



Verkehrsparen in Siedlung und Quartier

Wohnungsbezogene Mobilität in der
2000-Watt-Gesellschaft

Teilbericht
Siedlung Industrie 1 - 4,
Industriequartier
Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals BEP

Thomas Schweizer
Samuel Bernhard


Fussverkehr Schweiz
Fachverband der FussgängerInnen
Mobilité piétonne
Association suisse des piétons



**Club der
Autofreien
Schweiz**

Verkehrsparen in Siedlung und Quartier

Wohnungsbezogene Mobilität in der 2000-Watt-Gesellschaft

Teilbericht

Siedlung Industrie, Industriequartier Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals BEP

Bestandesaufnahme und Massnahmenvorschläge

Juli 2011

Bearbeitung

Club der Autofreien der Schweiz CAS

Quellenstrasse 27
8005 Zürich
Tel. 044 430 19 31
info@clubderautofreien.ch

Fussverkehr Schweiz

Klosbachstrasse 48
8032 Zürich
Tel. 043 488 40 30
info@fussverkehr.ch

Download:

www.clubderautofreien.ch
www.fussverkehr.ch

Projekträger



1. Übersicht

Beim Projekt Verkehrsparen in Siedlung und Quartier werden vertiefte Kenntnisse und Handlungsmöglichkeiten bezüglich Reduktion der wohnungsbezogenen Mobilität untersucht. Das Projekt liefert damit einen Beitrag zur 2000-Watt-Gesellschaft, welche von der Zürcher Bevölkerung als Zielgrösse gutgeheissen wurde.

Im vierten Quartal 2010 wurden von Studierenden der Hochschule Rapperswil HSR Bestandaufnahmen in sieben Genossenschafts-Siedlungen der Stadt Zürich gemacht. Dabei wurden die BewohnerInnen der Genossenschafts-Siedlungen zu ihrer Mobilität befragt. Die Studierenden der HSR haben basierend auf den erhobenen Daten und Begehungen vor Ort Mobilitätskonzepte /-pläne für die einzelnen Siedlungen erstellt. So auch für die Siedlung Industrie der Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals BEP im Industriequartier. Die Mobilitätskonzepte /-pläne wurden an der HSR in Rapperswil am 21. Dezember 2010 präsentiert.

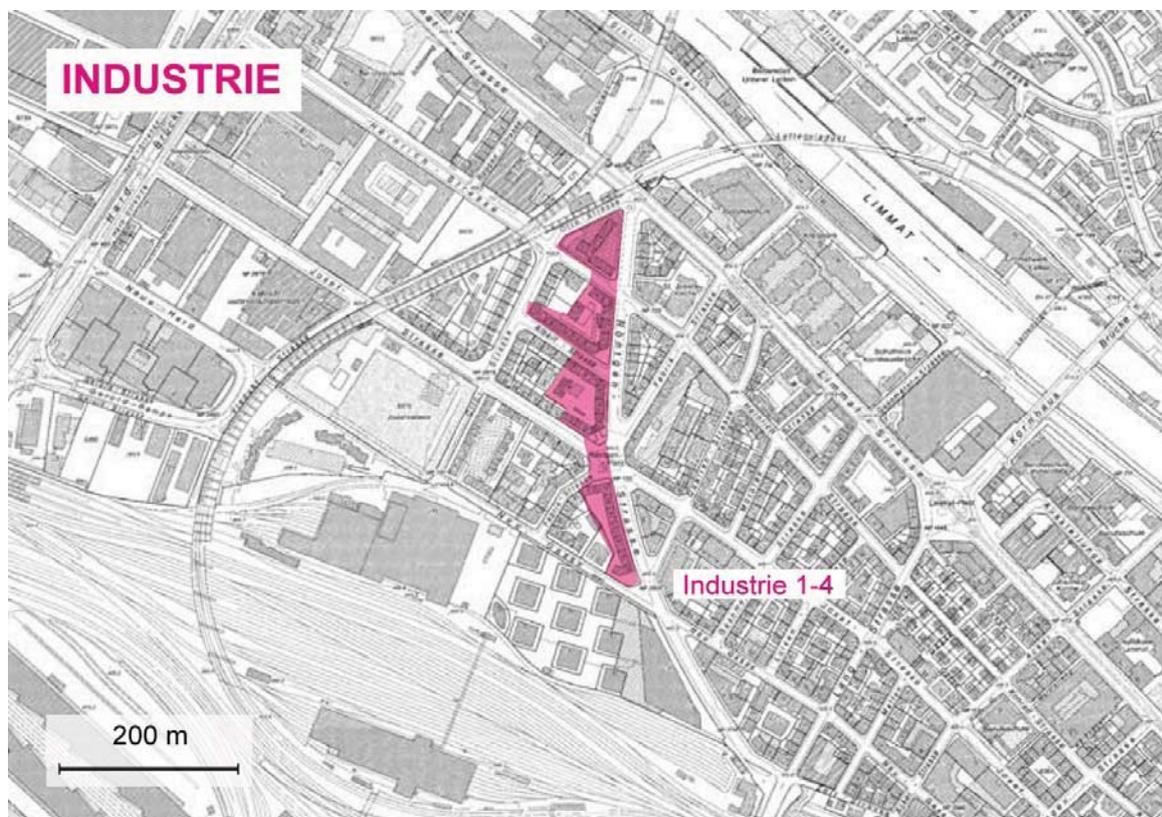


Abbildung: Lage der Siedlung Industrie im Industriequartier Zürich

Das Projektteam von «Verkehrsparen» hat im ersten Quartal 2011 die erhobenen Daten weiter ausgewertet und in Berichtsform zusammengefasst. Verfügbar ist ein Bericht, welcher die Resultate über alle untersuchten Siedlungen und Genossenschaften vergleicht, die Massnahmenpläne für die einzelnen Siedlungen (CD mit Plänen im Format A0 plus Ausdruck im Format A3 in der zuvor der BEP geschickten Teilberichts-Version vom 15. April 2011) und die vorliegende Bestandaufnahme und Massnahmenvorschläge für die Siedlung Industrie der BEP im Industriequartier sowie der weiteren sechs untersuchten Siedlungen.

Die Resultate inklusive der Fragebogen werden den beteiligten Genossenschaften zur Verfügung gestellt. Nach Sichtung der Resultate durch die Genossenschaften, wurden diese zusammen mit dem Projektteam besprochen.

2. Inhalt

Dieser Teilbericht umfasst folgende Bereiche:

- Angaben zur Parkierungssituation in der Siedlung
- Angaben aus dem Erstgespräch zu Mobilitätsthemen vom Oktober 2010 zwischen Franziska Piderman, Vorstandsmitglied und Mitglied Sozialkommission der BEP, Thomas Schweizer, Vertreter Projektteam und einem Studenten HSR sowie nachträgliche Ergänzungen durch Frau Piderman
- Angaben der BewohnerInnen zu Mobilitätsthemen (aus den ausgefüllten Bemerkungsfeldern der Fragebögen)
- Zusammenfassung der Massnahmenvorschläge aus dem Mobilitätskonzept /-plan der Studierenden
- Angaben aus dem Zweitgespräch vom 7. Juni 2011 zwischen Franziska Piderman, Vorstandsmitglied und Mitglied Sozialkommission der BEP und Samuel Bernhard, Vertreter des Projektteams
- Eckdaten der Siedlung

3. Bestandesaufnahme und Massnahmenvorschläge für die Siedlung Industrie

3.1. Parkierungssituation in der Siedlung

Die Parkierungssituation wurde anhand der eingegangenen 99 Fragebogen ermittelt. Die Rücklaufquote war mit 31% sehr hoch. Die Anzahl der autofreien Haushalte ist mit 77% äusserst hoch. 67% der autobesitzenden Haushalte geben an, private Parkplätze zu besitzen, 29% verfügen über Parkkarten und 4% machen hierzu keine Angabe.

Im Erstgespräch gibt Frau Piderman, BEP, folgende Eckwerte zum Angebot an Autoabstellplätzen bekannt:

Für die autobesitzenden Haushalte unter den total 318 Haushalten der Siedlung stehen keine oberirdische und 34 unterirdische Abstellplätze zur Verfügung. Vermietet 100% an die BewohnerInnen der Siedlung. Es gibt keine FremdmieterInnen und auch keine Besucherparkplätze. Es gibt keinen Leerstand und der Preis pro Garagenplatz beträgt CHF 121.-

Die Situation zur Parkierung schildert Frau Piderman qualitativ wie folgt:

Die Siedlung BEP entlang der Röntgenstrasse verfügt in den Altbauten über keine Parkplätze. Im Neubau an der Ecke Heinrichstrasse ist aber eine Tiefgarage vorhanden. 2/3 der autobesitzenden Haushalte hat hier einen eigenen Parkplatz. Die Parkplätze sind Sache der MieterInnen. Da es keine Parkplätze hat, ist dies bei der Baugenossenschaft kein Thema. Die Liegenschaften sind teilweise bereits renoviert, bei anderen steht die Renovation bevor. Diese ist mit einer Veränderung des Mietermixes verbunden. Neu werden eher Familienwohnungen angeboten. Ursprünglich v.a. Eisenbahner, die ohnehin ein GA haben heute etwas durchmischer. Zurzeit besteht kein

Handlungsbedarf, es ist allen MieterInnen klar, dass keine Parkplätze vorhanden sind. Es gibt keine Möglichkeit der illegalen Parkierung. Die Kontrolle ist Sache der Stadt. An Wochenenden ist der Parkierungsdruck gross. Es sind vor allem Auswärtige, die hier parkieren.

3.2. Angaben aus dem Erstgespräch zu Mobilitätsthemen

Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur:

Die Zahl ist nicht bekannt. Die Abstellplätze können – aus Denkmalschutzgründen – nicht überdeckt werden, weil sie unter integralem Schutz stehen (Gartendenkmalpflege + Häuser unter Schutz). Velos können direkt beim Eingang innen parkiert werden. Der Platz ist aber beschränkt. Bei den renovierten Gebäuden wurden Rampen gebaut. Die Zahl der Abstellplätze ist nicht bekannt. Es gibt aber auch nur über die Treppen erreichbare Keller. Die Keller sind durchgehend zwischen den Häusern, das ergibt etwas Spielraum. In den älteren Gebäuden muss das Velo hinunter getragen werden. Der Platz ist knapp, wird aber als ausreichend angesehen. Nicht fahrtüchtige Velos werden regelmässig aussortiert und in den Osten verschenkt. Strassenseitig ist Vorgartenschutz und daher betreffend einer besseren Platzierung kaum etwas möglich. Mit der Änderung der Mieterschaft (mehr Familien) ist auch der Bedarf an Abstellplätzen gestiegen. Zu Anregungen seitens der MieterInnen ist nichts bekannt. Kinderwagen sind ein Problem, der Raum ist knapp. Das Quartier wird bezüglich Velorouten als attraktiv eingeschätzt. Es werden keine Verbesserungsmöglichkeiten gesehen.

Öffentlicher Verkehr:

Beim öV gibt es keine Mängel.

Versorgung mit täglichem / wöchentlichem Bedarf:

Migros Limmatplatz ist sehr wichtig. Weiter ist ein kleiner Coop am Röntgenplatz vorhanden. Es gibt diverse kleinere Läden, beispielsweise ein Tamile mit z.T. Kundschaft aus grossem Einzugsgebiet (führt zu Parkierungsproblem am Samstag). Dazu ist neue Infrastruktur in den Bögen im Viadukt entstanden. Bezüglich Wünschen zur besseren Anbindung (Fuss- und Veloweg-Netz, Verkehrssicherheit, öV-Verbindung) werden die Schulwege als Problem eingestuft: die Schulhäuser Limmat und Kornhaus erfordern Querung der Limmatstrasse, der Limmat sowie auch der Langstrasse. Zur Schulwegsituation können aber keine detaillierten Auskünfte gegeben werden.

Mobilitätsdienstleistungen:

Hauslieferdienste: Die Entgegennahme von Post erfolgt informell (Nachbarschaftsbeziehungen).

Mobility: Es hat genügend Standplätze in der Umgebung.

Verleih von Velos / Anhängern, Reparaturservice für Velo: Bedarf unklar.

Bezüglich Anreize für die BewohnerInnen (z.B. Mieterticket, Vergünstigung für Mobility-Mitgliedschaft etc.) wird festgehalten, dass es viele Angestellte gibt bei den SBB und VBZ, welche bereits von vergünstigten, respektive bei den Aktiven sogar von kostenlosen Abonnements profitieren.

Allgemeine Themen:

Die Renovation von Industrie 2 steht an. Die BewohnerInnen werden umgesiedelt. Ob sie wieder zurückkommen ist unklar. Neu werden eher Familien kommen.

Industrie 3 wird nur sanft renoviert. Heute kostet eine 3-Zimmer-Wohnung CHF 700.-, nachher wird es nur wenig mehr sein.

Die Stadt mietet den Kindergarten in Innenhof. Dieser wird aber mit dem Grundstufenmodell überflüssig. Die Zukunft noch offen.

Weitere Verkehrsberuhigung ist denkbar.

3.3. Angaben der BewohnerInnen zu Mobilitätsthemen

Anzahl eingegangener Fragebogen: 99

Anzahl Fragebogen mit Bemerkungen: 44

Die Quote an Fragebogen mit Bemerkungen ist mit 44% hoch. Etliche Haushalte haben sich gleich zu mehreren Bereichen mit Bemerkungen und Verbesserungsvorschlägen geäußert.

Autobenützung:

9 Haushalte sprechen sich zum Thema Autobenützung aus. Alle im Sinne einer sparsamen Nutzung und im rechtfertigenden Sinne, wieso das Auto überhaupt benützt wird. Zwei Haushalte sprechen sich gar explizit für Verbote aus – zwecks Quartierberuhigung.

Abstellplätze:

9 Haushalte äussern sich zu den Autoabstellplätzen. Kein einziger spricht sich für eine Erhöhung des Angebotes aus. Gefordert wird im Grundtenor vielmehr ein Abbau von Parkplätzen, ein Haushalt spricht sich für 24 Stunden gültige blaue Zonen aus, damit diese etwas bewirken, eine Person sieht Probleme mit „Party-people“ und deren Suchverkehr, ein Haushalt regt Stromanschluss für e-Autos an.

Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur:

9 Haushalte sprechen sich für eine Verbesserung der Veloinfrastruktur aus. Am meisten genannt werden mehr Velowege, mehr Sicherheit der Velowege durch getrennte Fahrbahnen und mehr Quartier-Abstellmöglichkeiten oder bei Grossverteilern.

11 Haushalte wünschen sich Verbesserungen bei den Abstellmöglichkeiten in der Siedlung, die meisten wünschen bessere ebenerdige und geschützte Velounterstände vor dem Haus, da es mühsam ist das Velo in den Keller zu tragen. Ein Haushalt regt Stromanschlüsse bei Velostand für e-Bikes, e-Roller an.

Öffentlicher Verkehr:

9 Haushalte äussern sich zum öV, alle im grundsätzlich befürwortenden Sinne. Zwei davon wünschen einen Ausbau, einer die öV-Propagierung bei Party-People, einer will keinen weiteren Ausbau. Zwei Haushalte sprechen die öV-Preise an, einer wünscht Gutscheine für günstigere öV-Nutzung, einer schlägt Aufhebung des Nachtzuschlags bei der VBZ vor – damit könnten die Ausgänger auf den öV gebracht werden.

Versorgung mit täglichem / wöchentlichem Bedarf:

Kein einziger Haushalt spricht die Versorgung mit täglichem / wöchentlichen Bedarf an.

Mobilitätsdienstleistungen:

3 Haushalte sprechen Mobilitätsdienstleistungen an, zwei davon einen Mobiltiy-Standplatz in der Siedlung. Ein Haushalt regt ein Liefersystem von den Kaufhäusern zu den Quartieren an.

Allgemeine Themen:

22 Haushalte sprechen allgemeine Mobilitätsfragen an. Praktisch alle sind für eine nachhaltigere Verkehrssituation und schlagen diverse Massnahmen zur Einschränkung des Autoverkehrs vor, beispielsweise Road-Pricing, Sperrungen für den Durchgangsverkehr, mehr Kontrollen und Bus-

sen bis hin zu autofreien Zonen – oder gar autofreien Stadt. Zwei Haushalte sprechen sich kritisch gegenüber den VelofahrerInnen aus und wünschen eine Eindämmung des Veloverkehrs. Ein Haushalt wünscht eine bessere Trennung von Trottoirs und Velos – wohl aus denselben Gründen. Ein Haushalt gratuliert zu diesem guten statistischen Projekt.

3.4. Massnahmenvorschläge der Studierenden

Im Mobilitätskonzept /-plan zur Siedlung Industrie werden folgende Massnahmen vorgeschlagen (Details dazu in den Plänen im A0-Format – im Teilbericht, Version vom 15. April 2011):

Abstellplätze:

- Keine Massnahmen vorgeschlagen

Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur (Massnahmen Siedlung):

- Veloabstellplatz-Situation im Rahmen des Möglichen verbessern

Ergänzender Vorschlag (nicht in Massnahmenplänen der Studierenden)

- Abschliessbare Velobox – ev. auch auf öffentlichem Grund – mit kostenpflichtigen Stellplätzen als Zusatzangebot (Massnahme Siedlung und Stadt)

Mobilitätsdienstleistungen (Massnahmen Siedlung):

- System und Standorte Mobility bekannt machen
- Mit Mietertickets öV-Abonnemente vergünstigen
- Velo- und Anhängerleih einführen
- Informationen über Dienstleistungen / Hauslieferdienste / Fahrplanaushänge etc.
- Günstigere Gemeinschaftskonditionen für Taxi- und Kurierdienste
- Gratisabgabe Mobilitätsinformationen Stadt Zürich an NeumieterInnen

Ergänzende Vorschläge (nicht in Massnahmenplänen der Studierenden)

- Vergünstigungen für Mobility-Mitgliedschaft (Massnahme Siedlung)
- Plattform für Car-Pooling (Massnahme Siedlung)
- Weitere Kommunikationskanäle (wie Bewohneranlässe, Quartiersspaziergang, schriftliche Info an NeumieterInnen etc.) nutzen für Informationen an BewohnerInnen (Massnahme Siedlung)
- Reparaturservice für Velo (Massnahme Siedlung)
- Hinweise zu Velomiete, E-Bikes und allgemeine Veloförderung mit Info zu Gesundheitsaspekten des Velofahrens etc.

Allgemeine Themen (Massnahmen Quartier / Stadt):

- Öffentliche Veloabstellplätze schaffen, wenn möglich überdacht
- Beleuchtung beim Lettensteg, Aufgang Limmatstrasse und Röntgenplatz
- Neuordnung der Parkplätze – zur besseren Linienführung der Velofahrer
- Fussgängerübergang an Kreuzungen Fabrikstrasse/Sihlquai und Fabrikstrasse/Limmatstrasse sowie Fussweg zwischen Fabrikstrasse und Gasometerstrasse erstellen
- Gestaltungsdefizite Lettenviadukt beheben mit besseren Rampen für Velos

- Neue Wartehäuschen bei öV-Haltestellen Quellenstrasse und Röntgenstrasse
- Verkehrssicherheit für Velofahrer erhöhen durch Rechtsvortritt aus Röntgenstrasse anstatt Neugasse – Umgestaltung Kreuzung
- Installation Lichtsignalanlage auf Langstrasse – Höhe Josefstrasse
- Strassenenden mit Poller für Autos unpassierbar machen beispielsweise bei Röntgenplatz

Ergänzender Vorschlag (nicht in Massnahmenplänen der Studierenden)

- Einrichtung von Begegnungszone prüfen

3.5. Angaben aus dem Zweitgespräch mit Diskussion

Im Zweitgespräch zwischen Franziska Piderman, Vorstandsmitglied und Mitglied Sozialkommission der BEP und Samuel Bernhard, Vertreter des Projektteams, wurden nach Auswertung der Befragung der BewohnerInnen mögliche Massnahmen in den verschiedenen Massnahmenbereichen diskutiert. Dabei wurde auch eruiert, ob die Erkenntnisse dieses Projektes in die weitere Planung und Siedlungsentwicklung der BEP einfließen können.

Einleitend hält Franziska Piderman fest, dass der Grund für den hohen Anteil an autofreien Haushalten darin zu suchen sei, dass die Bewohnerschaft eher älter ist und zudem einige als aktive oder ehemalige Angestellte der SBB oder VBZ von sehr günstigen öV-Abos profitieren.

Auf die allfällige Umsetzung von Massnahmen haben die Renovationspläne der BEP einen Einfluss. Die Wohnungen in der Siedlung Industrie 2 werden ziemlich stark verteuert, da der Ausgangspreis für eine 3-Zimmerwohnung mit CHF 700.- sehr tief und die neuen Wohnungen einen deutlich höheren Standard aufweisen werden. Bei der Siedlung Industrie 3 dagegen sind nur geringfügige Preisaufschläge zu erwarten, da nur sanft renoviert werden soll. Die Siedlung Industrie 1 wurde bereits vor fünf Jahren erneuert.

3.5.1. Aktuelle Situation und kurzfristige Handlungsmöglichkeiten

Abstellplätze:

Kein Handlungsbedarf. Das Angebot an Parkplätzen ist genügend gross. Zurzeit gibt es sogar ein leichtes Überangebot.

Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur:

Die denkmalschützerische Regelung, wonach Veloabstellplätze auf die Strasse hinaus nicht überdacht werden dürfen, ist unsinnig. Die Genossenschaft unterstützt eine Rückmeldung diesbezüglich an die verantwortlichen Stellen der Stadt. In der Siedlung Industrie 2 werden mit dem Renovationsprojekt neue gedeckte Abstellplätze im Innenhof entstehen. Die Idee der Veloboxen wird sehr gut aufgenommen. Die Genossenschaft unterstützt eine entsprechende Anfrage an die Stadt und weitere Abklärungen hierzu.

Mobilitätsdienstleistungen:

Die Idee, die Mobility-Standorte unter der Bewohnerschaft publik zu machen, wird als gut bewertet. Zwar sind die Standorte nah und gut erreichbar, aber die Verfügbarkeit der Autos könnte ein Problem sein, da es zwar mehrere Standorte, aber insgesamt nur wenige Autos hat. Denkbar wäre die weitere Abklärung des Bedürfnisses nach einem zusätzlichen Mobility-Standort in der Siedlung. Eine weitere zu klärende Frage wäre, wo ein solcher eingerichtet werden könnte. Falls es hierfür ein Platzproblem gibt, könnte allenfalls ein Platz in der Tiefgarage frei gemacht werden, sofern es ein Überangebot an Autoparkplätzen hat. Mietertickets dagegen sind eher eine

weniger geeignete Massnahme, da einige BewohnerInnen sowieso schon von Spezialkonditionen profitieren (aktive oder ehemalige Angestellte der SBB und VBZ). Ebenso ist das Car-Pooling eher keine weiter zu verfolgende Massnahme. Es gibt in der Siedlung ein Beispiel für den Verleih eines Veloanhängers auf privater Basis. Es wäre denkbar, dass die Genossenschaft hier aktiv wird und ein entsprechendes Angebot aufbaut. Die Verbreitung von Informationen zum Mobilitätsangebot über die Anschlagbretter in den Wohnhäusern wird als realisierbare Massnahme eingeschätzt. Denkbar wäre auch die Abgabe von Informationen an die NeumieterInnen. Ebenfalls als gute mögliche Massnahme angesehen wird die Gratisabgabe der Mobilitätsinformationen der Stadt Zürich an NeumieterInnen. Diese könnten durch relevante lokale Informationen ergänzt werden. Auch die Verhandlung mit Taxi- und Kurierdiensten über günstigere Gemeinschaftskonditionen wird als gute Idee aufgenommen. Die lokalen Reparaturservices fürs Velo könnten zusätzlich in die Mobilitätsinformationen für die BewohnerInnen aufgenommen werden.

Allgemeine Themen:

Besprochen wird das Problem der fehlenden Veloabstellplätze bei den Grossverteilern, insbesondere beim Migros Limmatplatz. Die Idee, zusammen mit der Migros zu evaluieren, ob in der Tiefgarage Parkplätze zugunsten von Velos reserviert werden können, wird für gut befunden. Beim Coop am Wipkinger-Platz wäre dies wohl vom Platz her schwieriger. Befürwortet werden sämtliche Massnahmen, welche die Situation des Langsamverkehrs im Quartier verbessern, so beispielsweise Fussgängerübergänge an den kritischen Kreuzungen oder Rampen beim Lettenviadukt. Ebenso würde eine Lichtsignalanlage auf der Langstrasse – Höhe Josefstrasse – begrüsst. Als weniger relevant für die Umsetzung mit diesem Projekt angesehen wird die Beleuchtung des Lettensteigs, neue Wartehäuschen bei den öV-Haltestellen oder die Einführung des Rechtsvortritts aus der Röntgenstrasse. Kein Bedarf wird in der Massnahme gesehen, an den Strassenenden Poller aufzustellen, um damit die Durchfahrt von Autos zugunsten des sichereren Veloverkehrs zu verhindern, beispielsweise am Röntgenplatz. Denkbar wäre die Massnahme, in geeigneten Strassenabschnitten eine Begegnungszone einzurichten. Die BewohnerInnen könnten hierzu von der Genossenschaft allenfalls befragt und animiert werden.

3.5.2. Anstehende Renovationen und langfristige Planung der BEP

Die CD mit den Vorschlägen der Studierenden wurde an den Leiter Bau der BEP abgegeben, welcher für die Realisierung des Renovations-Projektes (zurzeit aktuell: Industrie 2, Industrie 3 folgt) federführend ist. Grundsätzlich ist gewährleistet, dass die Erkenntnisse dieses Projektes bei der Siedlungsentwicklung berücksichtigt werden.

3.6. Ausblick

Ansatzpunkte für die Realisierung einiger vorgeschlagener Massnahmen bietet die weitere Bearbeitung durch die Sozialkommission der BEP. Grundsätzlich sollen von der BEP Anreize geschaffen werden, dass die BewohnerInnen von sich aus aktiv werden. Die Durchführung eines Bewohneranlasses wird als eine gute Möglichkeit gesehen, die BewohnerInnen aktiver einzubinden. Kandidaten wären aktuell die BewohnerInnen von Industrie 1 und 4. Die BewohnerInnen von Industrie 2 werden umgesiedelt (Wohnangebote in anderen Siedlungen mit Vorwahlrecht für die neu renovierten Siedlungen). Die BewohnerInnen von Industrie 3 bleiben während dem Umbau in der Siedlung. Aufgrund der mit den Umbauten verbundenen Fluktuationen wären diese Siedlungen im Moment für die Durchführung eines Anlasses weniger geeignet.

Mögliche Themen bei der Durchführung eines BewohnerInnen-Höcks wären beispielsweise:

- Bedarfsabklärung für die Organisation eines Velo-Anhänger-Verleihs
- Bedarf für zusätzliches Mobility-Angebot abklären

- Bedarf und Motivation für die Einrichtung einer Begegnungszone abklären
- Etc.

Umgesetzt werden kann von der Sozialkommission:

- Informationen zum Mobilitätsangebot (Aushänge, Mappen an NeumieterInnen).

Mögliche Handlungsfelder mit weiteren Partnern

- Rückmeldung an die Stadt betreffend denkmalschützerischer Regelungen für Velounterstände (durch Projektvertreter)
- Verhandlungen mit Taxi- und Kurierdiensten für vergünstigte Gemeinschaftskonditionen (durch BEP)
- Evaluation zusammen mit der Migros betreffend möglicher Reservation von Plätzen in der Tiefgarage für Velos / Anhänger (durch BEP)
- Rückmeldung an die Stadt betreffend Verbesserungen beim Langsamverkehr (durch Projektvertreter)

Die Vorschläge werden in einem nächsten Schritt innerhalb der Sozialkommission der BEP diskutiert. Zudem wird innerhalb dieses Gremiums besprochen, wie die Resultate des Projektes den BewohnerInnen in geeigneter Form kommuniziert werden.

Anhang: Eckdaten aus Fragebogen-Untersuchung

Befragung BewohnerInnen: Grundlagendaten

Rücklauf und Repräsentativität	
Anzahl Haushalte	318
Anzahl retournierte Fragebogen	99
Rücklauf	31%
Struktur der befragten Haushalte	
Singlehaushalte	44%
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	33%
Mehrpersonenhaushalte mit Kindern	23%

Befragung BewohnerInnen: wichtigste Ergebnisse

Verfügbarkeit Verkehrsmittel	
Anzahl AF-Haushalte in % (von Antwortenden)	77%
Motorisierungsgrad Anzahl Autos / Person	0.12
Haushalte mit 2 Autos (von Antwortenden)	0
Haushalte mit 3 Autos (von Antwortenden)	0
Anzahl Roller und Motorräder	11
Anteil Haushalte mit Velos	77% (ist hoch)
Anzahl Velos (von Antwortenden)	202 (= 2 Velos pro Haushalt)
GA- und ZVV-Abo-Anteil pro Person	31, resp. 29%
Anteil Mobility Mitglieder	17% (sehr hoch)
Autoabstellplätze	
Anzahl siedlungseigene PP	34
Vermietete an BewohnerInnen	34
PP pro Wohnung	0.11
Preis für einen PP	121.-
Anteil privater PP	67%
Anteil Parkkarten-Besitzer	29%
Keine Angabe zu Art der Parkierung	4%
Anzahl Autos in Siedlung gemäss Hochrechnung	74
Fahrleistung nach Verkehrszweck	
Arbeit	29% (leicht tiefer gemessen am CH-Mittel)
Freizeit	57% (leicht höher gemessen am CH-Mittel)
Einkauf	14% (durchschnittlich gemessen am CH-Mittel)
Veloabstellplätze	
Anzahl Velo-PP oberirdisch im Freien oder ebenerdig in geschlossenen Räumen	Die Zahl ist nicht bekannt – Knappheitssituation. Problem: Erstellung von Abstellplätzen erschwert aus denkmalschützerischen Gründen – zur Strasse hin.