben, die ansonsten den Fragebogen zurückschicken.

Bei der Siedlung Klosterbrühl haben die neuen MieterInnen bereits vom Neubau-Projekt erfahren. Die Verwaltung hat allen Parteien, die bereits vor Ankündigung des Neubauprojektes Mieter waren, zugesichert, dass sie eine Wohnung im Neubau erhalten, wenn sie dies wünschen. Da der Neubau in Etappen erfolgt, können alle Umzugswilligen gleich in eine neue Wohnung innerhalb der Siedlung einziehen.

Bei denjenigen Mietenden, welche schön länger in der Siedlung leben und welche teilweise auch schon ein fortgeschrittenes Alter aufweisen, gibt es auch solche, die sich die Unannehmlichkeiten des Umziehens und des Bauprojektes nicht zumuten wollen und daher bereits jetzt in eine andere Siedlung umziehen.

3.1.2 Ergebnisse der Befragung

Verfügbarkeit der Verkehrsmittel

	In den befragten Haushalten	In Prozent zur Gesamtheit
Anzahl autofreie Haushalte	25	36%
Haushalte mit 1 Auto	35	50%
Haushalte mit 2 Autos	10	14%
Haushalte mit 3 und mehr Autos	0	0%
Motorisierungsgrad (Anzahl Autos / Person)	0.443	
Haushalte mit Roller und Motorräder	8	11%
Anzahl Haushalte mit E-Bikes	3	4%
Anzahl Haushalte mit Velos	55	79%
Anzahl Velos insgesamt	114	
Anzahl Generalabonnemente	21	
Anzahl Zonen-Abonnemente	26	
Anzahl Halbtax-Abonnemente	38	
Anzahl Mobility-Mitglieder	10	
Anteil Mobility-Mitglieder pro Person > 18 Jahre		9%

Auto-Parkplätze

	in befragten Haushalten
Anzahl abgestellter Autos auf gemietetem PP	42
Anzahl abgestellter Autos auf öffentlichen PP (blaue Zone)	1
Anzahl abgestellter Autos auf öffentlichen PP (weiss markiert)	8
Anzahl abgestellter Autos ausserhalb Siedlung	2
Keine Angabe	2
Anzahl Autos insgesamt	55

Fahrleistung

Fahrleistung pro Auto	13'275 km / Jahr
Fahrleistung pro Haushalt	10'430 km / Jahr
Fahrleistung pro Person	5'888 km / Jahr

Veloabstellplätze

	Anzahl
Velos abgestellt im Haus	87
Velos abgestellt draussen gedeckt	4
Velos abgestellt draussen nicht gedeckt	15
Keine Angabe	8
Anzahl Velos insgesamt	114

Angaben zur Parkplatzsituation

	Anzahl Antworten	zu wenig PP	eher zu wenig PP	gerade richtige Anzahl	eher zu viele PP	zu viele PP	
Parkplatzsituation	61	25%	26%	46%	3%	0%	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	57	42%	21%	12%	25%	100%
Motorrad	26	4%	11.5%	11.5%	73%	100%
ÖV	51	43%	19.5%	18%	19.5%	100%
Elektrovelo	22	4.5%	4.5%	0%	91%	100%
Velo	54	30%	20%	17%	33%	100%
längere Wege zu Fuss	67	39%	28%	27%	6%	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	
Einkaufsmöglichkeiten	68	81%	13%	6%	100%
ÖV-Angebot	69	87%	13%	0%	100%
Fusswege	69	87%	10%	3%	100%
Velowege	64	55%	33%	12%	100%
Veloabstellanlagen	63	30%	43%	27%	100%
Grünflächen	69	83%	17%	0%	100%
Spielflächen	56	50%	36%	14%	100%

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

Angaben zur Akzeptanz von preislichen Massnahmen

	Anzahl Antwort- ten	bin dafür	bin unter Umstän- den dafür	bin dage- gen	
Roadpricing	62	12%	8%	65%	100%
höhere PP-Gebühren in Zentren	64	16%	19%	65%	100%
höhere Benzinpreise	63	10%	8%	82%	100%
höhere PP-Gebühren Einkaufszent- ren	65	9%	11%	80%	100%

3.2 Bestandesaufnahme

3.2.1 Lage

Die Lage der Siedlung (siehe Abbildung in Kapitel 1.2) kann nicht als zentral bezeichnet werden. Die Siedlung liegt zwar nahe beim Bahnhof, welcher aber nicht im Zentrum der Gemeinde Wettingen liegt. Wettingen weist aber eine deutlich geringe Dichte an ÖV-Verbindungen auf als eine zentrale Lage in einer grösseren Stadt. Die Bevölkerungsdichte direkt bei der Siedlung beträgt gemäss GIS-Server ARE rund 90 Einwohner pro Hektar. Diese Dichte liegt deutlich unter den Werten zentraler Lagen in grösseren Städten.

Wichtige Bezugspunkte befinden sich allerdings nahe der Siedlung:

- | | |
|--|------------|
| - Entfernung zum Bahnhof Wettingen | 600 Meter |
| - Entfernung zum Ortszentrum (Landstrasse Wettingen) | 700 Meter |
| - Entfernung zum Zentrum der Stadt Baden | 1200 Meter |

Die Lage kann als „halbzentral“ bezeichnet werden.

3.2.2 Öffentlicher Verkehr

Der Kern der Siedlung wird der ÖV-Gütekategorie C nach Bundesamt für Raumentwicklung ARE zugerechnet – an zwei Rändern der Klasse B. Dies entspricht einer mittelmässigen ÖV-Erschliessung.

Der Bahnhof Wettingen liegt rund 600 Meter entfernt von der Siedlung. Von dort gibt es in eine Richtung circa 6 - 8 stündliche IR- und S-Bahnverbindungen. Die Fahrtzeit zur Stadt Baden beträgt 3 Minuten, zum HB Zürich rund 30 Minuten.

Die nächste Bushaltestelle (Wettingen, Stadion) befindet sich circa 250 Meter vom Siedlungsmittelpunkt entfernt. Sie wird von der Buslinie 3 bedient. Dazu gibt es mit Wettingen, Albisstrasse eine Bushaltestelle – in 600 Meter Entfernung, welche von den Linien 3 und 8 bedient wird. Die Buslinien verbinden die wichtigsten Ziele zwischen der Stadt Baden, Bahnhof Wettingen und dem Zentrum. Die Bedienungsdichte ist allerdings sehr unterschiedlich. Während die Linie 3 vier stündliche Verbindungen in eine Richtung anbietet, verkehrt die Linie 8 nur eingeschränkt. Sie weist zwei stündliche Verbindungen auf. An Sonntagen sowie am Abend gibt es kein Angebot. Circa 750 Meter entfernt von der Siedlung und auf der anderen Seite des Bahnhofs liegt die Haltestelle Wettingen, Bahnhof, welche die Linie 4 – mit vier stündlichen Verbindungen Montag bis Samstag - bedient.

Die Ausstattung der Bushaltestelle Stadion ist Richtung Baden perfekt eingerichtet (Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten). Richtung Bahnhof fehlt aber eine entsprechende Ausstattung. Der Busperron am Bahnhof ist neu gestaltet und sehr attraktiv. Hier gibt es Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz. Bei der Haltestelle Albisstrasse fehlt diese Ausstattung auf beiden Strassenseiten.

Rückmeldung der Bewohnenden via Fragebögen

59 Personen geben an, dass sie mit der Nähe / Angebot des öffentlichen Verkehrs zufrieden sind, 9 Personen sind teils/teils zufrieden, 1 Person ist nicht mehr mobil (SRK-Fahrdienst). Dazu gibt es eine einzige explizite Rückmeldung zum öffentlichen Verkehrsangebot. Die Person ist zufrieden mit dem öffentlichen Bus.

Die Vorort-Begehung stützt die Rückmeldungen der Bewohnenden. Im Bereich ÖV ist nur wenig Optimierungspotential auszumachen. Zu prüfen wäre eine Verdichtung des Angebots und die Ausstattung aller Bushaltestellen mit Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten.

3.2.3 Veloverkehr und Veloabstellanlagen

Die Voraussetzungen zum Velofahren sind mittelmässig. Die Siedlung ist ruhig und die angrenzenden Quartierstrassen weisen Tempo 30-Regime auf. Um an die wichtigen Orte zu gelangen, müssen aber (ausser zum Bahnhof) in jedem Fall grosse und vielbefahrene Strassen gequert werden. Der beste Weg zum Zentrum führt über die Staffelstrasse. Die Einmündung in die Zentralstrasse ist von der Wegführung her gewöhnungsbedürftig. Beim Einbiegen in die eine Strasse später folgende Landstrasse kann die Strassenseite beibehalten werden, danach ist aber zum Erreichen vieler Geschäfte das Queren der – grossen – Strasse notwendig.



Wegführung Ecke Staffel-/Zentralstrasse



Abstellplätze mit Stufen bei Center Passage

Öffentliche Veloabstellplätze gibt es vor der Center Passage (u.a. Aldi, Vögele Schuhe und Office World). Diese sind an sich mustergültig angelegt mit Witterungsschutz und Anlehnbügel, welche auch zum sicheren Festbinden genutzt werden können. Nicht optimal sind die Stufen zu den Abstellplätzen. Ungenügend sind die Abstellplätze beim Denner / Coop Pronto. Hier gibt es nur „Felgenkiller“-Abstellplätze, ungedeckt. Besser sieht es beim MM Migros aus, wo es gedeckte Abstellplätze gibt – allerdings mit einem untauglichen Lenkerhaltersystem, welches aber immerhin ergänzt ist mit Kabel zum Festbinden der Velos. Der Raum zum Parkieren der Velos ist zudem knapp. Beim Bahnhof Wettingen gibt es perfekt ausgestattete Parkierungsmöglichkeiten. Allerdings ist auch hier der Platz sehr knapp.



Veloabstellanlage bei Denner/Coop Pronto



Veloabstellanlage beim MM Migros



Veloabstellanlagen (Pedalparkier / zum Festbinden)
beim Bahnhof Wettingen

Die Veloabstellsituation innerhalb der Siedlung ist verbesserungsfähig. Alle Wohnblöcke verfügen über einen Abstellplatz pro Wohnung bei den Hauseingängen. Die Abstellplätze sind zu knapp bemessen, nicht gedeckt und auch nicht zweckmässig (Velos können nicht angelehnt und festgebunden werden). Sollen die Velos sicher abgestellt werden, müssen sie in den Keller getragen werden.



Abstellsituation vor den Hauseingängen



Treppenrampen im oberen Teil der Siedlung

Die Häuser im oberen Teil der Siedlung gegen die Etzelstrasse liegen leicht erhöht. Sie sind deswegen mit Rampen erschlossen, welche allerdings für Kinderwagen oder Spezialgefährte in der Breite zu knapp bemessen sind.

Rückmeldung der Bewohnenden via Fragebögen

Sichere Velowege Umgebung: 34 Personen sind zufrieden – 21 Personen teils/teils – 8 Personen sind unzufrieden. 1 Person merkt an, dass es keine sicheren Velowege gibt. Bei denjenigen, die sich zufrieden äussern, gibt es nur drei Antwortende, welche gar kein Velo besitzen.

Lage/Qualität der Veloabstellanlagen: 18 Personen sind zufrieden, 27 Personen teils/teils, 17 Personen sind unzufrieden, 1 Person merkt an, dass es keine gibt.

Dazu gibt es einige explizite Rückmeldungen zum Thema Velo. Sicherheitsprobleme in der 30er-Zone spricht eine Person an. Es bräuchte mehr Polizeikontrollen, weil Rechtsvortritt nicht beachtet, Kurven geschnitten werden, so dass die Velofahrenden aufs Trottoir ausweichen müssen. Zudem sei die neue Kreuzung an der Ecke Etzel-/Staffelstrasse schlecht konstruiert. Drei Antwortende merken an, dass das Tragen der Velos in den Keller mühsam ist. Diese Personen wün-

schen sich gedeckte Abstellplätze vor dem Haus. Es ist offensichtlich, dass beim Thema Velo Handlungsdruck vorhanden ist.

3.2.4 Fussverkehr und Aufenthalt

Die Fusswegssituation im Quartier ist direkt bei der Siedlung als gut zu bezeichnen, Richtung Zentrum als nicht optimal.

Der direkt an die Siedlung angrenzende Strassenbereich unterliegt dem Tempo 30-Regime. Die Tempo 30-Zone ist zudem sehr ansprechend gestaltet. An der Ecke Etzel-/Staffelstrasse gibt es auch hinreichend Sitzgelegenheiten, welche zum Aufenthalt einladen.



Ecke Etzel-/Staffelstrasse mit Bänken



Gute Signalisation zur Sicherheit der Kinder

Allerdings gibt es beim Zufussgehen grössere Barrieren – vor allem Richtung Zentrum (siehe auch Kapitel 3.2.3). Auch die Seminarstrasse zum Bahnhof weist einigen Verkehr auf.

Ein weiteres Manko ist die indirekte Wegführung Richtung Zentrum. Es müssen Umwege gegangen werden.

Die Höhenunterschiede innerhalb der Siedlung sind nur gering. Bei den höhergelegenen Häusern gibt es Treppen (mit Handläufen). Die Wege innerhalb der Siedlung sind dagegen mustergültig angelegt. Sie sind zudem beleuchtet.

Die Aufenthaltsqualität direkt bei der Siedlung ist sehr hoch. Der Aussenraumgestaltung wurde grosse Gewichtung beigemessen. Insbesondere der Raum mit dem Teich lädt zum Verweilen ein.



Beleuchteter Fussweg in der Siedlung



Idyllischer Aussenraum mit Teich

Für Kinder ist die Siedlung geeignet. Neben dem schön gestalteten Aufenthaltsbereich im oberen Teil der Siedlung sind auch die Rasenflächen zwischen den Häuserzeilen zum Spielen nutzbar. Gleich neben der Siedlung befinden sich Fussball- und Tennisplätze. Auch die Limmat ist nur 700 Meter entfernt, ein Freibad Richtung Baden 800 Meter und der nächst gelegene Wald 1 km.

Rückmeldung der Bewohnenden via Fragebögen

Mit den Fusswegen (direkt / sicher) sind 59 Bewohnende zufrieden, 7 Personen teils/teils und 2 Personen unzufrieden. 1 Person hat diese Frage nicht beantwortet.

Grünflächen in der Wohnsiedlung, respektive nahe Umgebung: 56 Personen sind zufrieden, 12 Personen sind teils/teils zufrieden. 1 Person hat diese Frage nicht beantwortet.

Spielflächen für Kinder: 28 Personen sind zufrieden, 20 Personen teils/teils, 8 Personen sind unzufrieden. 3 Personen merken an, dass es keine gibt. 11 Personen füllen die Frage nicht aus.

Mit den Fusswegen und den Grünflächen sind die Bewohnenden recht zufrieden, aber bei den Antworten zu Spielflächen zeigt sich ein gewisses Unbehagen. Worauf dieses gründet, kann nur vermutet werden. Die Frage beinhaltet das Spiel mit rollenden Fahrzeugen (Trottis, Skates u.a.). Hierfür ist die Siedlung nicht sehr gut geeignet. Dieser Umstand würde auch die Antworten erklären, welche aussagen, dass es überhaupt keine (solchen) Spielflächen gibt. Das Unbehagen könnte aber auch mit der Wahrnehmung von Gefährdung und Unsicherheit der Kinder rund um die Siedlung rühren. Siehe dazu auch das nachfolgende Kapitel 3.2.5. Ein relativ grosser Teil der Bewohnenden lässt diese Frage offen, wohl weil sie das Thema Spielflächen nicht betrifft.

Der Umstand, dass es zu diesen Themen von den Antwortenden keine einzige explizite negative Rückmeldung gibt, lässt darauf schliessen, dass die Zufriedenheit insgesamt doch eher hoch ist. Dazu gibt es mehrere explizit zufriedene Rückmeldungen, welche zumindest teilweise auf die hohe Lebensqualität in der Siedlung verweisen.

3.2.5 Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsregime

Verkehrsregime

Der Anteil der Haushalte ohne Auto ist mit 36 Prozent recht hoch. Entsprechend löst das Thema motorisierter Individualverkehr rund um die Siedlung sehr unterschiedliche Reaktionen aus. Die unmittelbar angrenzenden Strassen unterliegen dem Tempo 30-Regime (siehe Kapitel 3.2.3). Nahe der Siedlung verlaufen aber Hauptverkehrsachsen, welche beträchtliche durchschnittliche Tagesverkehrs (DTV)-Werte aufweisen. Sowohl die Schwimmbadstrasse (im Süden/ Westen der Siedlung), Alberich Zwysigstrasse (Osten) und auch die Landstrasse (Norden) weisen Werte von gegen 10'000 oder mehr Fahrzeugen pro Tag auf. Das hohe Verkehrsaufkommen führt denn auch zu Stau in Spitzenstunden und Ausweichverkehr auf den Quartierstrassen.

Es erstaunt daher nicht, dass die zentrale Achse Wettingens - die Landstrasse - im Agglomerationsprogramm Aargau-Ost, 2. Generation (verabschiedet vom Regierungsrat am 23. Mai 2012) als 1. Priorität-Handlungsraum erscheint. Der Massnahmenbeschrieb:

(...) Die Landstrasse ist gleichzeitig regionale Verkehrsachse (Kantonsstrasse), Einkaufsstrasse und lineares Zentrum von Wettingen mit 1/3 aller Arbeitsplätze und 1/7 aller Einwohner Wettingens. Sie weist bezüglich Gestaltung, Aufenthaltsqualität, Koexistenz der Verkehrsteilnehmer, Nutzungsmix, Städtebau, etc. vielfältige Defizite auf. Ausgehend von den Resultaten einer gesamtheitlichen Testplanung soll die Landstrasse als Rückgrat Wettingens und davon insbesondere der Strassenraum unter Wahrung der Koexistenz der Verkehrsteilnehmer aufgewertet werden. Die Testplanung stellt die Grundlage für einen kommunalen Entwicklungsmasterplan dar, welcher wiederum Basis für Anpassungen der BNO (Bau- und Nutzungsordnung) wird. (...)

Das Agglomerationsprogramm macht auch eine Aussage, in welchen Bereichen Verbesserungen erzielt werden sollen:

(...) Die Aufwertung des Wettinger Rückgrats lässt sich am schnellsten und effektivsten im Bereich des Grundeigentums der öffentlichen Hand stärken, also des Strassenraums inkl. angrenzender Parzellen im Gemeindebesitz. Aufwertungen im Bereich des Strassenraums sind auch die Voraussetzungen für nachgelagerte Investitionen von Privaten wie Wirtschaft. Die Umgestaltung des Strassenraums ist gleichzeitig auf die gewünschte zukünftige Entwicklung gemäss kommunalem Masterplan auszurichten. (...)

Mit der Umsetzung der Massnahmen kann eine deutliche Verbesserung in folgenden Wirksamkeitskriterien erzielt werden:

(...)

- Verminderung der Trennwirkung zwischen Quartieren; Verflüssigung des Verkehrs
- Voraussetzung für Innenverdichtung, Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit wie auch der Wertschöpfung von Wettingen; Stärkung des Wettinger Zentrums
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Koexistenz der Verkehrsteilnehmer
- Verringerung der Umweltbelastung durch Verstetigung und abschnittsweise Verkehrsberuhigung
- Anmerkung MIWO: (...) und hier könnte man ergänzen: Notwendige Steigerung der Lebensqualität in Wettingens Zentrum für eine bessere Standortattraktivität

(...)

Der Gemeinderat wählte für die Erstellung des vorliegenden Masterplans eine kooperative Vorgehensweise. Die öffentliche Mitwirkung mit Anhörung aller interessierten Gruppen und Betroffener wurde von Mai 2012 bis Oktober 2013 durchgeführt. Der Masterplan wurde von der Gemeinde im Juli 2014 verabschiedet. Im Mai 2016 wurde das Einwendungsverfahren mit den Betroffenen (mit schutzwürdigen eigenen Interessen) durchgeführt. Nächster und letzter Schritt ist die Diskussion der Vorlage im Einwohnerrat, dem Beschlussfassungsgremium.

Parkplätze / Anzahl Autos und Motorräder

Angaben von Lägern Wohnen

Gemäss Angaben von Christoph Bernet, Geschäftsleiter Lägern Wohnen sieht die Situation bei der Vermietung von Parkplätzen wie folgt aus:

Angebot	Anzahl	Preis pro PP
Auto-Parkplätze im Freien	6	CHF 40.- / Monat
Auto-Parkplätze in Sammelgarage	113	CHF 100.- / Monat
Motorrad-Parkplätze in Sammelgarage (3. UG)	10	CHF 20.- / Monat
Besucher-PP (draussen)	20	

Vermietungs-/Parkierungssituation	Anzahl
Vermietete PP an Bewohnende	90
Vermietete PP FremdmieeterInnen	6
Besucher-PP (draussen)	20 (gut besetzt)
Motorrad-Parkplätze in Sammelgarage	10
Mofa („Töffli) - in oberirdischer Einzelgaragenbox	26
Leerstand Auto-PP (ohne Mofa)	17

Die Kosten für die Anwohner-Parkkarten (blaue Zone) betragen: CHF 35.-/Monat.

Gemäss Aussage von Christoph Bernet, Geschäftsleiter Lägern Wohnen beträgt der Leerstand auf den siedlungseigenen Parkplätzen in der Tiefgarage 10–15%. Dies entspricht dem Normalzustand. Vor zehn Jahren war die Nachfrage gleich hoch wie heute, vor fünf Jahren gab es eine höhere Nachfrage. Im Winter ist die Nachfrage generell höher. Es gibt auch illegale Parkierung: nicht vermietete Plätze werden – ohne Bezahlung besetzt. Zum Teil parkieren auch Bewohnende auf den weissen nicht bewirtschafteten Parkplätzen, weil es gratis ist. Der Kostendeckungsgrad der vermieteten Parkplätze beträgt 100%, weil die alte Anlage grösstenteils amortisiert ist. Die Distanz von der Sammelgarage (im nördlichen Teil der Siedlung) zu den Wohnungen ist teilweise recht gross. Entsprechend müssen teils lange Wege über Treppen in der Tiefgarage und ungedeckte Aussenwege gegangen werden. Mit den Motorrädern gibt es keine spezifischen Probleme.

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 55%)
Anzahl Autos	55	100
Anzahl Motorräder, Roller	9	17

Die Bestandesaufnahme vom 5. Juli 2016 zeigt folgendes Bild:

Ort	Anzahl PP / weiss/blau	Zeit	Besetzungsgrad
Etzelstrasse	6 weisse PP	14 h	5 von 6 besetzt
Winkelriedstrasse	29 weisse PP	14.30 h	13/29
Winkelriedstrasse	11 blaue PP	15 h	1/11
Grubenstrasse	6 blaue PP	15.15 h	1/6
Etzelstrasse	6 weisse PP	17 h	6/6
Winkelriedstrasse	29 weisse PP	17 h	29/29
Winkelriedstrasse	11 blaue PP	15 h	6/11
Grubenstrasse	6 blaue PP	15.15 h	3/6

Bei der Winkelriedstrasse (Sportplätze) findet sich abends ein wild parkiertes Fahrzeug. In der anschliessenden Strassen südwärts (Berninastrasse, Grünstrasse) beträgt der Besetzungsgrad der blauen PP circa 50 Prozent, je näher gegen die Seminarstrasse – desto näher zu fast Vollbesetzung.

Bei den Besucher-PP fällt abends die grosse Zahl an Firmenautos auf. Die vorhandenen Plätze sind zudem gut ausgelastet.



Abstellsituation in der Winkelriedstrasse



Firmenfahrzeuge auf den Besucher-PP

Parkierung beim Ersatzneubau-Projekt

Das kantonale Gesetz über Raumentwicklung und Bauwesen (Baugesetz) vom 19. Januar 1993 ist in seiner Art sehr fortschrittlich. Besonders hervorzuheben ist die Regelung, wonach von der Parkplatzerstellungspflicht abgewichen werden kann, um in den Quartieren mit guter Anbindung an den ÖV die Voraussetzungen für autoarmes oder autofreies Wohnen zu schaffen.

Von den Möglichkeiten der kantonalen Gesetzgebung hat die Nachbargemeinde Baden Gebrauch gemacht. Sie hat in der revidierten Bau- und Nutzungsordnung die Voraussetzungen zum auto-reduzierten und autofreien Wohnen geschaffen. Ebensolches hat die Gemeinde Wettingen mit der Revision ihrer Bau- und Nutzungsordnung (BNO) vor. Für den BNO-Entwurf wurde im Mai 2016 das öffentliche Einwendungsverfahren durchgeführt. Ausstehend ist die politische Beschlussfassung.

Stellt man auf die obigen Angaben (aus der aktuellen Parkplatzvermietung von Lägern Wohnen sowie Befragung im Rahmen des MIWO-Projektes) ab, ist von einem Bedarf von weniger als 0.8 PP / Wohnung auszugehen.

Werden mit den Massnahmen für alternative Verkehrsformen bessere Angebote geschaffen, ist damit zu rechnen, dass sich der Bedarf noch weiter reduzieren lässt.

Bei einer PP-Quote von 0.7 etwa müssten im Neubauprojekt (bei 227 Wohnungen) 159 Parkplätze geschaffen werden. Wenn mit dem gleichen Autobestand wie heute gerechnet wird, müssten circa 180 Parkplätze geschaffen werden. Nicht berücksichtigt wäre der Umstand, dass auch im künftigen Projekt einzelne Fahrzeuge in der blauen Zone abgestellt werden dürften.

Angaben zur Fahrleistung

	Siedlung Klosterbrühl (Befragung)	Gemeinde Wettingen	Schweiz
Motorisierungsgrad Anzahl Autos pro 1000 Pers.	443	489*	539*
Fahrleistung pro Auto	13'275 km / Jahr	Nicht bekannt	12'580 km / Jahr
Fahrleistung pro Person	5'888 km / Jahr	Nicht bekannt	6'416 km / Jahr

* = Angaben aus dem Jahr 2014

Die Zahl der autofreien Haushalte beträgt gemäss Befragung 36% (vergleiche Kapitel 3.1.2). und liegt damit weit über gesamtschweizerischen Mittel von 21%. Auch im Vergleich zu den grösseren Städten ist der Wert überraschend hoch (Bsp. Zürich, Jahr 2010: 48%). Der Motorisierungsgrad ist ebenfalls tiefer als das Mittel in Wettingen wie auch in der Schweiz. Bei der Fahrleistung ist ein relativ hoher Wert pro Auto festzustellen. Dies besagt, dass die einzelnen zur Verfügung stehenden Autos gut genutzt werden. Die Fahrleistung pro Person liegt dagegen unter dem schweizerischen Mittel.

Sicherheit für Kinder

Die Einrichtungen für Kinder befinden sich nahe der Siedlung. Sie sind mehrheitlich mit geringer Gefahr (innerhalb des Tempo 30-Strassen-Regimes) erreichbar.

Die Einrichtungen befinden sich im Einzelnen in dieser Entfernung:

Kitas: Horte Seepferdli 200 Meter, Fuxli 700 Meter

Kindergarten: Kindergarten Lindenhof 200 Meter

Primarschule: Altenburg direkt neben Siedlung

Real- und Sekundarschule: Margeläcker 1.6 km

BIZ: Alberich Zwysigstrasse 72, 900 Meter

Rückmeldung der Bewohnenden via Fragebögen

Zum motorisierten Individualverkehr und zu den Parkplätzen äussern sich einige Antwortende mit Bemerkungen in den Fragebogen. Nachfolgend aufgeführt sind die Anregungen, Gedanken und Wünsche dieser Bewohnenden (Mehrfachnennungen):

- Mehr Kontrollen: Falschparkierer (auch in Tiefgarage), T30, Vortritt, Einbahn - 3 Nennungen
- „Falschverhalten“ der BewohnerInnen wird kritisiert: Besetzen von Besucher-PP, öff. PP, wildes Parkieren – 4 Nennungen
- Zu wenig Besucher-PP (öff. PP) – 9 Nennungen
- Problem PP-Besetzung bei Fussballspielen – 3 Nennungen
- hat noch immer einen weissen oder blauen PP gefunden – 1 Nennung
- versteht Einbahnregelung in Berninastrasse nicht – 1 Nennung

Generell kann ein Unbehagen betreffend Verkehrsprobleme und Parkplätze festgestellt werden. Die einen wünschen sich einseitig mehr Parkplätze, sie finden, es habe einfach zu wenig. Ein anderer Teil der Bewohnenden ärgert sich über das Falschverhalten von AutomobilistInnen. Festgehalten werden kann aber auch, dass die Anzahl der Antwortenden, welche sich explizit zu diesen Themen äussern, nicht sehr hoch ist und zudem einige sich auch positiv äussern, beispielsweise dass es eine Tiefgarage gibt.

3.2.6 Carsharing und weitere Mobilitätsdienstleistungen

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

Der nächste Mobility-Standort ist 600 Meter entfernt beim Bahnhof Wettingen (4 Autos). Auch der Standort Wettingen Spitex ist 600 Meter entfernt (1 Auto).

Die Verwaltung steht Mobilitätsdienstleistungen offen gegenüber. Denkbar wäre etwa ein Reparaturservice für Velo und Zubehör sowie eine Kooperation mit einem Taxi-Unternehmen (Mengenrabatt).

3.2.7 Versorgung

Die Versorgungslage kann als gut bezeichnet werden. Allerdings ist das nächste grosse Coop-Geschäft (im Tägipark) weit weg und schlecht mit ÖV erschlossen. Gemäss der Verwaltung von Lägern Wohnen kaufen die Bewohnenden vor allem oben genannten Coop wie auch im MM Migros an der Landstrasse ein. Positiv sind gemäss Verwaltung auch die Bäckerei und der Quartierladen zu bewerten, ansonsten ist das Nahangebot eher dürftig. Es besteht ein Gestaltungsplan für Geschäfte in der Seminarstrasse. Dies würde die Versorgungslage verbessern.

Die Entfernungen der wichtigsten Geschäfte in der Umgebung: Volg 350 Meter, Post und Bancomat bei Bahnhof 600 Meter, Spezialitätengeschäft 800 Meter, diverse Geschäfte (MM, Denner, Aldi etc.) 1 km, Coop Tägipark ca. 1.5 km

Rückmeldung der Bewohnenden via Fragebögen

Mit Nähe / Angebot von Einkaufsläden des täglichen Bedarfs sind 55 Personen zufrieden, 9 Personen teils/teils und 4 Personen unzufrieden, 1 Person hat zu dieser Frage nichts angekreuzt, weil sie auf den SRK Fahrdienst angewiesen ist.

Eine Person schlägt vor, eine Einkaufs-Möglichkeit zu prüfen mit Hauslieferung für schwere und sperrige Güter wie Getränke, Baby- Toilettenpapier etc. – ca. zwei Mal wöchentlich. Einige Bewohnende könnten dadurch auf ein Auto verzichten. Die Lebensqualität für jüngere Familien, auswärts Arbeitende und RentnerInnen würde damit merklich verbessert.

4. Massnahmenvorschläge

4.1 Allgemeines

Die Rücklaufquote bei der Befragung der Bewohnenden beträgt sehr gute 55 Prozent. Die Antworten können als genügend repräsentativ angeschaut werden. Entsprechend können sie als Basis für eine allfällige Massnahmenumsetzung verwendet werden. Kleinerer oder grösserer Handlungsbedarf kann praktisch in jedem Handlungsfeld ausgemacht werden.

4.2 Massnahmenvorschläge

Ref. = Referenz Kapitel 3.2; Bet. = hauptsächlich Beteiligte; LW = Lägern Wohnen;
bm = badenmobil

Nr.	Massnahme	Ref.	Bet.
1	In der Verwaltung: - LW erarbeitet Grundsätze für die Mobilität und das Mobilitätsmanagement in ihren Siedlungen (in Abstimmung mit den Zielen der jeweiligen Standortgemeinde) - Das Mobilitätsmanagement wird in die Planungsprozesse integriert - Die Verwaltung geht mit gutem Beispiel voraus. Es wird auch ein Mobilitätsmanagement in der Verwaltung etabliert	Allg.	LW
2	Es wird eine gemeinsame Sitzung mit Lägern Wohnen, Gemeinde Wettingen, ggf. badenmobil und MIWO organisiert, an welcher die Massnahmen 3 bis 6 besprochen werden.	3.2.2 / 3.2.3	LW / G'de / bm
3	LW deponiert bei badenmobil den Bedarf für eine Verdichtung des Taktes der Buslinien Nr. 3 und 8 (insbesondere werktags und samstags abends sowie sonntags).	---	LW / bm
4	Die Verantwortlichen der Gemeinde Wettingen nehmen mit den Betreibern der Center Passage Kontakt auf und klären eine mögliche Abschrägung der Stufen zu den Veloabstellplätzen ab.	3.2.3	G'de
5	Die Verantwortlichen der Gemeinde Wettingen nehmen mit den Betreibern der Gewerbeliegenschaft (Denner / Coop an der Landstrasse) Kontakt auf und klären Verbesserungen der Abstellmöglichkeiten fürs Velo ab (Witterungsschutz, Diebstahlsicherheit, Anlehnbarkeit).	3.2.3	G'de
6	Die Verantwortlichen der Gemeinde Wettingen nehmen mit den Betreibern des MM Migros Landstrasse Kontakt auf und klären einen möglichen Ausbau sowie die Optimierung der Veloabstellplätze ab.	3.2.3	G'de

7	<p>LW sorgt im Rahmen des Neubauprojektes dafür, dass das Angebot an Veloabstellplätzen hinreichend und von guter Qualität ist. Als Referenzgrösse für die Dimensionierung der Anlagen kann die Befragung der BewohnerInnen (mit Reserve!) herangezogen werden. Beachtet werden sollten auch allfällige Änderungen im Mietermix (mehr Familien = mehr Velos). Empfohlen wird ein sehr grosser Anteil an gedeckten, ebenerdig zugänglichen und diebstahlsicheren Abstellplätzen. Ein grosses Augenmerk muss zudem dem Abstellen von Spezialrädern, Kinderwagen, Kindervelos, Anhänger sowie Aussen-spielzeug gewidmet werden.</p> <p>Den zuständigen Architekten werden Grundlagen zur Verfügung gestellt (beispielsweise Handbuch Veloparkierung des ASTRA).</p>	3.2.3	LW
8	<p>LW beantragt bei der Polizei, regelmässig Kontrollen zur Einhaltung von Tempo 30 rund um die Siedlung durchzuführen, damit die Kinder nicht gefährdet werden.</p>	3.2.3	LW / G'de
9	<p>LW regt bei den Verantwortlichen der Gemeinde Wettingen an, für das ganze Quartier eine Schwachstellenanalyse Fussverkehr durchzuführen. Dabei geht es um eine direktere Fussgängerweg-Führung Richtung Landstrasse und Zentrum (Lindenhof u.a.) sowie um punktuell gefährliche und unattraktive Situationen.</p>	3.2.4	LW / G'de
10	<p>LW überprüft im Rahmen des Neubauprojektes, ob eine Begegnungszone am Siedlungsweg/Grubenstrasse möglich ist. Eine solche könnte einen Beitrag liefern, das heute bestehende Manko an Strassenspielflächen (für rollende Spielzeuge und –gefährte) zu beheben.</p>	3.2.4	LW
11	<p>LW evaluiert zusammen mit der Gemeinde Wettingen eine Lösung, wie das Parkplatzangebot im Neubauprojekt dimensioniert werden soll. Gegebenenfalls kann darüber hinaus auch eine Neuregelung der geltenden kommunalen Parkplatzordnung angeregt werden. Grundsätzlich gibt es heute freie Aussenparkplätze (ausser wenn Spiele im Stadion stattfinden). Vorgeschlagen wird eine Siedlungsgrenzen überschreitende Betrachtung des ganzen Quartiers. Sind im ganzen Gebiet genügend öffentliche Parkplätze vorhanden, kann das Angebot an siedlungseigenen Parkplätzen reduziert werden, beispielsweise auf einen Wert von 0.6 PP/Whg. In die Gesamtbetrachtung sollte die Entwicklung der nicht bewirtschafteten weissen sowie der blauen Parkplätze einbezogen werden. Was sind die Pläne der Gemeinde Wettingen? Empfohlen wird generell ein knappes Parkplatzangebot, welches zudem flächendeckend bewirtschaftet wird sowie die Förderung der motorfahrzeugfreien Alternativen.</p>	3.2.5	LW / G'de
12	<p>LW beantragt bei der Polizei, regelmässig Kontrollen des ruhenden Verkehrs vorzunehmen. Zudem überprüft LW siedlungsintern, ob nicht bezahlte Plätze von unberechtigten Fahrzeughaltern besetzt werden. Fehlverhalten wird verzeigt.</p>	3.2.5	LW / G'de

13	LW regt bei den Verantwortlichen der Gemeinde Wettingen eine Studie zum Abstellen von Firmenfahrzeugen im Quartier an: wie viele Parkplätze (Besucher-PP von Siedlungen und öffentliche) werden zu welchen Zeiten wo abgestellt? Gibt es einen Handlungsbedarf in dieser Thematik? Welche Lösungen könnten erwogen werden?	3.2.5	LW / G'de
14	LW prüft ein Carsharing-Angebot für das Neubauprojekt. Empfohlen wird die Einrichtung eines Standplatzes mit ein bis zwei Fahrzeugen oder mobility@home. Der Bedarf muss noch genauer abgeklärt werden. Die Bewohnenden werden über die Möglichkeiten des Car-Sharing informiert.	3.2.6	LW
15	An einem Bewohneranlass werden neben den Car-Sharing-Möglichkeiten auch das Car-Pooling und konkrete Angebote wie «Cartribe» vorgestellt.	3.2.6	LW
16	LW prüft einen Reparaturservice für Velo und Zubehör und/oder eine Werkstatt mit Werkzeugen.	3.2.6	LW
17	LW klärt mögliche Kooperationen mit Taxi-Unternehmen ab (beispielsweise Bons für Gratisfahrten à CHF 30.-, Reduktion auf Taxifahrten oder Mengenrabatte für die Siedlung etc.).	3.2.6	LW
18	LW 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	LW
19	LW organisiert einen Anlass für die Bewohnenden, an welchem die Mobilität und gute nachbarschaftliche Lösungen thematisiert werden. Einzelne mögliche Themen für den Anlass siehe oben.	3.2.6	LW
20	LW prüft beim Neubauprojekt die Bereitstellung einer Infrastruktur für Elektromobilität.	3.2.6	LW

Anhang: Explizite Rückmeldungen BewohnerInnen

Nummer / Fragebogen	Bemerkung in Fragebogen
1	Einkaufsmöglichkeit mit Hauslieferung für schwere und sperrige Güter, um so auf das Auto verzichten zu können
3	Zufrieden mit dem öffentlichen Bus
10	Zufrieden
14	Zufrieden
18	Zufrieden
20	Gedeckter Veloabstellplatz beim Haus; Umständlich, Velo in den Keller zu stellen; Keine gedeckte Veloabstellplätze
22	Oftmals zu wenig/keine Besucher-PP
23	Mehr Besucher-PP
24	Zu wenig Besucher-PP; Zum Veloraum muss man rauf und runter; dafür ist ein Elektro-Velo zu schwer
25	Besucher-PP stets besetzt; Gehwege werden aufgrund abnehmender PP zu parkiert
26	Vermutlich parkieren einiger Mieter auf öffentlichen PP
27	Verbesserungen durch Tempo 30; Eher ruhig, da Strasse in Siedlung zT Einbahn; Positiv: Garage in Quartier
32	Zu wenig Kontrollen; Falschparkierer; Durch Einbahnstrasse fahren in falsche Richtung
33	Keine Vorschläge
36	Nicht mehr mobil, benötigt SRK-Fahrdienst
39	Zufrieden
40	Mehr Besucher-PP, da diese viel besetzt sind, wenn es im Stadion Fussballspiele gibt
41	Zufrieden
43	Überdachte Velo-Abstellplätze vor dem Haus gewünscht
56	Zufrieden
66	Nicht zufrieden, dass so viele Autos wild parkiert werden in der Siedlung
67	Zu viel Besucher-PP durch Anwohner blockiert; Fahrzeuge in der Tiefgarage sollten die Parkfelder nicht überragen
68	Zufrieden, hat IMMER einen PP gefunden; Nur wenn im Stadion Gäste sind ist alles besetzt, dauert aber nur paar Stunden
69	Aufgrund Nähe zum Stadion hat es oft zu wenig Aussen-PP
70	Mehr Blitzkästen; Mehr Polizeikontrollen (Rechtsvortritt, Tempo 30, Schneiden von Kurven): Ausweichen aufs Trottoir mit Velo; Neue Kreuzung schlecht konstruiert (Etzelsstr/Staffelstr); Mit Auto wären wir nicht auf so günstigen Wohnraum angewiesen