



Verkehrsparen in Siedlung und Quartier

Wohnungsbezogene Mobilität in der
2000-Watt-Gesellschaft

Teilbericht
Siedlung Kolonie 4 - 6, Aussersihl
Gemeinnützige Bau- und Mietergenossenschaft Zürich
(GBMZ)

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 Kolonie 4-6, Aussersihl Gemeinnützige Bau- und Mietergenossenschaft Zürich GBMZ

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 Kolonie 4-6 der Gemeinnützigen Bau- und Mietergenossenschaft Zürich GBMZ. Die Mobilitätskonzepte /-pläne wurden an der HSR in Rapperswil am 21. Dezember 2010 präsentiert.

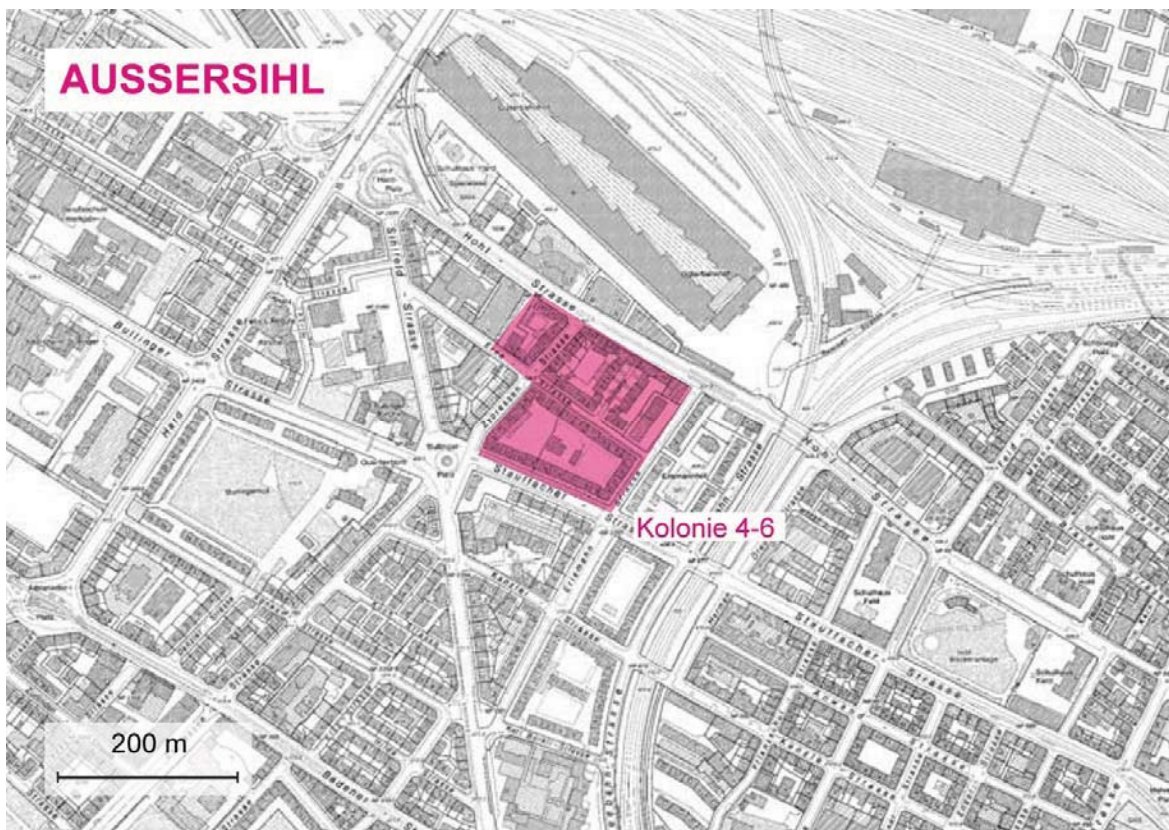


Abbildung: Lage der Siedlung Kolonie 4-6 in Zürich-Aussersihl

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 Kolonie 4-6 der Gemeinnützigen Bau- und Mietergenossenschaft Zürich GBMZ in Aussersihl 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 19. Oktober 2010 zwischen dem Geschäftsführer der GBMZ, Alfred Hess, Thomas Schweizer, Vertreter Projektteam und einem Studenten der HSR
- 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 11. Mai 2011 zwischen dem Geschäftsführer der GBMZ, Alfred Hess und dem Vertreter des Projektteams, Samuel Bernhard
- Eckdaten der Siedlung

3. Bestandesaufnahme und Massnahmenvorschläge für die Siedlung Kolonie 4-6

3.1. Parkierungssituation in der Siedlung

Die Parkierungssituation wurde anhand der eingegangenen 59 Fragebogen ermittelt. Die Rücklaufquote war mit 15% nicht sehr hoch. Die Anzahl der autofreien Haushalte ist mit 58% dagegen sehr hoch. 47% der autobesitzenden Haushalte geben an, private Parkplätze zu besitzen, ebenfalls 47% verfügen über Parkkarten und 6% machen hierzu keine Angabe.

Im Erstgespräch gibt Alfred Hess, GBMZ, folgende Eckwerte zum Angebot an Autoabstellplätzen bekannt:

Für die autobesitzenden Haushalte unter den total 402 Haushalten der Siedlung stehen weder oberirdische, noch unterirdische Abstellplätze zur Verfügung. Demnach sind alle Parkplätze bei fremden Anbietern von den MieterInnen zugemietet.

Die Situation zur Parkierung schildert Alfred Hess qualitativ wie folgt:

Viele MieterInnen können sich kein Auto leisten. Die Mieterschaft ist vorwiegend älter. Die 3-Zimmerwohnungen sind klein und mit weniger als CHF 1'000.- sehr günstig. Wie oben ausgeführt, verfügt die GBMZ Siedlung in Aussersihl über keine eigenen Parkplätze. Die Hochrechnung ergibt dennoch eine relativ hohe Anzahl von 109 gemieteten Parkplätzen. Gemäss Angaben des Verwalters handelt es sich vorwiegend um Parkplätze, welche in Geschäftsliegenschaften an der Badenerstrasse gemietet werden. Die Genossenschaft hat mit diesen Mietverhältnissen aber nichts zu tun. Die Verwaltung sieht zurzeit bezüglich Parkierung kein Handlungsbedarf. Es ist allen MieterInnen klar, dass keine (internen) Parkplätze vorhanden sind. Illegale Parkierung ist unbedeutend. Sie ist v.a. von Auswärtigen am Samstagabend ein Thema. Unter der Woche können die BewohnerInnen von der blauen Zone profitieren. Tagsüber sind immer freie Plätze ver-

füßbar. Erst gegen die Abende und am Wochenende wird es knapp. Insgesamt ist das Angebot aber ausreichend. Einige BewohnerInnen würden es sogar begrüßen, wenn die Zahl der Parkplätze reduziert würde. Eine Änderung der Parkierungssituation steht frühestens in 10 – 15 Jahren an. Dann soll ein Ersatzneubau im Bereich Hohlstrasse / Stüdeliweg erstellt werden. Ob und wie viele Parkplätze dort erstellt werden ist zur Zeit noch offen.

3.2. Angaben aus dem Erstgespräch zu Mobilitätsthemen

Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur:

Sie wurden bisher nicht gezählt. In den Innenhöfen hat es gedeckte und beleuchtete Abstellanlagen. Sie sind am Abend gut besetzt. Daneben stellen viele ihr Velo direkt vor dem Hauseingang ab. Dies wird toleriert. Dagegen sind keine ebenerdig zugänglichen Abstellplätze in geschlossenen Räumen oder über eine Rampe erreichbare Abstellplätze im Keller vorhanden. Auch gibt es keine Velokeller. Das Treppenhaus ist sehr eng. Im privaten Keller kann aber schon ein Velo abgestellt werden. Das Angebot an Abstellanlagen wird als knapp bewertet. Sie liegen alle in den Innenhöfen. Der Zugang zu den Abstellanlagen ist nur über die Ernastrasse möglich. Viele stellen aber ihr Velo auf der Stauffacherstrasse vor dem Haus ab. Abstellanlagen direkt neben den Eingängen sind mit Rücksicht auf die durchgehenden Grünrabatten und die potentielle Verstellung der Fenster von Parterrewohnungen keine vorgesehen. Die Anzahl Velos hat zugenommen. Dies hat auch mit der Verjüngung des 'Mietermix' zu tun. Aktuell sind aber keine Verbesserungen bei der Veloparkierung vorgesehen. Seitens der Mieterschaft gibt es keine Anträge. Es gibt sehr wenige Kinder, daher sind auch Kinderwagen und Anhänger kein Thema (Wohnungen zu klein). Das Quartier wird bezüglich Velorouten zumindest abschnittsweise als attraktiv eingeschätzt. Für allfällige Verbesserungsmöglichkeiten muss das Resultat der Umgestaltung des Bullingerplatzes und der Bullingerstrasse abgewartet werden.

Öffentlicher Verkehr:

Es werden keine Mängel beim öV gesehen. Das Angebot ist bereits in jeder Beziehung hervorragend.

Versorgung mit täglichem / wöchentlichem Bedarf:

Die Nahversorgung wird als ausreichend eingeschätzt. Es hatte mal beim Bullingerplatz einen SPAR. Heute Töffgeschäft. Die Distanzen zu den Einkaufsläden sind aber gut machbar in zehn Minuten zu Fuss. z.B. Migros Wengi oder an den Albisriederplatz. Viele gehen aber mit dem Bus 31 in den Letzipark oder mit Tram oder Bus in die City (z.B. Migros Löwenstrasse). Für eine Verbesserung, insbesondere zu einer besseren Anbindung (Fuss- und Veloweg-Netz, Verkehrssicherheit, öV-Verbindung) wird kein Bedarf gesehen.

Mobilitätsdienstleistungen:

Mobility: Es hat genügend Standplätze in mittelbarer Siedlungsnähe. Mobility ist nun salonfähig und ein selbstverständliches Angebot.

Einrichtung eines Quartierladens: Die Versorgung ist im Prinzip genügend. Der SPAR im Quartier war aber gut.

Es wird kein Bedarf gesehen nach zusätzlichen Dienstleistungen.

Allgemeine Themen:

Der Innenhof in der Siedlung Ernastrasse, Stauffacherstrasse ist sehr attraktiv. Dann gibt es die Bullingerwiese und die Bäckeranlage. Der Bullingerplatz wird neu als Begegnungszone ausgestaltet. Die Bullingerstrasse war früher eine harte Trennung. Sie soll nun als Quartierstrasse funktionieren.

Der Innenhof der Siedlung an der Hohl-/Zypressenstrasse wurde vor wenigen Jahren mit einem Gemeinschaftsraum ergänzt. Dieser wird wider Erwarten sehr gut genutzt. Gleichzeitig sind dort auch Veloabstellplätze entstanden. Leider gibt es immer noch eine Lücke zur Hohlstrasse hin, so dass immer noch Lärm in den Hof dringt.

Die italienische Schule hat einen grossen Hol- und Bringverkehr in den Anfangs- und Endzeiten.

Es gibt eine (städtische) Einrichtung der Nachbarschaftshilfe, welche gut funktioniert, aber manchmal dann auch wieder einschläft.

Die Hohlstrasse hat ein sehr schlechtes Image. Der Strassenraum ist auch sehr unwirtlich. Dies ändert sich auch mit der neuen Linienführung des Verkehrs nicht.

Für den Siedlungsverwalter und die BewohnerInnen der Siedlung werden zehn Minuten zu Fuss als zu bewältigende Distanz akzeptiert. Auch der Weg zum Bahnhof Hardbrücke ist zu Fuss machbar.

3.3. Angaben der BewohnerInnen zu Mobilitätsthemen

Anzahl eingegangener Fragebogen: 62 (3 nachträgliche)

Anzahl Fragebogen mit Bemerkungen: 30

Die Quote an Fragebogen mit Bemerkungen ist mit 48% hoch. Etliche Haushalte haben sich gleich zu mehreren Bereichen mit Bemerkungen und Verbesserungsvorschlägen geäussert.

Autobenützung:

7 Haushalte haben sich zur Autobenützung geäussert. Alle Bemerkungen lassen darauf schliessen, dass die Antwortenden eher ein schlechtes Gewissen haben, wenn sie mal ein Auto nutzen (4 Bemerkungen), die restlichen Antworten sind entweder eindeutig pro öV, Velo und Fussverkehr (2 Bemerkungen) oder explizit gegen die Autonutzung an sich (1 Bemerkung).

Abstellplätze:

10 Haushalte thematisieren die Autoabstellplätze. Alle ausser zwei Haushalten sehen eher Probleme in der Verfügbarkeit von Parkplätzen und wünschen in der Tendenz einen Ausbau des Angebotes. Die Unzufriedenheit scheint aber nicht übermassen gross zu sein. Zwei Haushalte würden die Anzahl der Parkplätze reduzieren.

Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur:

2 Haushalte wünschen mehr und bessere Velowege.

3 Haushalte wünschen mehr Veloabstellplätze in der Siedlung, insbesondere weil die bestehenden Plätze ausgelastet sind.

Öffentlicher Verkehr:

5 Haushalte haben sich zum öV-Angebot geäussert, alle ausser einer negativ. Bemängelt wird die Tramhaltestelle Güterbahnhof „Katastrophe“ (eine Bemerkung), der nicht kinderwagentaugliche Einstieg im 8-er Tram mit zwei Bemerkungen und einer Nennung, dass der öV zu teuer sei. Gewünscht wird von einem Haushalt der Halbstundentakt bei der S5. Ein Haushalt schliesslich ist mit der öV-Erschliessung zufrieden.

Versorgung mit täglichem / wöchentlichem Bedarf:

2 Haushalte wünschen sich Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe.

Mobilitätsdienstleistungen:

1 Haushalt wünscht – Mobility weiter so.

Allgemeine Themen:

11 Haushalte äussern sich zu allgemeinen Mobilitätsthemen. Die meisten Rückmeldungen sind sehr negativer Art – gegen Verkehrsplaner, Parkplatz-Aufhebung der Stadtregierung, Kirchenglockengeläut etc. Vier Bemerkungen betreffen die Verkehrsführung (Aufhebung Weststrasse mit Problemen, Schleichverkehr etc.). Zwei Haushalte schliesslich wünschen sich einen nachhaltigeren Verkehr.

3.4. Massnahmenvorschläge der Studierenden

Im Mobilitätskonzept /-plan zur Siedlung Kolonie 4-6 werden folgende Massnahmen vorgeschlagen (Details dazu in den Plänen im A0-Format); in Klammer die vermutete Zuständigkeit:

Abstellplätze:

- Aufhebung von Parkplätzen in Denzlerstrasse – mehr Platz für Velos; Zulassen von Velos im Gegenverkehr (Stadt)

Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur:

- In Vorgärten Wege verbreitern für ungedeckte Veloständer (aufgrund Baulinie meist keine gedeckten möglich) – im Stüdlweg ist dies möglich (Stadt und GBMZ)
- Gedeckte Veloabstellplätze in den Innenhöfen direkt bei Hauseingängen (GBMZ)
- In der Stauffacherstrasse zwischen den Bäumen - ungedeckte Böglständler anbringen (Stadt und GBMZ)
- Fahrverbot beim Bullingerpark für Velos aufheben (Stadt)
- Bei Projekt Fahrbahnverschmälerung Sihlfeldstrasse– Veloabstellplätze vorsehen beim Einkaufszentrum Lochergut (Stadt)
- Bestehende ungedeckte Veloabstellplätze beim Schulhaus Feld durch gedeckte ersetzen. Mit Ausnahmegewilligung für Baulinie, da öffentliche Nutzung (Stadt)
- Beidseitige Velostreifen entlang der Hohlstrasse und Veloquerung über Hohlstrasse bei Einmündung Zypressenstrasse (Stadt)

Ergänzender Vorschlag zu Velo (nicht in Massnahmenplänen der Studierenden):

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

Öffentlicher Verkehr:

- Attraktivierung der Haltestelle Güterbahnhof (Stadt)

Mobilitätsdienstleistungen:

- Einrichtung eines Mobility-Standortes am Stüdlweg/Ernastrasse (GBMZ)
- Einrichten eines Info-Points (Touch-screen) mit Plänen für Velowege und Fussgänger und Info über Mobilitätsdienstleistungen mit Paketbox für einfaches Zustellen und Abholen – Durchgang Hohlstrasse zu Stüdlweg (GBMZ)

Ergänzende Vorschläge zu Mobilitätsdienstleistungen (nicht in Massnahmenplänen der Studierenden):

- Hauslieferdienste bekanntmachen – Kurse anbieten für Online-Shopping
- Verleih von Velos / Anhängern, Reparaturservice für Velo
- Kooperationen mit Taxi-Unternehmen für Mengenrabatt
- Anreize für BewohnerInnen (z.B. Mieterticket, Vergünstigung für Mobility-Mitgliedschaft etc.)
- Plattform für Car-Pooling prüfen
- Hinweise zu Velomiete, E-Bikes und allgemeine Veloförderung mit Info zu Gesundheitsaspekten des Velofahrens

Allgemeine Themen:

- Bei Renovierungen und Umbauten – Durchgänge zu Innenhöfen schaffen. (GBMZ)
- Bäume zwischen die bestehenden Parkplätze pflanzen – Steigerung der Umgebungsqualität (Stadt)
- Badenerstrasse – Höhe Denzlerstrasse Überquerungsstelle mit Lichtsignalanlage und Mittelinsel anbringen; Aufstellfläche und Querung für Velos bei Einmündung Zypressenstrasse (Stadt)
- Poller Kreuzung ersetzen durch Bäume -> Verhinderung Parkierung Autos und sichere Durchfahrt für Velos (Stadt)
- Direkte oberirdische Querung für Fussgänger über die Hardstrasse bei Bushaltestelle Hardplatz (Stadt)
- Umgestaltung Ernastrasse und Erismannstrasse -> Begegnungszone und Umorganisation der Parkfelder (Stadt und GBMZ).

3.5. Angaben aus dem Zweitgespräch mit Diskussion

Im Zweitgespräch zwischen dem Geschäftsführer der GBMZ, Alfred Hess und dem Vertreter des Projektteams, Samuel Bernhard wurden nach Auswertung der Befragung der BewohnerInnen mögliche Massnahmen in den verschiedenen Mobilitätsbereichen diskutiert. Dabei wurde auch eruiert, ob die Erkenntnisse dieses Projektes in die weitere Planung und Siedlungsentwicklung der GBMZ einfliessen können.

Einleitend hält Alfred Hess fest, dass der Rücklauf bei dieser Untersuchung in etwa gleich ist, wie bei sonstigen Befragungen der BewohnerInnen, welche durch die GBMZ durchgeführt werden. Dass der Anteil der autofreien Haushalte so hoch ist, hat drei Gründe – in abnehmender Priorität: 1. Die MieterInnen können sich kein Auto leisten, 2. Es hat viele ältere Personen in der Siedlung und 3. Eine Verjüngung des Mieterschaft findet langsam statt – darunter hat es auch jüngere, die bewusst aufs Auto verzichten.

Dass bei den Autokilometern der Verkehrszweck Arbeit in der Befragung überdurchschnittlich vertreten ist, kann sich Alfred Hess nicht erklären. Zu vermuten ist, dass einige Befragte die Arbeit als Verkehrszweck nur vorgeben, weil sie für die Autonutzung so kein schlechtes Gewissen haben.

3.5.1. Aktuelle Situation und kurzfristige Handlungsmöglichkeiten

Abstellplätze:

Das Problem der fehlenden Parkplätze innerhalb der Siedlung wird dadurch entschärft, dass es in den nahe liegenden Fremdliegenschaften immer freie Parkplätze zu mieten gibt – zu einem guten Preis (circa CHF 150.-). Die GBMZ möchte auch in Zukunft möglichst wenige Parkplätze erstellen. Das Hauptproblem ist der fehlende Platz für die Autos. In den Innenhöfen will die GBMZ keine Autos.

Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur:

Je mehr die Mieterschaft verjüngt wird, desto mehr Velos wird es in der Siedlung geben. Aber auch für die Parkierung der Velos ist der Platz knapp und damit auch der Handlungsspielraum beschränkt. Die GBMZ hat negative Erfahrungen mit einer Entrümpelungsaktion gemacht, bei welcher alte – offensichtlich lange nicht gebrauchte Velos der Organisation Velos für Afrika übergeben wurden – nach langer Frist für die MieterInnen, ihre Velos zu kennzeichnen und vor dem Zugriff zu schützen. In einem Fall ist es zu einem Nachspiel gekommen, welches die GBMZ grossen Aufwand gekostet hat. Anträge beispielsweise für Abstellplätze laufen über die Siedlungskommission. Diese hat Gewicht und die GBMZ wäre für solche offen, aber auch über diesen Kanal ist bisher kein Bedarf angemeldet worden. Die Velowege Richtung Albisriederplatz sind attraktiv. Dagegen ist die Velonutzung für die BewohnerInnen insbesondere auf der Hohlstrasse problematisch. Der öV aber ist von den Verbindungen her sehr attraktiv, was die tiefe Velonutzung auch miterklärt.

Öffentlicher Verkehr:

Die Verbindungen des öV sind gut, da gibt es aus Sicht der GBMZ kein Handlungsbedarf. Die schlechte Beurteilung der Haltestelle Güterbahnhof, kann geteilt werden. Eine Attraktivitätssteigerung der Haltestelle wäre aus Sicht der GBMZ wünschenswert. Ein Problem wird in der Änderung der Signalisierung bei der Hohlstrasse / Haltestelle Güterbahnhof gesehen. Die heutige Regelung mit der Ampel vor der Haltestelle schafft gefährliche Situationen, da bei herannahendem Tram von FussgängerInnen oft die Strasse bei Rot überquert wird. Vorher war das Verkehrsregime klar: der Fussgänger hat auf dem Zebrastreifen Vortritt – das war auch für die AutomobilistInnen klar. Dies soll den städtischen Behörden kommuniziert werden.

Versorgung mit täglichem / wöchentlichem Bedarf:

Hier wird keine Handhabe gesehen. Es ist zwar schade, dass der SPAR nicht mehr existiert. Die Einkaufsmöglichkeiten sind aber in verschiedene Richtungen von der Siedlung aus relativ gut erreichbar. Ein Tante-Emma-Laden würde einfach nicht rentieren.

Mobilitätsdienstleistungen:

Ausgehend von den fehlenden Einkaufsmöglichkeiten in der Siedlung werden weitere Dienstleistungen wie eine Paket-Annahmestelle, Einkaufswagen-Verleih oder Ähnliches diskutiert. Es hat noch keine solchen Angebote gegeben. Es gibt aber ein Projekt für die Nachbarschaftshilfe. Eine Idee in diesem Projekt war, das gemeinschaftliche Einkaufen anzuregen. Mangels Interesse der BewohnerInnen (auch Misstrauen der älteren BewohnerInnen) wurde diese Idee nicht weiter verfolgt. Sehr interessiert ist die GBMZ an der Idee, Kurse fürs Online-Shopping für ältere BewohnerInnen anzubieten. Das könnte direkt umgesetzt werden.

Allgemeine Themen:

Diskutiert werden die Vorschläge der Studierenden. Die Veränderung der Durchgänge zu den Innenhöfen bei Renovationen und Umbauten ist aus denkmalschützerischen Gründen schwierig umzusetzen. Alle Lebensraum-aufwertenden Massnahmen seitens der Stadt würden sehr be-

grüsst: Bäume zwischen die bestehenden Parkplätze pflanzen, eine Überquerungsstelle von der Denzlerstrasse über die Badenerstrasse schaffen oder Poller an der Kreuzung durch Bäume ersetzen. Allerdings wird bei letzterer vermutet, dass die Poller einziehbar sind, beispielsweise für Feuerwehr-Einsätze. Für die vorgeschlagene Querung für Fussgänger über die Hardstrasse bei der Haltestelle Hardplatz sollte zuerst abgewartet werden, welche Veränderungen sich mit dem laufenden Strassenbau-Projekt noch ergeben. Interessiert wäre die GBMZ an einer Befragung der BewohnerInnen zu einer möglichen Begegnungszone Ernastrasse / unterer Teil Erismannstrasse (Richtung Hohlstrasse). Ein weiteres Thema ist die Strassenführung bei der Seebahnstrasse Richtung Stadt. Hier gibt es für die FussgängerInnen keine direkte Querungsmöglichkeit mehr.

3.5.2. Ersatz-Neubau und langfristige Planung der GBMZ

Abstellplätze:

Für den Siedlungsteil Stüdlweg (nördlich Ernastrasse, zwischen Zypressenstrasse und Erismannstrasse) ist in circa zehn Jahren ein Ersatz-Neubau-Projekt geplant. Bei diesem will die GBMZ den gesetzgeberischen Handlungsspielraum voll ausschöpfen und möglichst wenige Parkplätze erstellen. Denkbar ist auch die Eingabe eines Mobilitätskonzeptes, damit das vorgegebene Minimum noch unterschritten werden kann. In Frage kommt ein moderates Angebot an Roller-Parkplätzen, falls diese mehr und mehr aufkommen sollten. Im Moment sind diese nicht zahlreich. Die Durchgänge zu den Innenhöfen sollen gestalterisch auch mit einem Neubauprojekt nicht verändert werden. Allenfalls sind einige Besucher-Parkplätze möglich.

Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur:

Wie auch andere Genossenschaftsvorstände schätzt die GBMZ die Forderungen der neuen PPV punkto Velo-Abstellplätze als übertrieben ein, was auch ein Vergleich der heute vorhandenen Velos mit der neu notwendigen Anzahl Velo-Abstellplätzen aufzeigt. Hochgerechnet gibt es in der Siedlung 339 Velos. Nach neuer PPV wären 489 Velo-Abstellplätze gefordert. Nicht bestritten sind dagegen die Vorgaben zum Erstellen von speziellen Räumen für die Velos (bei einem Neubau im Bereich Stüdlweg).

Mobilitätsdienstleistungen:

Denkbar ist die Einrichtung von zwei Mobility-Standplätzen im Gefolge des Neubaus im Bereich Stüdlweg.

3.6. Ausblick

Einen Ansatzpunkt zur vertieften Auseinandersetzung mit dem Thema Mobilität in der Siedlung bieten Genossenschafts-Anlässe. Es ist denkbar, dass das Thema Mobilität hierfür von der Siedlungskommission aufgenommen wird. Zeitlich in Frage kommt für die weitere Behandlung des Themas eine Veranstaltung im Herbst 2011.

Vereinbart wurde der weitere Austausch von Informationen. Der GBMZ werden der fertige Bericht (des Gesamtprojektes) sowie der Teilbericht (betreffend Siedlung Kolonie 4-6) zur Verfügung gestellt. Weiter stellen sich die Vertreter des Projektteams zur Verfügung, wenn das Thema Mobilität im Rahmen eines Genossenschafts-Anlasses vertieft behandelt werden soll. Es ist wahrscheinlich, dass die Aktivitäten im Projekt Verkehrsplan in Siedlung und Quartier weitergehen. Denkbar ist beispielsweise die Organisation einer Tagung zum Thema oder die Anwendung des Untersuchungsrahmens auf weitere Siedlungen. Für die nächste Projektphase muss

noch eine Finanzierung gefunden werden, was aufgrund der ermutigenden Ergebnisse der bisherigen Arbeiten aber als nicht aussichtslos eingeschätzt wird. Über die Erhebungen im Rahmen dieses Projektes kann auch nach aussen kommuniziert werden.

Allfällige weitere Themen und zu vertiefende Arbeitsfelder sind:

- Ausrichtung der Parkplatz-Zahl am minimal möglichen (für Ersatz-Neubau-Projekt)
- Moderate Anpassung des Angebots an abschliessbaren Velo-Abstellplätzen (für Ersatz-Neubau-Projekt)
- Rückmeldung an die Stadt betreffend Reduzierung Vorgaben für die Erstellung von Velo-Abstellplätzen (durch Projekt)
- Rückmeldung an die Stadt betreffend Attraktivitätssteigerung Haltestelle Güterbahnhof sowie Ampel auf Hohlstrasse auf Höhe der Haltestelle (durch Projekt)
- Prüfung von Realisierung Mobilitätsdienstleistungen – Kurse für Online-Shopping und Einrichtung Mobility-Standort – bei Ersatz-Neubau (GBMZ)
- Rückmeldung an die Stadt betreffend Verbesserungen unter Punkt Allgemeine Themen (durch Projekt)
- Prüfung der Idee Befragung BewohnerInnen / Förderung Begegnungszone (GBMZ)

Anhang: Eckdaten aus Fragebogen-Untersuchung

Befragung BewohnerInnen: Grundlagendaten

Rücklauf und Repräsentativität	
Anzahl Haushalte	402
Anzahl retournierte Fragebogen	59
Rücklauf	15%
Struktur der befragten Haushalte	
Singlehaushalte	42%
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	53%
Mehrpersonenhaushalte mit Kindern	5%

Befragung BewohnerInnen: wichtigste Ergebnisse

Verfügbarkeit Verkehrsmittel	
Anzahl AF-Haushalte in % (von Antwortenden)	58%
Motorisierungsgrad Anzahl Autos / Person	0.3
Haushalte mit 2 Autos (von Antwortenden)	1
Haushalte mit 3 Autos (von Antwortenden)	3
Anzahl Roller und Motorräder	4
Anteil Haushalte mit Velos	51%
Anzahl Velos (von Antwortenden)	59 (= 1 Velo pro Haushalt)
GA- und ZVV-Abo-Anteil pro Person	19, resp. 50% (= sehr hoch)
Anteil Mobility Mitglieder	9% (hoch)
Autoabstellplätze	
Anzahl siedlungseigene PP	0
Vermietete an BewohnerInnen	0 (mit Nachfrageüberhang)
PP pro Wohnung	0
Preis für einen PP	---
Anteil privater PP	47%
Anteil Parkkarten-Besitzer	47%
Keine Angabe zu Art der Parkierung	6%
Anzahl Autos in Siedlung gemäss Hochrechnung	218
Fahrleistung nach Verkehrszweck	
Arbeit	42% (hoch gemessen am CH-Mittel)
Freizeit	34% (tief gemessen am CH-Mittel)
Einkauf	23% (hoch gemessen am CH-Mittel)
Veloabstellplätze	
Anzahl Velo-PP oberirdisch im Freien oder ebenerdig in geschlossenen Räumen	Bisher nicht gezählt – in den Innenhöfen gedeckte und beleuchtete PP oder vor den Hauseingängen
Nur über Treppen erreichbare	Keine PP in den geschlossenen Räumen – nur in privaten Kellern möglich.