



Verkehrsparen in Siedlung und Quartier

Wohnungsbezogene Mobilität in der
2000-Watt-Gesellschaft

Thomas Schweizer
Samuel Bernhard


Fussverkehr Schweiz
Fachverband der FussgängerInnen
Mobilité piétonne
Association suisse des piétons



**Club der
Autofreien
Schweiz**

Impressum

Verkehrsparen in Siedlung und Quartier Wohnungsbezogene Mobilität in der 2000-Watt-Gesellschaft

Herausgeber

© Fussverkehr Schweiz, Club der Autofreien der Schweiz

Bearbeitung

Fussverkehr Schweiz, Fachverband der FussgängerInnen
Thomas Schweizer, dipl. phil II, Geograf, SVI,
Mathieu Pochon, master de sciences et ingénierie de l'environnement (EPFL)
Club der Autofreien der Schweiz
Samuel Bernhard, dipl.natw.ETH

Mitarbeit

Hochschule Rapperswil HSR, Abteilung Raumplanung
Klaus Zweibrücken, Dozent für Verkehrsplanung
Michal Arend, Dozent für Soziologie
Viktoria Slukan, Wissenschaftliche Mitarbeiterin IRAP
Studierende des 3. Semester der Abteilung Raumplanung (vgl. Kap. 12)

Begleitgruppe

Klaus Zweibrücken, Dozent für Verkehrsplanung Hochschule Rapperswil (HSR)
Ueli Keller, Schweiz. Verband für Wohnungswesen, SVW Sektion Zürich
Erich Willi, Stadt Zürich, Tiefbauamt, Mobilität und Planung
Markus Knauss, VCS Zürich
Marco Alessandri / Rachel Picard, VCS Schweiz

Bezug

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

Zu den untersuchten Siedlungen besteht je ein Teilbericht mit weitergehenden Informationen

2. ergänzte Auflage, Januar 2012

Projektträger



Wir danken für die finanzielle Unterstützung durch die Projektträger,
einer Stiftung sowie zwei Einzelpersonen

Verkehrsparen in Siedlung und Quartier

Wohnungsbezogene Mobilität in der 2000-Watt-Gesellschaft

Schlussbericht

Januar 2012



Inhalt

1. Einleitung	2
2. Auswahl der Siedlungen	4
3. Methodik	7
3.1 Umfrage bei den Bewohnern.....	7
3.2 Auswertung.....	7
3.3 Gespräche mit den Verwaltungen der Wohnbaugenossenschaften.....	7
3.4 Parkierung	7
3.5 Abschätzung Energie	7
3.6 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen	7
4. Befragung der Haushalte	8
4.1 Rücklauf.....	8
4.2 Repräsentativität.....	8
5. Struktur der befragten Haushalte	11
6. Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Abos	12
6.1 Verfügbarkeit von Autos	12
6.2 Verfügbarkeit von Motorrädern und Rollern	13
6.3 Verfügbarkeit von Velos	14
6.4 Verfügbarkeit von Velos und Autos im Vergleich	15
6.5 Verfügbarkeit von Velos, Haushaltstruktur und Alter	15
6.6 ÖV-Abobesitz	15
6.7 Mitgliedschaft bei Mobility	16
7. Fahrleistung	17
7.1 Fahrleistung je Siedlung.....	17
7.2 Fahrleistungsanteile nach Verkehrszwecken	18
8. Energieaspekt	19
8.1 Rechengang nach Effizienzpfad Energie Statusbericht Mobilität (SIA D 0216).....	19
8.2 Rechengang gemäss Mobilität – Energiebedarf in Abhängigkeit vom Gebäudestandort (SIA 2039)	21
9. Parkierung	24
9.1 Angaben der Genossenschaften.....	24
9.2 Angaben aus der Umfrage	25
9.3 Hochrechnungen zur Parkierung.....	26
9.4 Vergleich zu den Vorgaben der neuen Parkplatzverordnung	26
9.5 Beurteilung der Parkierung.....	27
10. Handlungsfelder und Ansätze für die Umsetzung	31
10.1 Übersicht Handlungsfelder Genossenschaften.....	31
10.2 Übersicht Handlungsfelder Stadt Zürich, VBZ und weitere Akteure	31
10.3 Handlungsfelder in den einzelnen Siedlungen.....	32
11. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen	36
11.1 Kennwerte der Mobilität.....	36
11.2 Mobilitätsenergie	38
11.3 Vergleich des Verkehrsverhaltens zwischen verschiedenen Wohnquartieren	38
11.4 Handlungsfelder für das Verkehr- und Energiesparen.....	40
12. Verzeichnisse	44
Anhang	46

1. Einleitung

Mit dem Legislatorschwerpunkt «Nachhaltige Stadt Zürich – auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft» haben die Stimmberechtigten der Stadt Zürich die Weichen zu einer nachhaltigen Mobilität gestellt.

Insbesondere im Bereich der wohnungsbezogenen Mobilität besteht noch Handlungsbedarf. Es fehlen Kenntnisse über Zusammenhänge zwischen Mobilitätsverhalten und Lage der Wohnung, Anbindung an den ÖV, infrastrukturellen Voraussetzungen, Nahversorgungs- und Dienstleistungsangebot, Ausstattung mit Mobilitätsdienstleistungen usw.

Die vorliegende Arbeit geht von der Hypothese aus, dass es in verschiedenen Stadtquartieren grössere zusammenhängende Siedlungen gibt, welche bezüglich Mobilität bereits heute ökologischer sind als der städtische Durchschnitt. Von diesen Siedlungen sollen Kennziffern ermittelt und Erkenntnisse abgeleitet werden, welche auch auf andere Siedlungen übertragbar sind. Es besteht darüber hinaus die Hypothese, dass in diesen Siedlungen das Potenzial für eine weitere Reduktion des motorisierten Verkehrs noch nicht ausgeschöpft ist.

In einem Pilotprojekt wurde bei sieben verschiedenen Siedlungen von Wohnbaugenossenschaften die wohnungsbezogene Mobilität vertieft untersucht. Das Gesamtprojekt besteht aus drei Modulen, welche im Folgenden kurz vorgestellt werden.

Befragungen

Mit einer schriftlichen Umfrage bei allen Haushalten der untersuchten Siedlung wurden die Eckwerte des Mobilitätsverhaltens ermittelt.

Mobilitätskonzept und Mobilitätsplan

Im Rahmen einer Semesterarbeit der Abteilung Raumplanung der Hochschule Rapperswil HSR erarbeiteten die Studierenden verschiedene Grundlagen. Auf Quartierstufe wurde mittels einer Bestandsaufnahme die heutige Situation erfasst, die Probleme dargestellt, Ziele formuliert und die infrastrukturellen und netzbezogenen Massnahmen aufgezeigt (Mobilitätskonzept Quartier). Auf dieser Basis wurde anschliessend ein Mobilitätsplan für die Siedlung entworfen. Er zeigt Verbesserungsmöglichkeiten in der Infrastruktur, den Mobilitätsdienstleistungen und den Verkehrsnetzen auf. Diese Arbeit wurde von Prof. Klaus Zweibrücken im Rahmen des ordentlichen Unterrichts durchgeführt und betreut. Die Durchführung der Arbeiten erfolgte von Mitte September bis Mitte Dezember 2010. Die Resultate liegen in Plänen A0 und einer Powerpoint-Präsentation je Siedlung vor und wurden am 21. Dezember 2010 der Begleitgruppe in einer Kurzpräsentation vorgestellt (vgl. Liste der BearbeiterInnen im Kapitel 12).

Gespräche mit den Verwaltungen

In einem ersten Gespräch mit den Verwaltungen wurden Grundlagen zur Mobilität – insbesondere zur Parkierung und zur Abstell-situation von Fahrrädern – je Siedlung erhoben. In einem zweiten Gespräch wurden die Resultate aus Umfrage, Mobilitätskonzept und Mobilitätsplan diskutiert und Massnahmen definiert, welche in Kompetenz der Siedlung liegen und damit kurz- mittel- oder langfristig umgesetzt werden können. Andererseits wurden Handlungsfelder auf Ebene Quartier diskutiert, welche durch die Stadt Zürich umgesetzt werden müssen.

Schlussbericht und Teilberichte

Je Siedlung wurde ein Teilbericht erstellt. Er umfasst die siedlungsspezifischen Resultate und Massnahmen. Die Teilberichte bilden eine Grundlage zu Handen der Verwaltungen der Wohnbaugenossenschaften für die Berücksichtigung der Mobilitätsaspekte bei der weiteren Planung in den jeweiligen Siedlungen.

Der vorliegende Schlussbericht dokumentiert die Resultate der Umfrage. Er fasst auch die Grundlagen und Erkenntnisse der Teilberichte zusammen. Schwerpunkte bilden dabei der Energieaspekt der Mobilität, die Situation der Parkierung sowie die Handlungsfelder, welche in Kompetenz der Stadt Zürich liegen.

Arbeitsschritte

Befragungen	Gespräche mit Verwaltungen der Genossenschaften	Erarbeitung Mobilitätskonzepte und Mobilitätspläne durch Studierende an der HSR
Auswertung	Protokolle	

Resultate

Schlussbericht Verkehrsparen in Siedlung und Quartier Wohnungsbezogene Mobilität in der 2000-Watt-Gesellschaft		
Teilbericht Siedlung Herrlig, Robert-Seidel-Hof, Altstetten	Allgemeine Baugenossenschaft Zürich ABZ	
Teilbericht Siedlung Industrie 1 - 4, Industriequartier	Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals BEP	Mobilitätskonzept und Mobilitätsplan
Teilbericht Siedlung Rütihof 1-3, Höngg	Baugenossenschaft Sonnengarten	Mobilitätskonzept und Mobilitätsplan
Teilbericht Siedlung Kolonie 4 - 6, Ausser-sihl	Gemeinnützige Bau- und Mietergenossenschaft Zürich GBMZ	Mobilitätskonzept und Mobilitätsplan
Teilbericht Siedlung Ilanzhof I - IV, Unterstrass	Baugenossenschaft Freiblick	Mobilitätskonzept und Mobilitätsplan
Teilbericht Siedlung Kronwiesen I - IV, Roswiesen, Atlwiesen Schwamendingen	Baugenossenschaft Glattal	Mobilitätskonzept und Mobilitätsplan
Teilbericht Siedlung Entlisberg I-IV, Wollishofen	Allgemeine Baugenossenschaft Zürich ABZ	Mobilitätskonzept und Mobilitätsplan

2. Auswahl der Siedlungen

In Zusammenarbeit mit der Sektion Zürich des Schweizerischen Verbandes für Wohnungswesen (SVW) wurden sieben genossenschaftliche Wohnsiedlungen ausgewählt. Die Auswahl der Wohnquartiere erfolgt unter folgenden Gesichtspunkten:

- Mindestens 200 Wohneinheiten
- homogene Besitzstruktur je Siedlung (in der Hand einer Trägerschaft)
- Berücksichtigung verschiedener Stadtquartiere
- unterschiedlich strukturierte Siedlungen (zentrale, periphere, ältere und neuere)
- unterschiedliche Genossenschaften

Folgende sieben Quartiere wurden ausgewählt:

Quartier	Siedlung	Trägerschaft	Anzahl Wohnungen bzw. Haushalte	Zentralität	Baujahr	Bezeichnung im weiteren Bericht
Altstetten	Herrlig, Robert-Seidel-Hof	Allgemeine Baugenossenschaft Zürich (ABZ)	217	zentral	1947-1948	Herrlig Altstetten
Aussersihl	Kolonie 4 - 6	Gemeinnützige Bau- und Mietergenossenschaft Zürich (GBMZ)	402	zentral	1930-32	GBMZ Aussersihl
Höngg	Rütihof 1 - 3	Baugenossenschaft Sonnengarten	222	peripher	1997	Rütihof Höngg
Industriequartier	Industrie	Baugenossenschaft des eidg. Personals (BEP)	318	zentral	Siedl. 1 - 3 1920-26 Siedl. 4 1967	BEP Industrie
Unterstrass	Ilanzhof I - IV	Baugenossenschaft Freiblick	322	zentral	1928-1930	Ilanzhof Unterstrass
Schwamendingen	Kronwiesen I - IV, Roswiesen, Altwiesen	Baugenossenschaft Glattal	710	peripher	1947-1956	BG Glattal Schwamendingen
Wollishofen	Entlisberg I - IV	Allgemeine Baugenossenschaft Zürich (ABZ)	230	peripher	Siedl. I-III 1928-32 Siedlung IV 1972	Entlisberg Wollishofen

Tabelle 1: Übersicht über die ausgewählten Siedlungen

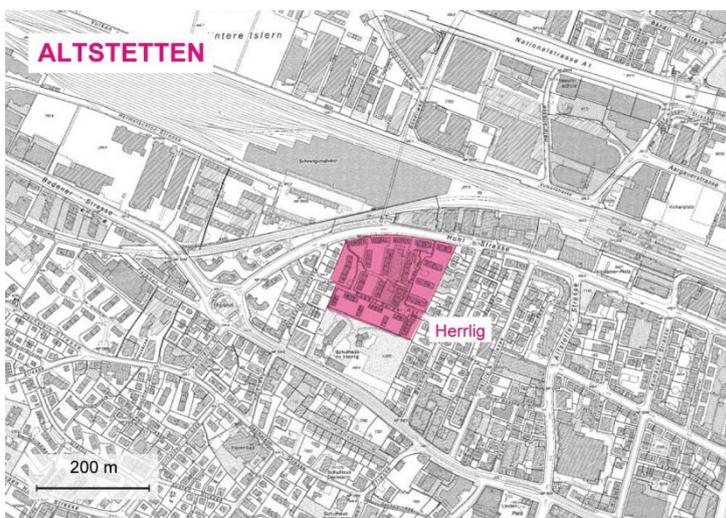


Abb. 1: Herrlig Altstetten

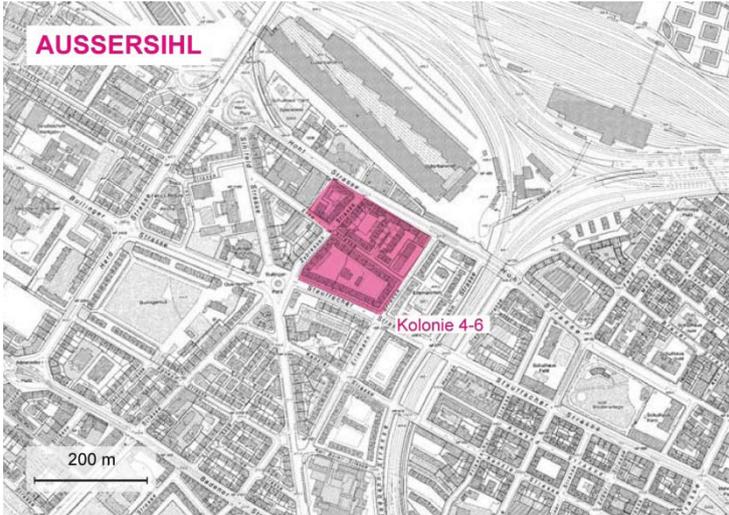


Abb. 2: GBMZ Aussersihl

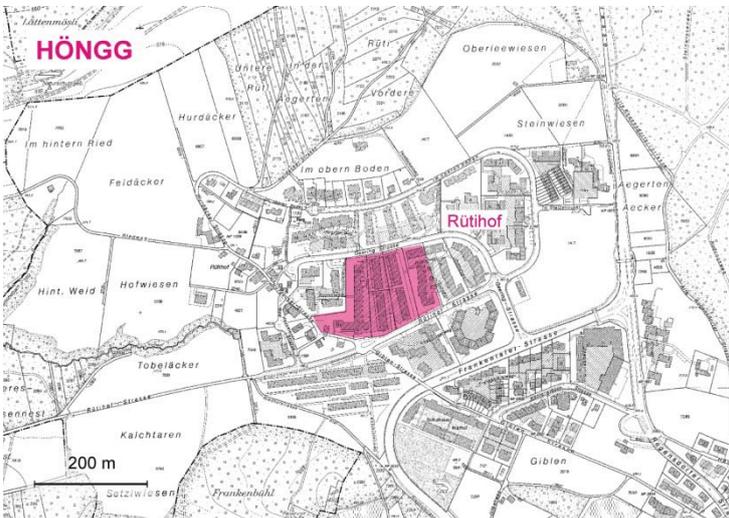


Abb. 3: Rütihof Höngg

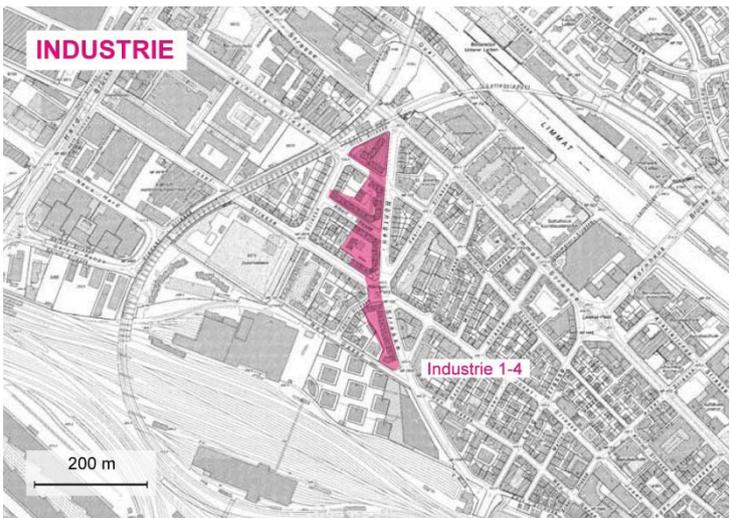


Abb. 4: BEP Industrie

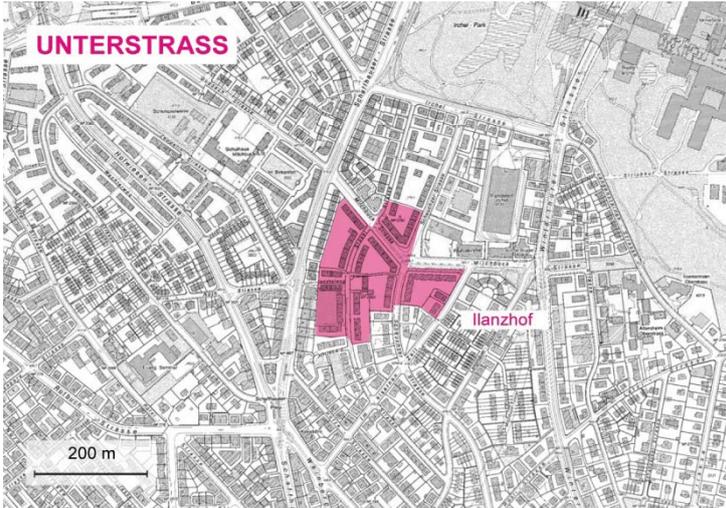


Abb. 5: Ilanzhof Unterstrass

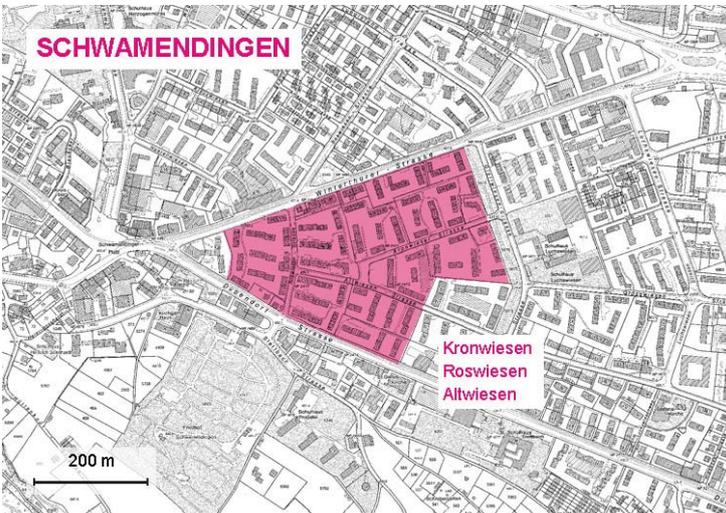


Abb. 6: BG Glattal Schwamendingen

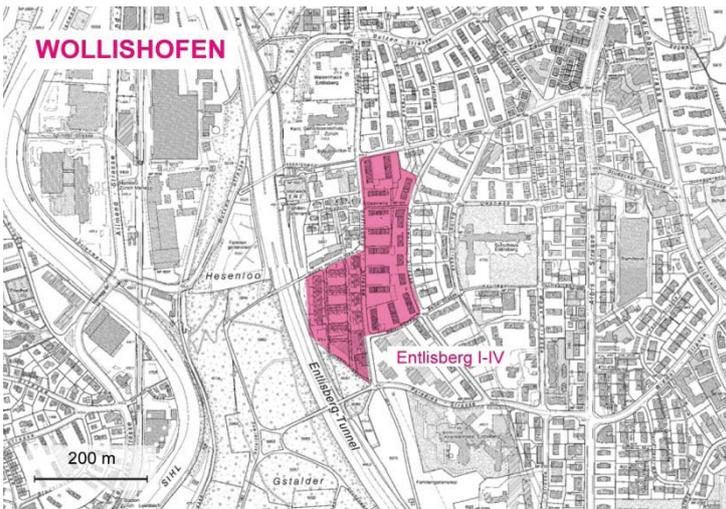


Abb. 7: Entlisberg Wollishofen

3. Methodik

3.1 Umfrage bei den Bewohnern

Basis bildete eine schriftliche Umfrage zum Mobilitätsverhalten bei allen Haushalten. Der Inhalt und die Tiefe der Befragung wurde in der Begleitgruppe diskutiert, der Fragebogen einem Vortest unterzogen und im Oktober 2010 mit einem Begleitbrief der Genossenschaft in alle Briefkästen verteilt (siehe Anhang). Die Bewohner hatten für die Rückantwort 14 Tage Zeit. Die Rohdaten wurden von den Studierenden der HSR (Betreuung Michal Arend) aufgearbeitet und plausibilisiert.

3.2 Auswertung

Die Auswertung der schriftlichen Umfrage erfolgte mit SPSS und lehnt sich an die Auswertung des Mikrozensus an. Die Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Abonnements, sowie die Angaben zur Fahrleistung wurden nach verschiedenen relevanten Parametern untersucht.

3.3 Gespräche mit den Verwaltungen der Wohnbaugenossenschaften

Mit den Verwaltern der Wohnbaugenossenschaften wurden auf Basis eines strukturierten Fragebogens zwei Interviews durchgeführt. Im ersten Gespräch wurden Fakten zur Mobilität in den Siedlungen erfragt:

- Fragen zur Parkierungssituation (Anzahl Parkplätze, Vermietungspraxis, Nachfrage, Preisgestaltung usw.), Verfügbarkeit von öffentlichen Parkplätzen (blaue Zone)
- Fragen zu Abstellplätzen für Zweiräder
- Angebot und Bedarf von Mobilitätsdienstleistungen
- Einschätzungen zur Mobilitätssituation allgemein
- Ausblick auf die künftige Entwicklung der Siedlung (Neubauten, Veränderung der Mobilitätssituation)

In einem zweiten Gespräch wurden die Resultate der Befragung vorgestellt sowie die Vorschläge der Studierenden diskutiert, insbesondere hinsichtlich der Handlungsmöglichkeiten der einzelnen Genossenschaften.

3.4 Parkierung

Die Angaben der Verwalter und diejenigen der Bewohner wurden zusammenfassend ausgewertet und kommentiert.

3.5 Abschätzung Energie

Die Mobilitätsenergie in den Siedlungen wurde auf Basis der Berechnungsgrundlagen des SIA Effizienzpfad Energie, Statusbericht Mobilität, ermittelt.

3.6 Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Die verschiedenen Aspekte der Mobilität wurden in einem Schlusskapitel zusammengefasst und Schlussfolgerungen daraus gezogen.

4. Befragung der Haushalte

4.1 Rücklauf

In den untersuchten 7 Genossenschaftssiedlungen wohnen 5330 Personen in 2421 Haushalten. 24% der Haushalte haben den Fragebogen ausgefüllt. Tabelle 2 gibt eine Übersicht über den Rücklauf je Siedlung.

	Herrlig Altstet- ten	GBMZ Ausser- sühl	Rütihof Höngg	BEP In- dustrie	Ilanzhof Un- terstrass	BG Glat- tal Schwa- mend.	Entlis- berg Wollisho- fen	Gesamt
Anzahl Haushalte je Sied- lung	217	402	222	318	322	710	230	2421
Anzahl retournierte Fragebogen	29	59	70	99	125	145	55	582
Rücklauf nach Haushalten	13%	15%	32%	31%	39%	20%	24%	24%

Anzahl Personen je Sied- lung	442	872	541	624	724	1'518	609	5'330
Anzahl Personen in den be- fragten Haushalten	56	105	177	200	276	269	152	1'235
Rücklauf nach Personen	13%	12%	33%	32%	38%	18%	25%	23%

Tabelle 2: Rücklauf der Fragebogen

Insgesamt konnte ein hoher Rücklauf erreicht werden. Die höchste Rücklaufquote von 39% wurde im Ilanzhof erreicht. Hohe Anteile weisen auch Rütihof und BEP Industrie auf. Eine geringe Rücklaufquote weisen die Siedlungen Herrlig und GBMZ auf.

Die hohe Rücklaufquote dürfte auf folgende Faktoren zurückzuführen sein:

- Der Fragebogen wurde mit einem Begleitbrief der Genossenschaft versehen. Die Unterstützung der Genossenschaft wurde damit gut sichtbar.
- Die Weiterbearbeitung durch eine Hochschule dürfte sich ebenfalls positiv ausgewirkt haben.
- Das Thema Mobilität ist für die Bevölkerung und insbesondere auch für die befragten Personen von grosser Wichtigkeit. Darauf weisen auch die vielen und z.T. ausführlichen Bemerkungen hin, welche auf den Fragebogen angebracht wurden.
- Der Fragebogen war als Geschäftsantwortkarte gestaltet und musste nicht frankiert werden.

4.2 Repräsentativität

Vom statistischen Amt der Stadt Zürich wurden Daten angefordert und die Strukturdaten der Bewohner der verschiedenen Siedlungen aufgearbeitet. Die Erfassung erfolgte gebäudescharf, so dass die Repräsentativität der Umfrage gut ermittelt werden kann.

4.2.1 Alter und Geschlecht

Die Darstellung nach Alter und Geschlecht zeigt die erwartete Verteilung aufgrund Strukturdaten (umrandet) und die Verteilung des Rücklaufs (Fläche). Die verschiedenen Abbildungen je Siedlung

und für alle Siedlungen zusammen zeigen eine hohe Übereinstimmung und damit eine gute Repräsentativität. Ältere Frauen sind leicht übervertreten, Männer und Kinder eher untervertreten.

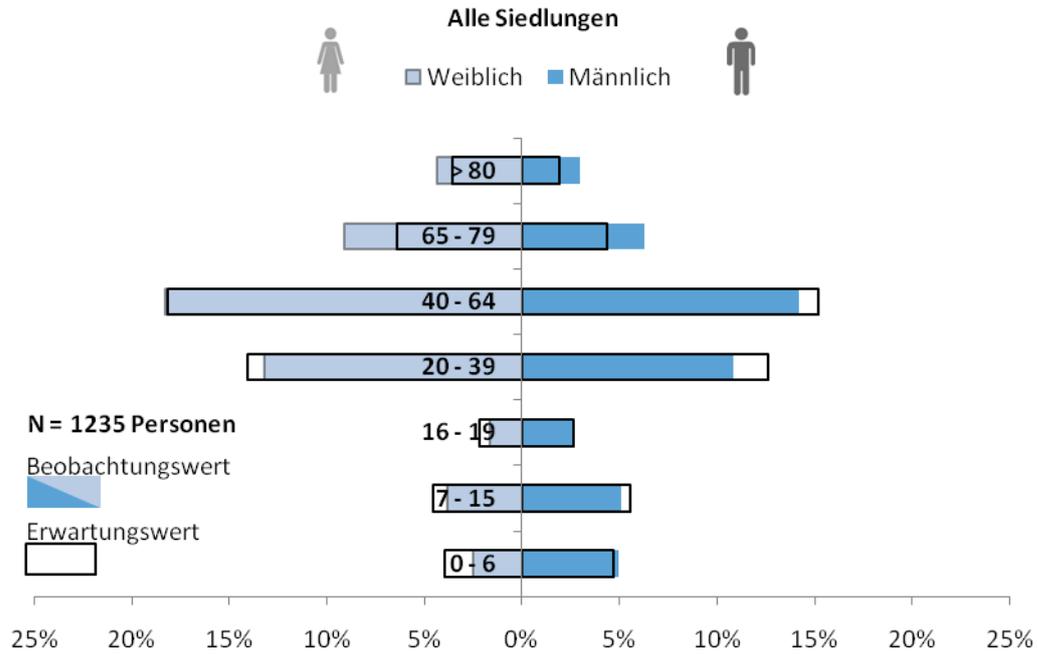


Abb. 8: Repräsentativität Alter und Geschlecht

4.1.2 Haushaltsform

Auch bezüglich Haushaltsform zeigt sich eine relativ gute Repräsentativität. Die Familienhaushalte (Ehepaare mit Kindern) und Einelternfamilien sind leicht unterrepräsentiert, Ehepaare ohne Kinder sind leicht übervertreten.

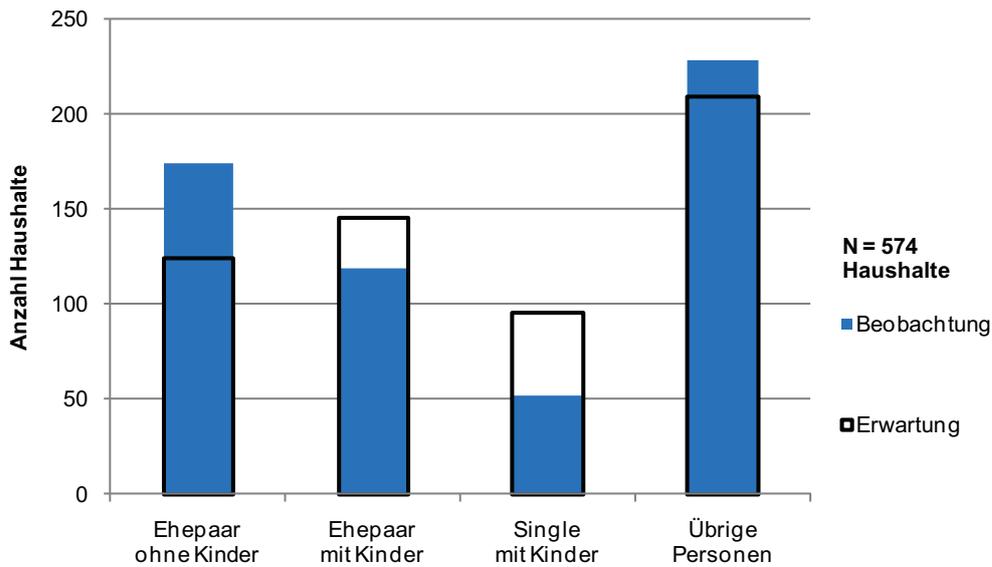


Abb. 9: Repräsentativität Haushaltsform

4.1.3 Wohndauer

Aus den Unterlagen des statistischen Amtes lag auch die Wohndauer vor. Diese wurde in der Befragung ebenfalls erhoben und konnte somit bezüglich Repräsentativität überprüft werden. Erwartungsgemäss sind langjährige Mieter leicht übervertreten. Bei der Wohndauer von 1 – 9 Jahren entspricht die Verteilung dem Erwartungswert. Leute, welche weniger als ein Jahr in der Siedlung wohnen, haben sich kaum an der Umfrage beteiligt.

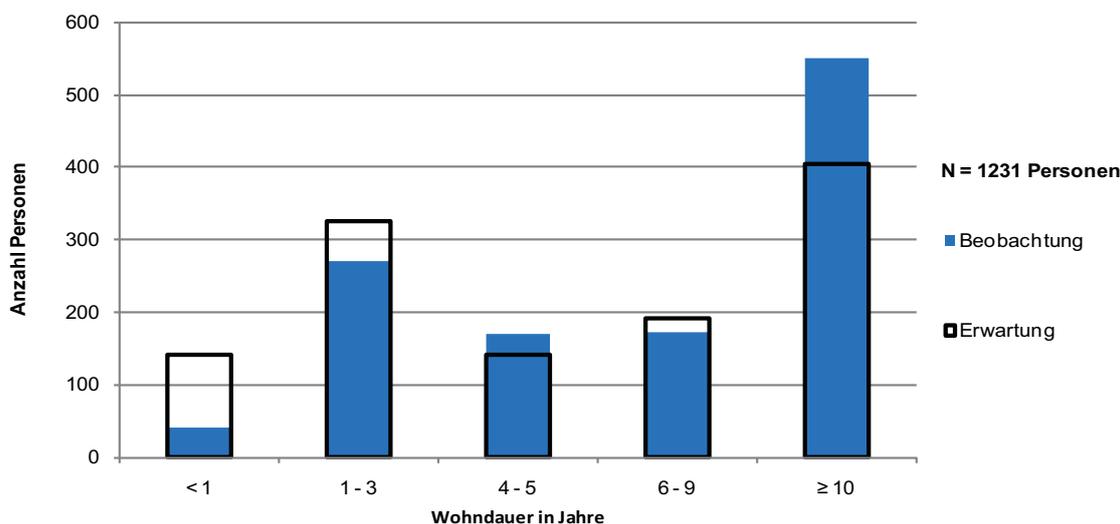


Abb. 10: Repräsentativität Wohndauer

4.1.4 Ausländeranteil

Der Ausländeranteil schwankt in den verschiedenen Siedlungen zwischen 15% und 39%. Der Fragebogen war nur in Deutsch abgefasst und es wurde nicht nach der Nationalität gefragt. Ein Zusammenhang zwischen hohem Ausländeranteil und tiefer Rücklaufquote ist nur in geringem Masse nachweisbar. So ist sowohl der Rücklauf als auch der Ausländeranteil in der Siedlung BEP Industrie hoch. Insgesamt ist dennoch zu vermuten, dass die Ausländer eher unterrepräsentiert sind.

	Herrlig Altstetten	GBMZ Ausser-sihl	Rütihof Höngg	BEP Industrie	Ilanzhof Unterstrass	BG Glattal Schwamend.	Entlisberg Wollishofen	Gesamt
Rücklauf nach Personen	13%	12%	33%	32%	38%	18%	25%	23%
Ausländeranteil	31%	39%	21%	30%	15%	27%	16%	26%

Tabelle 3: Repräsentativität Nationalität

4.1.5 Fazit

Insgesamt kann aufgrund der hohen Rücklaufquote und der guten Übereinstimmung der geprüften Parameter die Umfrage als repräsentativ bezeichnet werden. Signifikante Aussagen zu einzelnen Siedlungen sind auf Grund der zu geringen Fallzahlen jedoch nicht für alle Aspekte möglich.

5. Struktur der befragten Haushalte

Für den Vergleich zwischen den Siedlungen sind Haushaltgrösse und Haushaltstruktur von Bedeutung. Die folgenden Tabellen geben einen Überblick. Abweichungen in den Summen entstanden durch fehlende Angaben bezüglich Haushaltsstruktur in den Fragebögen.

Haushaltgrösse		Herrlig Altstet- ten	GBMZ Ausser- sihl	Rütihof Höngg	BEP In- dustrie- quartier	Ilanz- hof Un- terstrass	BG Glattal Schwa- mend.	Entlis- berg Wollisho- fen	Gesamt
1 Pers.	Anzahl	12	25	12	42	41	57	9	198
	in %	41%	42%	17%	43%	33%	40%	16%	34%
2 Pers.	Anzahl	11	24	28	30	42	62	21	218
	in %	38%	41%	40%	31%	34%	43%	38%	38%
3 Pers.	Anzahl	3	8	16	8	22	11	7	75
	in %	10%	14%	23%	8%	18%	8%	13%	13%
> 3 Per	Anzahl	3	2	14	17	19	13	18	86
	in %	10%	3%	20%	18%	15%	9%	33%	15%
Total	Anzahl	29	59	70	97	124	143	55	577
	in %	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 4: Haushaltgrösse der befragten Haushalte

In Höngg und Wollishofen bestehen nur wenige Einpersonenhaushalte, dafür 43% bzw. 46% Mehrpersonenhaushalte mit 3 oder mehr Personen. Die Zahl der Zweipersonenhaushalte ist in allen Siedlungen etwa gleich.

		Herrlig Altstet- ten	GBMZ Ausser- sihl	Rütihof Höngg	BEP In- dustrie- quartier	Ilanz- hof Un- terstrass	BG Glat- tal Schwa- mend.	Entlis- berg Wollisho- fen	Gesamt
Singlehaushalte	Anzahl	12	25	12	42	41	57	9	198
	in %	41%	42%	17%	44%	33%	40%	17%	35%
Mehrpersonenhaushalt ohne Kinder*)	Anzahl	13	31	29	32	46	72	24	247
	in %	45%	53%	41%	33%	37%	50%	45%	43%
Mehrpersonenhaushal- te mit Kindern*)	Anzahl	4	3	29	22	36	14	20	128
	in %	14%	5%	41%	23%	29%	10%	38%	22%
Total	Anzahl	29	59	70	96	123	143	53	573
	in %	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

*) als Kinder gelten Personen bis 20 Jahre

Tabelle 5: Haushaltsstruktur der befragten Haushalte

In der Siedlung GBMZ Aussersihl, BG Glattal Schwamendingen und Herrlig Altstetten gibt es kaum Haushalte mit Kindern. Demgegenüber weisen die Siedlungen Rütihof, Entlisberg und Ilanzhof einen hohen Kinderanteil auf.

6. Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Abos

Im Zentrum der Befragung der Haushalte steht das Mobilitätsverhalten. Dieses wird unterteilt in die Verfügbarkeit von Autos, Velos und ÖV-Abos. Weiter werden in diesem Kapitel die Eckdaten zur Mobilität in den einzelnen Genossenschaften dargestellt, welche in den Gesprächen mit VertreterInnen der Genossenschaften ermittelt wurden.

6.1 Verfügbarkeit von Autos

	Herrlig Altstetten	GBMZ Ausser-sihl	Rütihof Höngg	BEP Industrie	Ilanzhof Unterstrass	BG Glattal Schwamend.	Entlisberg Wollishofen	Gesamt	Stadt Zürich ¹	Schweiz ²
Anzahl autofreie Haushalte	21	34	25	76	74	65	25	320		
Anzahl Haushalte mit Autos	8	25	45	23	51	80	30	262		
Anzahl Haushalte	29	59	70	99	125	145	55	582		
Anzahl autofreie Haushalte in%	72%	58%	36%	77%	59%	45%	45%	55%	45%	19%
Anzahl Personen	56	105	177	200	276	269	152	1'235		
Anzahl Autos	8	32	50	23	55	93	34	295		
Motorisierungsgrad Anzahl Autos/Person	0.14	0.30	0.28	0.12	0.20	0.35	0.22	0.24	0.36	0.51

Tabelle 6: Verfügbarkeit von Autos

Durchschnittlich sind 55% der Haushalte autofrei. Den höchsten Anteil an autofreien Haushalten weist die Siedlung BEP Industrie mit 77% auf, den tiefsten Wert die Siedlung Sonnengarten Rütihof (Höngg) mit 36% auf. Der Motorisierungsgrad, die Anzahl Personenwagen pro Einwohner, beträgt in den untersuchten Siedlungen 0.24. In der Stadt Zürich beträgt er 0.36, in der Schweiz 0.51.

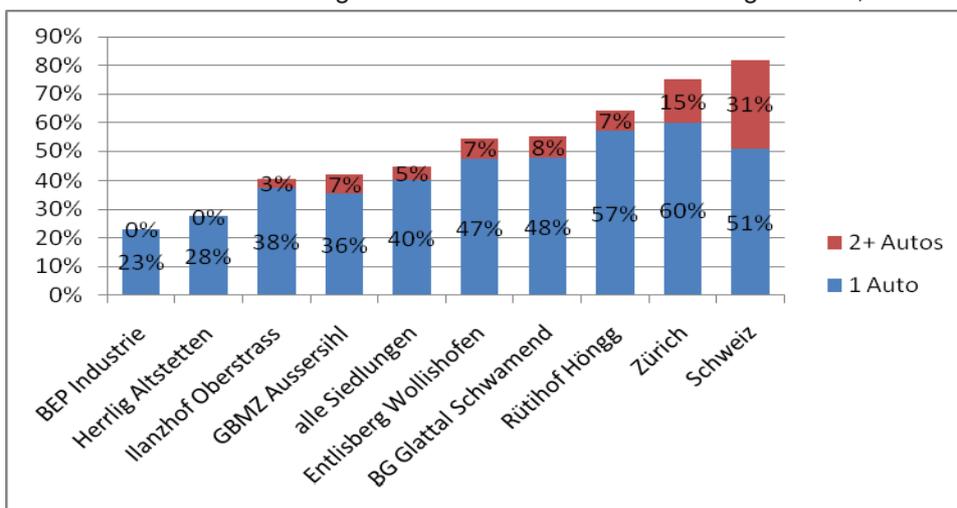


Abb. 11: Verfügbarkeit eines Zweit- und Drittautos

In den autobesitzenden Haushalten sind insgesamt 295 Autos verfügbar, 234 Haushalte besitzen ein Auto, 28 Haushalte besitzen mehr als ein Auto. Der Anteil der Haushalte mit Zweitautos liegt

¹ Die Vergleichswerte stammen aus eigenen Berechnungen auf Basis des Mikrozensus 2005.

² Daten aus: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2007), Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Neuchâtel.

bei 4% (Stadt Zürich = 9%; CH = 25%) und Drittautos sind noch 1% (Stadt Zürich = 1.5%; CH = 5%), zusammen also 5% (Stadt Zürich = 11%; CH = 29%).

	Singlehaushalte	Mehrpersonen- haushalte ohne Kinder	Mehrpersonen- haushalte mit Kinder	Gesamt
autofreie Haushalte	149	107	64	320
% von Haushaltsform	74%	44%	46%	55%
Haushalte mit Autos	51	137	74	262
% von Haushaltsform	26%	56%	54%	45%
Anzahl	200	244	138	582
% von Haushaltsform	100%	100%	100%	100%

Tabelle 7: Autobesitz und Haushaltsform

Erwartungsgemäss ist der Autobesitz bei Singlehaushalten geringer als bei den übrigen Haushalten. Lediglich 26% besitzen ein Auto. Mehrpersonenhaushalte sind – unabhängig ob mit oder ohne Kinder – in ähnlichem Masse autobesitzend. Das gleiche Bild zeigt sich beim Alter. Ältere Leute (>65 +) sind häufiger autofrei (64%). Bei den jüngeren (über 40 und unter 40 Jahre) können keine relevanten Unterschiede festgestellt werden.

6.2 Verfügbarkeit von Motorrädern und Rollern

	Herrlig Altstet- ten	GBMZ Ausser- sihl	Rütihof Höngg	BEP In- dustrie	Ilanz/ Hof Unter- strass	BG Glattal Schwa- mend.	Entlis- berg Wollis- hofen	Gesamt	Stadt Zürich ³	Schweiz
Anzahl Motorrä- der und Roller	3	4	8	11	7	25	12	70	19'904	
Anteil der Haus- halte								8%	10%	12%

Tabelle 8: Verfügbarkeit von Motorrädern und Rollern

Es gibt 49 Motorräder und 21 Roller in den Siedlungen. Damit verfügen 8% der Haushalte über ein Motorrad/Roller. 8 Haushalte sind zwar autofrei, besitzen aber ein Motorrad. Die Anzahl der motorfahrzeugfreien Haushalte beträgt demnach 54%. Mofas gibt es insgesamt nur 5. Sie werden nicht weiter betrachtet. In der Stadt Zürich besitzen 10% der Haushalte ein Motorrad, im schweizerischen Mittel beträgt der Anteil 12%.

³ Tiefbauamt der Stadt Zürich (2006), Motorräder in der Stadt Zürich, Eine Grundlagenanalyse

6.3 Verfügbarkeit von Velos

	Herrlig Altstetten	GBMZ Ausser-sihl	Rütihof Höngg	BEP In-du-strie	Ilanzhof Unter-strass	BG Glat-tal Schwamend.	Entlis-berg Wollis-hofen	Gesamt	Stadt Zürich	Schweiz
Anzahl Haushalte	29	59	70	99	125	145	55	582		
Anz. Haushalte mit Velos	17	30	46	76	88	84	48	389		
Anteil Haushalte mit Velos	59%	51%	66%	77%	70%	58%	87%	67%	71%	71%
Anzahl Velos	38	59	107	202	251	178	153	988		
Durchschn. Anzahl Velos pro Haushalt	1.31	1.00	1.53	2.04	2.01	1.23	2.78	1.70		
Anzahl Personen	56	105	177	200	276	269	152	1'235		
Anzahl Velos pro Person	0.68	0.56	0.60	1.01	0.91	0.66	1.01	0.80	0.62	0.69

Tabelle 9: Verfügbarkeit von Velos

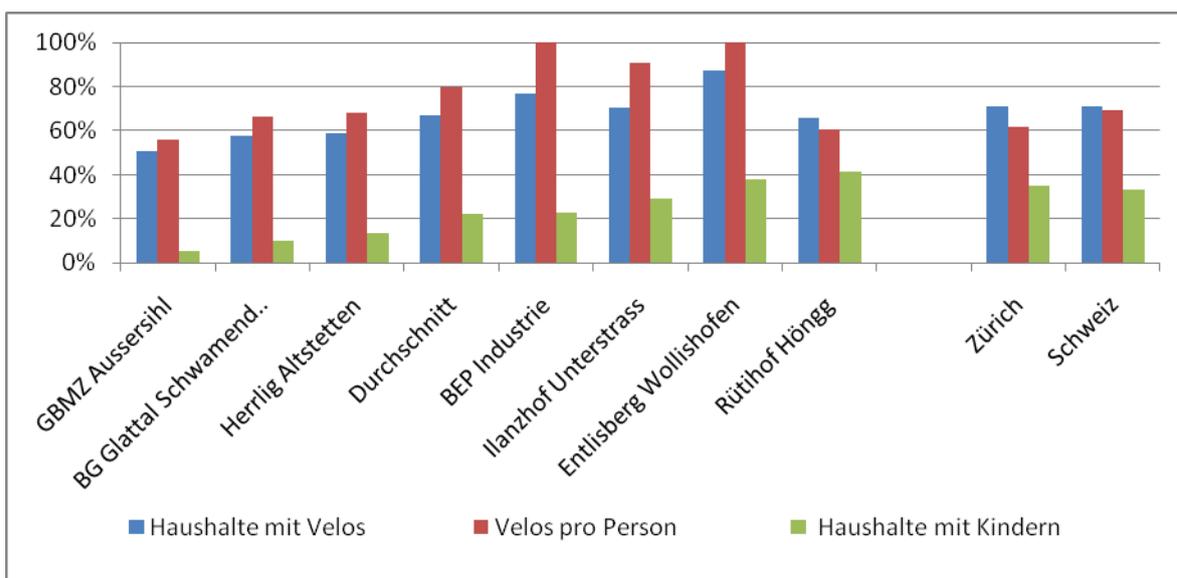


Abb. 12: Verfügbarkeit von Velos

67% aller Haushalte verfügen über ein Velo. Das heisst aber auch, dass ca. 1/3 aller Haushalte über kein Velo verfügt. Insgesamt stehen den Bewohnenden 988 Velos zur Verfügung. Das sind 1.7 Velos pro Haushalt oder 0.8 pro Person. (Stadt Zürich = 0.62; CH Veloverfügbarkeit = 0.69). In den Siedlungen BEP Industrie und Entlisberg Wollishofen hat es gleich viele Velos wie BewohnerInnen.

6.4 Verfügbarkeit von Velos und Autos im Vergleich

	autofreie Haushalte	Haushalte mit Auto	Gesamt
kein Velo	117	76	193
in % nach autofrei / mit Auto	37%	29%	33%
in % aller Haushalte	20%	13%	33%
Velo	203	186	389
in % nach autofrei / mit Auto	63%	71%	67%
in % aller Haushalte	35%	32%	67%
Gesamt	320	262	582
in % nach autofrei / mit Auto	100%	100%	100%
in % aller Haushalte	55%	45%	100%

Tabelle 10: Verfügbarkeit von Velos und Autos

20% der Haushalte sind sowohl „autofrei“ als auch „velofrei“. Von den autofreien Haushalten besitzen nur 63% ein oder mehrere Velos, während bei den autobesitzenden Haushalten dieser Anteil bei 71% liegt. Autofreiheit führt somit nicht zu einem höheren Anteil an Velobesitz.

6.5 Verfügbarkeit von Velos, Haushaltstruktur und Alter

	Haushalte mit Kindern	Haushalte ohne Kinder
kein Velo	17	176
	10%	43%
1 oder mehrere Velos	159	230
	90%	57%
Total	176	406
	100.0%	100.0%

Tabelle 11: Verfügbarkeit von Velos in Haushalten mit und ohne Kinder

Der Velobesitz ist an die Haushaltsform gekoppelt. Familienhaushalte besitzen zu 90% ein oder mehrere Velos. Demgegenüber sind Haushalte ohne Kinder nur zu 57% mit Velos ausgestattet. Ältere Leute (> 65 Jahre) sind zu 67% ohne Velo. Im mittleren Alter sind es 24% und bei den jüngeren (< 40 Jahre) sind nur 8% ohne Velo.

6.6 ÖV-Abobesitz

	Anzahl Abos	in %	In Stadt Zürich gemäss Mikrozensus 2005	Gesamte Schweiz gemäss Mikrozensus 2005
Generalabonnement	249	20%	13%	7%
1/2 Tax-Abo	519	42%	40%	31%
ZVV-Abo	530	43% ⁴	keine Angabe	keine Angabe
Total Abos	1298			

Tabelle 12: Personen mit Besitz eines ÖV-Abos

Die Anzahl der Abos pro Person ist bei allen Siedlungen sehr hoch. 20% verfügen über ein GA. 42% über ein Halbtax. Die Siedlung BEP Industrie ist als „Eisenbahner-Genossenschaft“ mit 31% GA-Anteil ein Spezialfall. Aber auch bei den anderen Siedlungen liegt der Anteil der Abos deutlich über dem städtischen Mittel.

⁴ Doppelnennungen 1/2 Tax und ZVV-Abo möglich. Darum ist die Summe mehr als 100%.

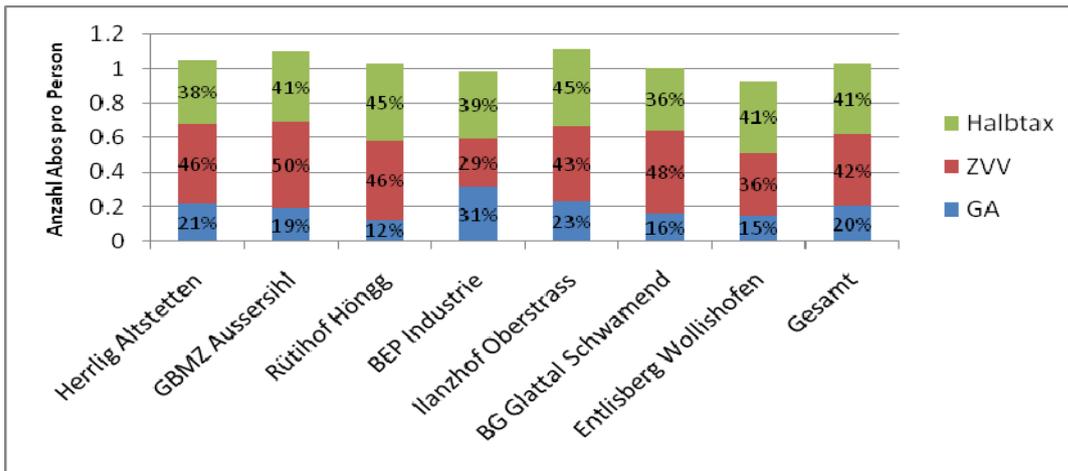


Abb. 13: ÖV-Abobesitz in den verschiedenen Siedlungen

6.7 Mitgliedschaft bei Mobility

	autofreier Haushalt	Haushalte mit Auto	Total
Mitglied	76 24%	24 9%	100 17%
Nichtmitglied	244 76%	238 91%	482 83%
Total	320 100%	262 100%	582 100%

Tabelle 13: Mobility Mitgliedschaft je Haushalt

In den Siedlungen leben überdurchschnittlich viele Leute, welche bei Mobility Mitglied sind. Die Anteile streuen relativ stark. In 17% der befragten Haushalte ist mindestens eine Person Mitglied von Mobility. In den autofreien Haushalten sind es 24%. Immerhin noch 9% sind es in den Haushalten mit Auto. Die Betrachtung nach Einzelpersonen zeigt, dass von den 1235 erfassten Personen 10% eine Mitgliedschaft bei Mobility haben. In der Stadt Zürich sind es 5%. Von den 100 Haushalten mit Mobility-Mitgliedern besitzen 94% ein oder mehrere Velos. Mobilitymitglieder verfügen somit in hohem Masse auch über Velos, deutlich höher als der Durchschnitt. (vgl. Tabelle 10)

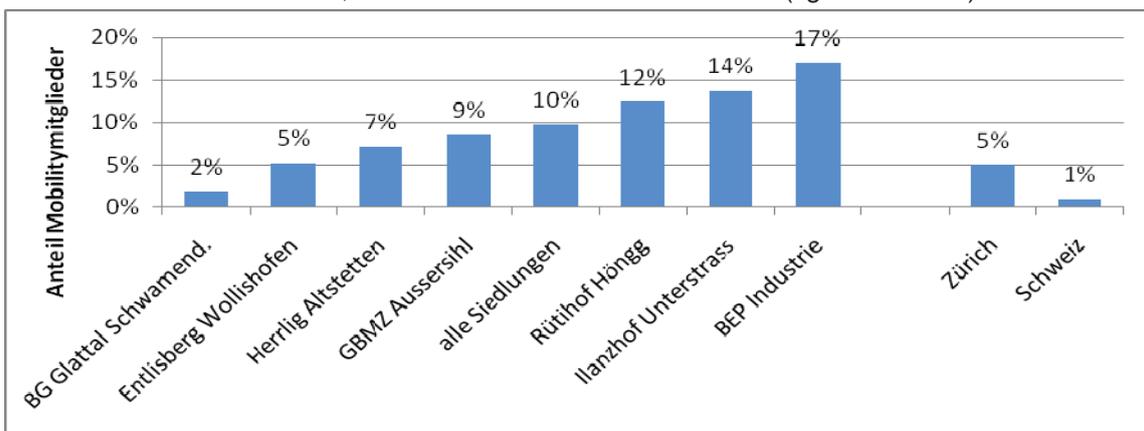


Abb. 14: Mobility-Mitgliedschaften pro Einwohner

7. Fahrleistung

Aus der Umfrage liegen Zahlen für die Fahrleistung von Personenwagen vor. Sie werden im folgenden als Fahrleistung PW in km/Jahr angegeben.

7.1 Fahrleistung je Siedlung

	Herrlig Altstetten	GBMZ Ausser- sihl	Rütihof Höngg	BEP In- dustrie	Ilanzhof Un- terstrass	BG Glat- tal Schwa- mend.	Entlisberg Wollisho- fen	Gesamt
Anzahl Haushalte mit Autos	8	25	45	23	51	80	30	262
Anzahl Autos	8	32	50	23	55	93	34	295
Total Fahrleistung PW km/Jahr	83'000	301'632	578'910	233'200	551'800	839'900	425'000	3'013'442
Fahrleistung PW km/Jahr und Haushalte	2'862	5'112	8'270	2'356	4'414	5'792	7'727	5'178
Fahrleistung PW km/Jahr und Auto	10'375	9'426	11'578	10'139	10'033	9'031	12'500	10'215

Tabelle 14: Verfügbarkeit von Autos und Fahrleistung PW

Die Fahrleistung wurde über alle Personenwagen (PW) ermittelt und beträgt durchschnittlich 10'215 km/Jahr. Die höchsten Jahresfahrleistungen weist die Siedlung Entlisberg Wollishofen auf, die geringste die Siedlung der GBMZ in Aussersihl.

	untersuchte Siedlungen 582	Zürich 5752	Schweiz 30190
Motorisierungsgrad (Autos/Einwohner)	0.24	0.36	0.51
Relation zum CH-Mittel	47%	71%	100%
Erstwagen Fahrleistung km/Jahr	10'724	11'849	14'319
Relation zum CH-Mittel	75%	83%	100%
Zweitwagen Fahrleistung km/Jahr	8'135	7'247	8'735
Relation zum CH-Mittel	93%	83%	100%
Drittwagen Fahrleistung km/Jahr	1767	6025	6011
Relation zum CH-Mittel	29%	100%	100%
Alle Autos zusammen Fahrleistung km/Jahr	10215	11'018	12'580
Relation zum CH-Mittel	81%	88%	100%
Fahrleistung pro Einwohner	2'452'	3'967'	6'416
Jahresfahrleistung in Relation zum CH-Mittel	38%	62%	100%
Jahresfahrleistung in Relation zu Zürich	63%	100%	

Tabelle 15: Verfügbarkeit von Autos und Jahresfahrleistung im Vergleich

Die Fahrleistung je Auto in den untersuchten Siedlungen beträgt 81% des schweizerischen Mittels. Wird diese Fahrleistung mit dem geringeren Motorisierungsgrad (0.24 bzw. 47%) verrechnet, so liegt die Fahrleistung der Bewohner der untersuchten Siedlungen bei 38% des schweizerischen Mittels. Wird die Stadt Zürich als Referenz genommen so liegen die Genossenschaften bei 63% (2.45 Mio. km zu 3.96 Mio. km). Vereinfacht gesagt generieren die Bewohner der Siedlungen 1/3 weniger motorisierten Individualverkehr im Verhältnis zur Stadtbevölkerung.

7.2 Fahrleistungsanteile nach Verkehrszwecken

	Herrlig Altstetten	GBMZ Aussersihl	Rütihof Höngg	BEP Industrie	Ilanzhof Unterstrass	BG Glattal Schwamdingen	Entlisberg Wollishofen	Alle Siedlungen	Schweiz
Arbeit	21%	42%	39%	29%	45%	27%	35%	35%	35%
Freizeit	59%	34%	38%	57%	39%	49%	43%	44%	51%
Einkauf	20%	23%	23%	14%	16%	24%	22%	21%	14%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 16: Fahrleistung (PW) nach Verkehrszwecken

Tabelle 16 zeigt die Nutzungshäufigkeit nach Verkehrszweck der Autos je Siedlung. In der Siedlung GBMZ Aussersihl und Ilanzhof Unterstrass ist der Wegzweck „Arbeit“ die dominierende Auto-nutzung. In den anderen Siedlungen BEP Industrie, BG Glattal und Entlisberg Wollishofen ist es die Freizeitnutzung.

In der Umfrage wurden nur drei Verkehrszwecke abgefragt. Der Mikrozensus 2005 wurde entsprechend zusammengefasst. Arbeit und Ausbildung machen 35% aus sowohl in der Umfrage wie auch in der gesamtschweizerischen Statistik. Der Einkauf (inkl. Dienstleistungen) hat in den Siedlungen einen deutlich höheren Anteil. Er liegt im schweizerischen Mittel bei 14% in den Siedlungen bei 21%.

Bei den Angaben aus der Umfrage handelt es sich um eine Schätzung der Befragten. Diese stützt sich – anders als im Mikrozensus – nicht auf reale Wege. Es ist zu vermuten, dass dabei die Einkaufswege, welche häufig zurückgelegt werden, aber kurz bezüglich Kilometerleistung sind, eher überschätzt als unterschätzt werden.

8. Energieaspekt

8.1 Rechengang nach Effizienzpfad Energie Statusbericht Mobilität (SIA D 0216)

Mobilitäts-Energieverbrauch in Watt/Person Dauerleistung	Schweiz ¹⁾			untersuchte Siedlungen ²⁾		
	Inland	inkl. Aus-land	inkl. Güter-verkehr	Inland	inkl. Aus-land	inkl. Güter-verkehr
Anteil PW	658	712	712	249 ³⁾	271	271
in%	88%	67%	48%	62%	39%	25%
Anteil Mobility-Nutzung ⁴⁾	1	1	1	8	8	8
in%	0%	0%	0%	2%	1%	1%
Anteil ÖV ⁵⁾	56	62	62	112	124	124
in%	8%	6%	4%	28%	18%	11%
Anteil Flugzeug ⁶⁾	11	268	268	11	268	268
in%	2%	25%	18%	3%	39%	24%
Anteil übrige (Reisecar, Motorrad) ⁷⁾	18	20	20	18	20	20
	2%	2%	1%	5%	3%	2%
inkl. Güterverkehr ⁸⁾			407			407
			28%			37%
Total in Watt/Person	745	1'063	1'470	398	691	1'098
in MJ/Person	23'464	33'486	46'339	12'565	21'784	34'634
Total in %	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabelle 17: Mobilitäts-Energieverbrauch in Watt/Person Dauerleistung bzw. MJ/Jahr und Person

- 1) Schneider, S., Hopf, S. (2006), SIA Effizienzpfad Energie. Statusbericht Mobilität. Grundlagen zur Dokumentation SIA D 0216, Planungsbüro Jud, Zürich, insbesondere Seite 7 und 8. Die Angaben wurden von MJ/Person und Jahr auf Watt (Dauerleistung) umgerechnet.
- 2) Die Angaben für die Siedlungen wurden aufgrund der Angaben aus der Umfrage errechnet.
- 3) Die Verkehrsleistung PW wurde aufgrund der Kilometerleistung und des Motorisierungsgrades errechnet. Basis bildet die in Tabelle 15 ermittelte Zahl von 38% des gesamtschweizerischen Mittels. Die Angaben beziehen sich auf die Verkehrsleistung inkl. Auslandkilometer. Die Aufteilung der Kilometerleistung in Inland und Ausland erfolgte entsprechend dem SIA Effizienzpfad Energie (Basis Mikrozensus) in 92% Inland und 8% Ausland.
- 4) Da die Zahl der Mobility-Kunden mit 10% der SiedlungsbewohnerInnen eine respektable Grössenordnung erreicht, wurde diese ebenfalls in die Überlegung aufgenommen. Die durchschnittliche jährliche Fahrleistung eines Mobility-Kunden beträgt 700 km. (Quelle: Bundesamt für Energie BFE, Sektion Evaluation und Controlling (2006), Evaluation Car-Sharing Schlussbericht, Bern S.12.) Die daraus resultierende Energieleistung beträgt somit 8 Watt bzw. 1% bis 2% der verbrauchten Mobilitätsenergie. Im schweizerischen Durchschnitt ist es 10x weniger.
- 5) Für die Verkehrsleistung ÖV liegen keine Angaben aus der Befragung vor. Diese musste abgeschätzt werden. Da der Motorisierungsgrad nur ca. halb so gross und die ÖV-Aboquote doppelt so hoch ist wie im gesamtschweizerischen Durchschnitt, wurde der Anteil der ÖV-Mobilitätsenergie ebenfalls verdoppelt (2 x 56 Watt = 112 Watt für die Inlandkilometer und 2 x 62 Watt = 124 Watt inkl. Auslandkilometer)
- 6) Der Anteil der Mobilitätsenergie, welcher im Ausland verbraucht wird, ist im wesentlichen bestimmt durch das Flugzeug. Hier wurde angenommen, dass sich die SiedlungsbewohnerInnen gleich verhalten wie der schweizerische Durchschnitt.
- 7) Bei den übrigen Verkehrsmitteln (Motorräder, Reisecar) wurden ebenfalls die gesamtschweizerischen Werte übernommen.
- 8) Für eine vollständige Gesamtmobilitätsbetrachtung muss zusätzlich die Energie für den Güterverkehr einbezogen werden. Wird diese auf die Bevölkerung verteilt, ergibt sich eine Mobilitätsenergie von 407 Watt pro Kopf.

Im schweizerischen Durchschnitt liegt die Mobilitätsenergie im Inland bei 745 Watt Dauerleistung. Davon werden 88% von der Fahrleistung der Personenwagen beansprucht. Werden die Auslandkilometer hinzugezählt, ergibt sich eine Mobilitätsenergieleistung von 1'063 Watt. Hier schlägt insbesondere die Energie der Flugreisen zu Buche. Für eine Gesamtbetrachtung ist zusätzlich der Güterverkehr einzubeziehen. Dieser wird mit 407 Watt pro Kopf als „Rucksack“ auf die Bevölkerung verteilt. Damit ergibt sich eine Gesamtenergieleistung von 1'470 Watt.

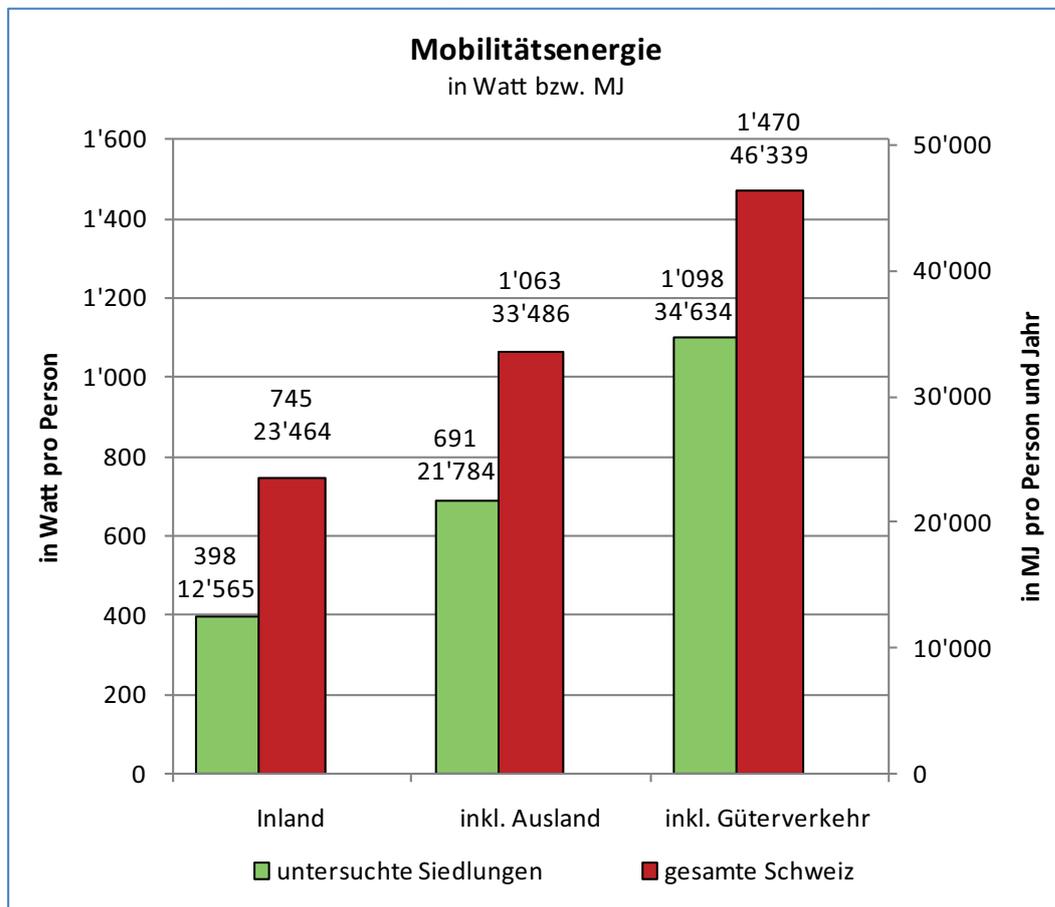


Abb. 15: Mobilitätsenergie in den untersuchten Siedlungen und in der Schweiz

in Watt / Person	Inland	inkl. Aus-land	inkl. Güter-verkehr
untersuchte Siedlungen	398	691	1'098
Gesamte Schweiz	745	1'063	1'470
Vergleich untersuchte Siedlungen / Schweiz	53%	65%	75%

Tabelle 18: Mobilitäts-Energieverbrauch in Watt pro Person, Vergleich in Prozent

In den untersuchten Siedlungen liegen die entsprechenden Werte für die Mobilitätsenergie im Inland bei 53% des gesamtschweizerischen Mittels (398 Watt). Bei Einbezug der Auslandsreisen ergibt sich noch eine Reduktion auf 65% (691 Watt). Wird auch der Güterverkehr berücksichtigt, so liegen die Siedlungen bei 1'098 Watt Dauerleistung oder bei 75% des gesamtschweizerischen Mittels. Je nach Betrachtungsebene verbrauchen die Siedlungen somit um 25% bis 47% weniger Energie für die Mobilität als die Bevölkerung in der Schweiz.

Die BewohnerInnen der untersuchten Siedlungen sind in Bezug auf die Stadt Zürich und insbesondere die Schweiz somit deutlich ökologischer unterwegs.

8.2 Rechengang nach Effizienzpfad Energie Mobilität – Energiebedarf in Abhängigkeit vom Gebäudestandort (SIA 2039)

Gegenüber dem Rechengang in Kapitel 8.1 wird hier nicht die gesamte Mobilitätsenergie, sondern nur die wohnungsbezogene Mobilitätsenergie dargestellt. Die Berechnungen erfolgen gemäss SIA Effizienzpfad Energie, Merkblatt 2039⁵.

Dabei kam folgender Rechengang zur Anwendung:

	Anteile ²⁾	PW-Fahrleistung in km	PW-Besetzungsgrad ³⁾	PW-Fahrleistung pro Person	Anteil Wohnen ⁴⁾	Fahrleistung pro Person für Wohnen	Mobility-nutzung ⁵⁾	Total
Fahrleistungen PW km pro Person ¹⁾		2'452						
davon Alltagsmobilität ²⁾	84%	2'050	1.56	3'197	47%	1'503		1'503
davon nicht alltägliche Mobilität ²⁾	16%	402	1.84	740	52%	385	70	455
Total				3'938		1'888	70	1'958

Tabelle 19: Fahrleistung (PW) nach Alltagsmobilität und nicht alltäglicher Mobilität

Zur Erklärung

- 1) Die Fahrleistung der untersuchten Siedlungen wurde aufgrund der Angaben aus der Umfrage errechnet (vgl. Tab. 15).
- 2) Die Anteile der Alltagsmobilität und der nicht alltäglichen Mobilität für die Fahrleistung PW-km wurden gemäss SIA 2039 Tab. A.2.3.1 ermittelt und unverändert für die Siedlungen übernommen.
- 3) Der Besetzungsgrad wurde auch der Tab. A.2.3.1 entnommen
- 4) Der Anteil der Mobilitätsenergie, welcher den Wohngebäuden zugewiesen wird, ist in SIA 2039 Tab. A.2.2.1 festgelegt. Von der gesamten Alltagsmobilität werden 47% den Wohnbauten zugewiesen. Bei der nicht alltäglichen Mobilität werden 52% den Wohnbauten zugewiesen. Die übrige Mobilität wird anderen Nutzungen (Arbeitsstätten, Schulgebäuden und übrigen Nutzungen) zugewiesen.
- 5) Da die Zahl der Mobility-Kunden mit 10% der SiedlungsbewohnerInnen eine respektable Grössenordnung erreicht, wurde die Carsharing-Nutzung ebenfalls in die Überlegung aufgenommen. Die durchschnittliche jährliche Fahrleistung eines Mobility-Kunden beträgt 700 km. (Quelle: Bundesamt für Energie BFE, Sektion Evaluation und Controlling (2006), Evaluation Car-Sharing Schlussbericht, Bern S.12.). 10% von 700 km wurden der nicht alltäglichen Mobilität zugewiesen, da es unwahrscheinlich ist, dass Mobilitykunden das Auto für ihre alltägliche Mobilität gebrauchen.

Aus obigem Rechengang ergibt sich eine Fahrleistung pro Person von 1503 km pro Jahr für die wohnungsbezogene Alltagsmobilität. Im Merkblatt SIA 2039 wird diese Kennziffer für die gesamte Schweiz mit 4226 km angegeben. Die Siedlungen liegen bezüglich der PW-Kilometerleistung bei 36% der gesamtschweizerischen Werte. Bei der nicht alltäglichen Mobilität liegt dieses Verhältnis bei 47%. (vgl. dazu auch Tabelle 20.)

⁵ SIA Merkblatt 2039, Mobilität – Energiebedarf in Abhängigkeit vom Gebäudestandort, Ausgabe 2011

Primärenergiebedarf Schweiz gemäss SIA 2039					Primärenergiebedarf untersuchte Siedlungen eigene Berechnungen			
	Mobilität	PEF Total ⁶⁾	PE pro Per- son und Jahr	PE pro Per- son und Jahr	Mobilität	PEF Total ⁶⁾	PE pro Person und Jahr	PE pro Person und Jahr
Alltagsmobilität	km/p*a	MJ/pkm	MJ/P*a	Watt/P*a	km/p*a	MJ/pkm	MJ/P*a	Watt/P*a
PW	4'226	3.28	13'861	440	1'503 ¹⁾	3.28	4'929	156
Bus	194	1.65	320	10	300 ²⁾	1.65	495	16
Bahn	896	0.53	475	15	1'000 ³⁾	0.53	530	17
Tram	46	0.98	45	1	300 ⁴⁾	0.98	294	9
Velo	145	0.00	0	0	145	0.00	0	0
zu Fuss	391	0.00	0	0	391	0.00	0	0
übrige Verkehrsmittel	299		449	14	299		449	14
Primärenergie- verbrauch aus nicht alltäglicher Mobilität	6'197		15'150	481	3'938		6'697	213

Nicht alltägliche Mobilität								
PW	977	2.90	2'828	90	455 ¹⁾	2.90	1'317	42
Bus	62	1.65	102	3	62	1.65	102	3
Bahn (IC-Zug)	259	0.23	58	2	518 ⁵⁾	0.23	117	4
Flugzeug	1'640	1.88	2'891	92	1'640	1.88	2'891	92
übrige Verkehrsmittel	104		150	5	104		150	
Primärenergie- verbrauch aus nicht alltäglicher Mobilität	3'042		6'030	191			4'577	145

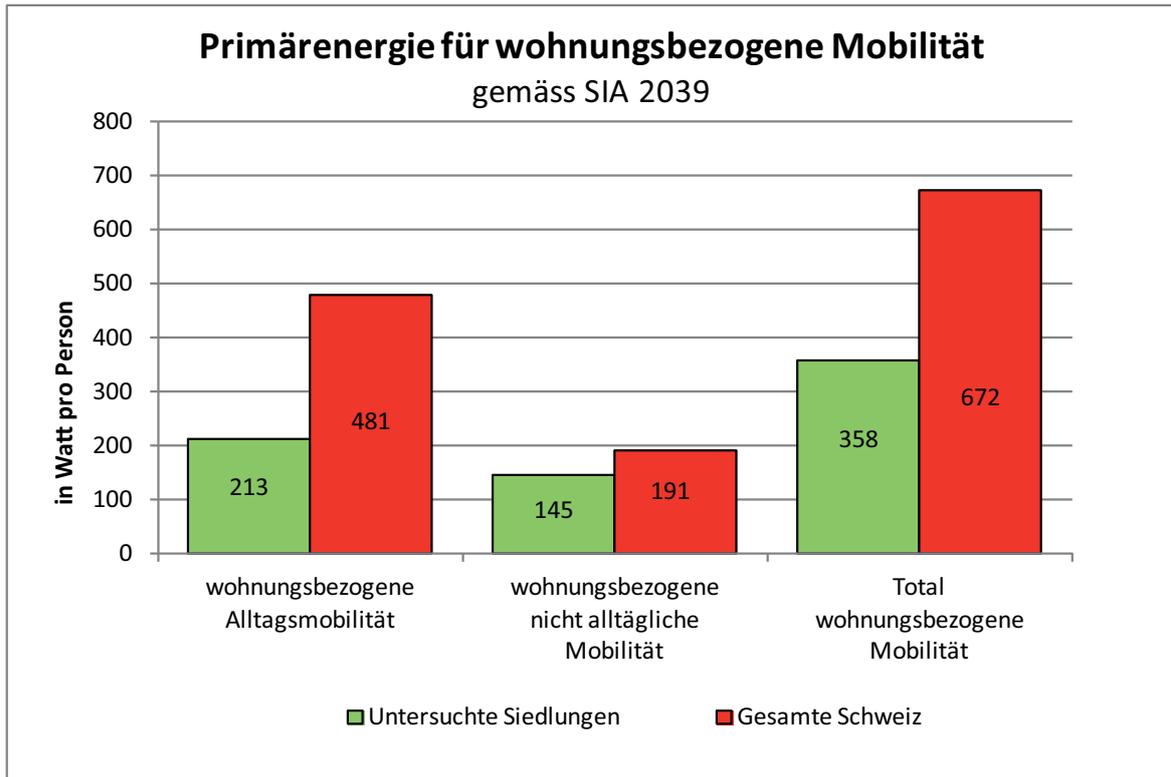
Primärenergie- verbrauch aus Jah- resmobilität			21'180	672			11'274	358
--	--	--	--------	-----	--	--	--------	-----

Tabelle 20: Mobilitäts-Energieverbrauch in Watt/Person Dauerleistung bzw. MJ/Jahr und Person

Zur Erklärung

Für die gesamte Schweiz liegen Zahlen aus SIA 2039 vor. Für die Siedlungen mussten verschiedene Annahmen, namentlich für den Öffentlichen Verkehr, getroffen werden.

- 1) Rechengang siehe Tabelle 19.
- 2) Da die Quote der ÖV-Abobesitzer deutlich über dem schweizerischen Mittel liegt, wurden auch die entsprechenden Fahrleistungen pro Person nach oben korrigiert. Hier mussten Annahmen getroffen werden. Diese sind aber bezüglich Schlussresultat relativ robust, da die Effizienz dieser Fahrzeuge sehr hoch ist.
Für den Bus wurde 300 km angenommen.
- 3) Bahnanteil für den Alltagsverkehr wurde um 12% auf 1000km erhöht.
- 4) Der Anteil Tram wurde wie der Bus auf 300 km festgesetzt.
- 5) Für die nicht alltägliche Mobilität wurde aufgrund der hohen GA-Quote. Die Zahl der Zug-km (IC-Zug) verdoppelt.
- 6) PEF=Primärenergiefaktor. Er berücksichtigt alle Energie, die erforderlich ist, um die Energie zu gewinnen, umzuwandeln, zu raffinieren, zu lagern, zu transportieren und zu verteilen, sowie alle Vorgänge die erforderlich sind, um die Energie dem Fahrzeug zuzuführen.



In Watt pro Person	Untersuchte Siedlungen	Gesamte Schweiz	Verhältnis Siedlungen zur Schweiz
wohnungsbezogene Alltagsmobilität	213	481	44%
wohnungsbezogene nicht alltägliche Mobilität	145	191	76%
Total wohnungsbezogene Mobilität	358	672	53%

Abb. 16: Wohnungsbezogene Mobilitätsenergie in den Siedlungen und in der Schweiz

Die Resultate des Rechengangs aus Tabelle 20 sind in Abbildung 16 dargestellt. Sie zeigen, dass die untersuchten Siedlungen bezüglich wohnungsbezogener Alltagsmobilität bei 44% des gesamtschweizerischen Durchschnittes liegen. Bei der nicht alltäglichen Mobilität liegt der Wert bei 76%. Insgesamt verbrauchen die Bewohnerinnen und Bewohner der untersuchten Siedlungen nur gut halb so viel Energie (53%) für die wohnungsbezogene Mobilität wie der Schweizer Durchschnitt. Damit sind die Siedlungen, bezogen auf die Mobilitätsenergie, bereits heute nahe beim Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft.

9. Parkierung

9.1 Angaben der Genossenschaften

	Herrlig Altstetten	GBMZ Aussersihl	Rütihof Höngg	BEP In- dustrie	Ilanzhof Un- terstrass	BG Glattal Schwa- mend.	Entlisberg Wollisho- fen	Gesamt
Anzahl Wohnungen	217	402	222	318	322	710	230	2421
Anzahl siedlungsei- gene Parkplätze	83	0	268	34	155	179	54	773
Parkplätze pro Woh- nung	0.38	0.0	1.21	0.11	0.48	0.25	0.23	0.32

Tabelle 21: Parkplatzbestand

Gemäss Angaben der Genossenschaften bestehen in den untersuchten Siedlungen 773 Parkplätze für 2421 Wohnungen. Damit besteht lediglich für 32% aller Wohnungen ein Parkplatzangebot. Besonders tiefe Parkplatzangebote bestehen in den zentralen Siedlungen. GBMZ Aussersihl verfügt über keinen einzigen Parkplatz, die Siedlung BEP Industrie über 0.11 Parkplätzen pro Haushalt. Demgegenüber bietet die Siedlung Rütihof in Höngg 1.21 Parkplätze pro Haushalt, also mehr als einen Parkplatz pro Haushalt.

	Herrlig Altstet- ten	GBMZ Ausser- sihl	Rütihof Höngg	BEP In- dustrie	Ilanzhof Unter- strass	BG Glat- tal Schwa- mend.	Entlis- berg Wollis- hofen	Gesamt	in %
Anzahl oberirdisch	6	0	33	0	55	119	4	217	28%
Anzahl unterirdisch	77	0	235	34	100	60	50	556	72%
Total Parkplätze	83	0	268	34	155	179	54	773	100%

vermietet an Bewohner	83	0	153	34	136	179	50	635	82%
Besucher-Parkplätze	0	0	33	0	5	0	4	42	5%
vermietet an Fremdm Mieter	0	-	4	0	14	0	0	18	2%
Leerstand	0	0	78	0	0	0	0	78	10%
Total	83	0	268	34	155	179	54	773	100%
Preis pro Parkplatz und Monat in CHF	112	-	110	121	165	130	138	130	

Tabelle 22: Angebot und Vermietungsspiegel der Parkplätze nach Siedlung

Von den 773 Parkplätzen sind 217 oder 28% oberirdisch. 556 oder 72% sind in Tiefgaragen untergebracht. 82% sind an Bewohner vermietet, 5% sind Besucherparkplätze, und 2% sind fremdvermietet. Der Leerstand beträgt 10%. Diese Statistik ist stark durch die Siedlung Rütihof in Höngg geprägt, welche 35% des gesamten Parkplatzbestandes der untersuchten Siedlungen ausmacht. Alle 78 leer stehenden Parkplätze liegen in Rütihof.

Wird die Siedlung Rütihof weggelassen, so verfügen in den restlichen 6 Genossenschaften noch 23% aller Wohnungen über einen Parkplatz, davon sind 2% Besucherparkplätze. Der Anteil der oberirdischen Parkplätze beträgt 36%.

Die Kosten pro Parkplatz liegen zwischen CHF 110 und 165 pro Monat, durchschnittlich CHF 130. Fremdvermietungen sind nur in Höngg und im Ilanzhof vorhanden und insgesamt unbedeutend. Feste Vermietungen von Abstellplätzen bestehen auch für Motorräder. Die Preise liegen zwischen 20 und 50 Franken. Diese Zahlen beziehen sich auf die fest gemieteten Parkplätze, welche direkt zur Siedlung gehören.

9.2 Angaben aus der Umfrage

Gemäss Befragung steht für 37% der Autos ein gemieteter Parkplätze zur Verfügung, davon ein nicht bezifferter Teil in Fremdliegenschaften. 57% stehen auf öffentlichem Grund, von 6% liegen keine Angaben vor.

	1 Auto	2 Autos	3 Autos	Total	in %
gemieteter Parkplatz	93	17	3	113	37%
Parkkarte	141	25	9	175	57%
keine Angabe ⁶	20	1	0	21	6%
Total Abstellmöglichkeiten	254	43	12	309	100%

Tabelle 23: Verfügbarkeit von Parkplätzen nach Autobesitz

Insgesamt beanspruchen die befragten Haushalte 309 Abstellmöglichkeiten (gemietet oder blaue Zone). 295 werden für Autos genutzt. 14 Haushalte verfügen über einen Abstellplatz, ohne ein (eigenes) Auto zu besitzen. Eine Aufteilung nach Siedlungen zeigt folgendes Bild:

	Herrlig Altstetten	GBMZ Aussersihl	Rüthof Höngg	BEP In- dustrie	Ilanz- hof Un- terstrass	BG Glattal Schwa- mend.	Entlisberg Wollisho- fen	Gesamt
gemieteter Parkplatz	2	16	44	16	30	28	17	113
Parkkarten	5	16	4	7	26	62	15	175
keine Angabe	2	2	4	1	2	7	3	21
Total Abstellplätze	9	34	52	24	58	97	35	309
Anzahl Autos	8	32	50	23	55	93	34	295

gemieteter Parkplatz	22%	47%	85%	67%	52%	29%	49%	37%
Parkkarten	56%	47%	8%	29%	45%	64%	43%	57%
keine Angabe	22%	6%	8%	4%	3%	7%	9%	6%
Total	100%							

Tabelle 24: Verfügbarkeit von Parkplätzen und Parkkarten nach Siedlung

⁶ 21 Haushalte mit Autobesitz haben die Frage nach den Abstellplätzen nicht vollständig ausgefüllt.

9.3 Hochrechnungen zur Parkierung

	Herrlig Altstet- ten ⁷	GBMZ Ausser- sühl ⁶	Rütihof Högg	BEP In- dustrie	Ilanz- hof Un- terstrass	BG Glat- tal Schwa- mend.	Entlis- berg Wollis- hofen	Gesamt
gemietete Parkplätze gemäss Hochrechnung	(20)	(109)	141	51	76	148	76	620
Anzahl Parkkarten gemäss Hochrechnung	(40)	(109)	18	23	66	307	67	630
Anzahl Autos in Siedlung gemäss Hochrechnung	(60)	(218)	159	74	142	455	142	1250
Anzahl an Bewohner vermietete Parkplätze gemäss Verwalter	83	0	153	34	136	179	50	635

Tabelle 25: Parkplätze in den Siedlungen; Bestand und Hochrechnung

Die Angaben der Befragten wurden je Siedlung hochgerechnet. Basis war der Rücklauf je Siedlung (vgl. Tabelle 2). Auf Grund dieser Hochrechnungsergebnisse lassen sich Aussagen zur Parkierungssituation in der Siedlung machen. Gemäss dieser Hochrechnung verfügen die Haushalte insgesamt über 1250 Autos. Diese werden zu 49% auf gemieteten Parkplätzen und zu 51% auf öffentlichem Grund (blaue Zone) abgestellt. Die hochgerechnete Anzahl beträgt 620 gemietete Parkplätze und stimmt damit relativ gut mit der Zahl von 635 Parkplätzen überein, welche von den Genossenschaften als an Bewohner vermietet angegeben haben. Es darf damit angenommen werden, dass der Rücklauf der Fragebogen auch bezüglich Autobesitz eine relativ gute Repräsentativität aufweist. Nicht in der Berechnung enthalten ist der Leerstand in der Siedlung Rütihof, welcher gemäss Hochrechnung 72 und gemäss Angaben Verwalter 78 beträgt. Es stellen sich jedoch einige Fragen zu den Abweichungen je Siedlung, welche doch als erheblich zu bezeichnen sind (vgl. Kap. 9.5).

9.4 Vergleich zu den Vorgaben der neuen Parkplatzverordnung

Aufgrund der Wohnfläche, der Parkplätze und der heute vorhandenen (hochgerechneten) Anzahl Autos kann die Differenz zwischen den planerischen Vorgaben gemäss Parkplatzverordnung PPV (Beschluss Gemeinderat vom 7.7.2010) und des heutigen Zustandes ermittelt werden.

Werden alle untersuchten Siedlungen zusammen betrachtet, so entspricht die Zahl der an die Bewohner vermieteten Autoabstellplätze ungefähr dem „reduzierten Bedarf minimal“ gemäss PPV (vgl. Tabelle 26). Die Zahl der heute vorhandenen Autos entspricht ungefähr dem „reduzierten Bedarf maximal“. Wird bei Neu- und Umbauten somit mehr als der „reduzierten Bedarf minimal“ gebaut, so müssten die Parkplätze in der blauen Zone im gleichen Umfang reduziert werden, damit das Angebot nicht grösser wird als die Nachfrage.

Die Zahl der Velos entspricht ungefähr der geforderten Anzahl Veloabstellplätze. Eine Zahl der vorhandenen Abstellplätze liegt nicht vor.

In drei Siedlungen (BEP Industrie, Ilanzhof Unterstrass und Entlisberg Wollishofen) ist die Zahl der heute vorhandenen Velos aber deutlich grösser als der Bedarf an Veloabstellplätzen gemäss PPV. Dieser Befund steht im Widerspruch zur Einschätzung der Verwaltungen der Genossenschaften, welche die Vorgabe gemäss PPV als deutlich zu hoch einstufen.

⁷ Die Angaben zu Parkierung und der Anzahl Autos ist in den Siedlungen Herrlig und GBMZ Aussersihl auf Grund der geringen Fallzahlen nicht repräsentativ.

	Herrlig Altstet- ten	GBMZ Ausser- sihl	Rütihof Högg	BEP In- dustrie	Ilanzhof Oberstra- ss	BG Glat- tal Schwa- mend	Entlis- berg Wollis- hofen	Gesamt
Anzahl Wohnungen	217	339	216	318	332	710	230	2'362
Wohnfläche in m2	13'575	26'090	19'546	21'172	20'046	44'000	18'400	162'829
theoretischer Normalbedarf gemäss PPV (PP/120m ²)	113	217	163	176	167	367	153	1'357
reduzierter Bedarf minimal	68	54	114	44	84	238	107	710
reduzierter Bedarf maximal	107	98	187	79	138	385	176	1'171
Anzahl Autos gemäss Hoch- rechnung	(60) ⁸	(218) ⁷	159	74	142	455	142	1'250
heute vorhandene PP	83	0	268	34	155	179	54	773
Anzahl an Bewohner vermie- tete Parkplätze	83	0	153	34	136	179	50	635
Anzahl Velos gemäss Hoch- rechnung	284	402	339	649	647	872	640	3833
Bedarf Veloabstellplätze ge- mäss PPV (PP/40m ²)	339	652	489	529	501	1100	460	4071

Tabelle 26: Vergleich Istzustand und Vorgaben Parkplatzverordnung

9.5 Beurteilung der Parkierung

Die Parkplatzsituation der einzelnen Siedlungen wird im Folgenden aufgrund der Befragung der BewohnerInnen und der Gespräche mit den VertreterInnen der Genossenschaften kurz dargestellt. Weitere Ausführung zu diesen Thema sind in den Teilberichten zu finden.

Siedlung Herrlig in Altstetten

Aufgrund der geringen Fallzahlen sind die Abweichungen nicht erstaunlich. Gemäss Angaben der Verwaltung besteht bezüglich Parkplätze ein geringer Nachfrageüberhang. Wegen illegaler Parkierung sind keine Reklamationen bekannt. Aufgrund der sehr günstigen Wohnungen gibt es nur wenig Mieterwechsel. Eine kurzfristige Veränderung ist also nicht zu erwarten.

Siedlung GBMZ Aussersihl

Die GBMZ – Siedlung Aussersihl ist mit 402 Wohneinheiten relativ gross. 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.

Die GBMZ Siedlung in Aussersihl verfügt über keine eigenen Parkplätze. Die Hochrechnung ergibt dennoch eine relativ hohe Anzahl von 109 gemieteten Parkplätzen. Gemäss Angaben des Verwal-

⁸ Die Zahl der Autos ist in den Siedlungen Herrlig und GBMZ Aussersihl auf Grund der geringen Fallzahlen nicht repräsentativ.

ters handelt es sich vorwiegend um Parkplätze, welche in Geschäftsliegenschaften an der Hohlstrasse gemietet werden. Dort bestehen genügend freie Kapazitäten. Die Genossenschaft hat mit diesen Mietverhältnissen nichts zu tun.

Die Verwaltung sieht zurzeit bezüglich Parkierung keinen 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 verfügbar. Erst gegen Abend und am Wochenende wird es knapp. Insgesamt wird das Angebot – zusammen mit den freien Parkplätzen in Fremdliegenschaften – als ausreichend taxiert. Einige BewohnerInnen würden es sogar begrüßen, wenn die Zahl der blauen Parkplätze weiter reduziert würde.

Eine Änderung der Parkierungssituation steht frühestens in 10 – 15 Jahren an. Auf dem Areal Hohlstrasse / Stüdeliweg ist ein Ersatz-Neubau vorgesehen. Die GBMZ möchte auch in Zukunft möglichst wenige Parkplätze erstellen. Für den Ersatz-Neubau soll dazu der gesetzgeberische Handlungsspielraum voll ausgeschöpft werden. Denkbar ist auch die Eingabe eines Mobilitätskonzeptes, das erlauben würde, das vorgegebene Minimum zu unterschreiten. In Frage kommt ein moderates Angebot an Roller-Parkplätzen, falls diese mehr aufkommen sollten. Dazu wären allenfalls auch einige Besucher-Parkplätze möglich.

Siedlung Rütihof Höngg

Die Siedlung Rütihof hat eine grosse Unterniveaugarage. Sie ist nicht ausgelastet. Gemäss Auskunft des Verwalters beträgt der Leerstand immer ca. 30%; zur Zeit 78 Plätze. Aufgrund der Lage können die Garagenplätze auch nicht fremdvermietet werden. Damit gehen der Genossenschaft jährlich ca. CHF 100'000.- Mieteinnahmen verloren. Die umliegenden Genossenschaften kämpfen mit dem gleichen Problem. Im Quartier Rütihof hat es generell zu viele Parkplätze. Generell wird tendenziell eine Abnahme der Vermietbarkeit von Parkplätzen beobachtet. Bei Neubauten (Projekt Grünwald) sollte daher das Problem angegangen werden und z.B. ein Car-Pool geschaffen werden.

Die Fremdvermietung ist eher unerwünscht, da die Parkplatzmieter dann Zutritt zum Haus hätten. Gegen illegale Parkierung werden Massnahmen ergriffen. Es sind z.B. Mieter, die ihr Auto auf die Besucherplätze abstellen oder in der Tiefgarage einen Platz gemietet haben, aber gelegentlich zwei beanspruchen. Periodisch werden daher alle Fahrzeuge kontrolliert, ob ein reguläres Mietverhältnis besteht. Fehlbare Benützer werden angeschrieben und mit einer Monatsmiete gebüsst. Diese Praxis hat sich bewährt. So können die Autobesitzer meist dazu gebracht werden, einen Tiefgaragenplatz zu mieten. Für das Neubauprojekt Grünwald (Ringling) wird mit einem reduzierten Parkierungsangebot geplant – und zwar unabhängig vom Rechtsetzungsprozess. Da die Baueingabe noch einmal gemacht werden muss, ist es denkbar, dass die neue PPV zur Anwendung kommt.

Siedlung Industrie 1-4 im Industriequartier

Die Siedlung BEP entlang der Röntgenstrasse verfügt in den Altbauten über keine Parkplätze. Im Neubau an der Ecke Heinrichstrasse ist eine Tiefgarage mit 34 Plätzen vorhanden. Gemäss Hochrechnung bestehen 51 gemietete Parkplätze. Neben den 34 siedlungseigenen dürften die Übrigen in Drittliegenschaften liegen. Zurzeit gibt es seitens der BEP sogar ein leichtes Überangebot.

Bei Neuvermietungen ist es den Interessenten klar, dass die Genossenschaft keine Parkplätze anbieten kann und die Parkierung somit Sache der MieterInnen ist. Für die meisten Interessenten ist das Auto, infolge der zentralen Lage ohnehin kein Thema.

Die Liegenschaften werden sukzessive renoviert. Es werden dabei keine Autoparkplätze erstellt. Die Liegenschaften stehen unter Denkmalschutz (inkl. Vorgärten).

Die Renovationen sind mit einer Veränderung des Mietermixes verbunden. Neu werden eher Familienwohnungen angeboten. Ursprünglich bestand die Siedlung vorwiegend aus Angestellten der SBB. Diese hatten meist ein Generalabonnement. Noch heute ist die Abo-Quote sehr hoch.

Zurzeit besteht bezüglich Parkierung kein Handlungsbedarf.

Es gibt keine Möglichkeit der illegalen Parkierung auf dem Areal der Genossenschaft. Die Kontrolle der Strassenparkplätze ist Sache der Stadt. Hier ist insbesondere am Wochenende der Suchverkehr und Parkierungsdruck durch Auswärtige relativ gross.

Siedlung Ilanzhof I-IV in Unterstrass

Gemäss Verwalter bestehen bezüglich Parkierung kein Nachfrageüberhang und auch kein Handlungsbedarf. Koordiniert mit dem Bau der neuen Tiefgarage wurden blaue Parkplätze im Strassenraum aufgehoben. Dies gab gewisse negativen Reaktionen seitens der Mieterschaft und Diskussionen mit der Stadt. Heute wird die Situation an der Stüssistrasse von Genossenschaft als befriedigend eingestuft. Handlungsbedarf wird aber an der Scheuchzerstrasse ausgemacht, wo noch Parkplätze abgebaut werden könnten. Allerdings ist auch hier die Situation besser geworden.

Illegale Parkierung ist kaum ein Thema. Auf dem Areal der Genossenschaft kann nicht illegal parkiert werden. Einziger kritischer Ort ist der zentrale Platz an der Stüssistrasse. Der Parkierungsdruck auf den öffentlichen Strassen ist nur zu besonderen Zeiten hoch und durch Auswärtige verursacht. So sind beim Wochenmarkt (jeweils dienstags und freitags) oder Anlässen im Kirchgemeindehaus die Parkplätze belegt. Die MieterInnen haben dann trotz Anwohnerbevorzugung Probleme, einen freien Platz zu finden. Mit der Kirchgemeinde wurde ausgehandelt, dass die BewohnerInnen beim Kirchgemeindehaus parkieren konnten. Die BewohnerInnen nutzten dieses Angebot aber nicht. Offenbar sind die Parkplätze schon zu weit weg. Aus diesem Grund wird der Vorschlag, über Vergünstigungen im Irchel-Parkhaus zu verhandeln, verworfen. Diese Parkplätze sind noch weiter weg. Zudem ist das Parkhaus nicht kundenfreundlich und für Frauen nicht angenehm.

Obwohl es freie Plätze in der Tiefgarage hat, mieten nicht alle Autobesitzenden dort Parkplätze. Grund dafür ist einerseits der relativ hohe Preis von CHF 165.-, andererseits liegt die Tiefgarage nicht für alle Wohnungen optimal (relativ grosse Distanz). Die freien Plätze werden zur Zeit fremd vermietet.

Siedlung Kronwiesen I-IV, Roswiesen und Altwiesen in Schwamendingen

In den Siedlungen der Baugenossenschaft Glattal stimmt das Parkierungsangebot recht gut mit den Hochrechnungen überein. Die Parkplatzfrage wird immer wieder thematisiert. Es besteht ein Nachfrageüberhang. Die MieterInnen mieten zusätzlich Parkplätze, respektive Garagenplätze bei den umliegenden Baugenossenschaften. Die Parkierung bei fremden Baugenossenschaften hat zugenommen, da auch das Angebot durch Neubauten zweier benachbarter Genossenschaften erhöht wurde. Diese haben Projekte nach der alten PPV realisiert mit der entsprechenden hohen Anzahl Parkplätze. Im Moment sieht die Genossenschaft daher keinen Handlungsbedarf. Eine Schaffung neuer Parkplätze würde als ungewollter Eingriff ins Siedlungsbild gewertet.

Illegale Parkierung gibt es vor allem an Samstagabenden von Auswärtigen. Bussen werden dann verteilt, wenn die Autos am Morgen noch dastehen.

Parkplatzmangel herrscht an Werktagen über Nacht, wenn die MieterInnen ihre Geschäftsautos nach Hause nehmen. Das Parkieren von Firmenfahrzeugen im Siedlungsgebiet hat zugenommen. Auch werden für diese Fahrzeuge keine Parkgebühren bezahlt. Eine genauere Untersuchung des

Phänomens Firmenfahrzeuge wäre wünschbar: Anzahl je Quartier, Entwicklungstendenzen, mögliche Massnahmen.

An Wochenenden sind die Plätze knapp für BesucherInnen. Generell parkieren hier vorwiegend MieterInnen. Zudem hat der Raumbedarf – auch für Nebenräume – insgesamt zugenommen.

Diskutiert werden Grundlagen-Daten zu den blaue-Zone-Parkplätzen. Die BG Glattal hat hierfür vor einigen Jahren eine Untersuchung zu deren Belegung gemacht, welche als Erkenntnisgrundlage ebenfalls in die vorliegende Untersuchung einfliessen könnte. Festgestellt wurde bei einer anderen Siedlung der BG Glattal, dass die Zahlungsbereitschaft der BewohnerInnen nicht sehr gross ist. Die BewohnerInnen haben mehr Parkplätze gefordert, was auch realisiert wurde. Trotzdem gibt es für diese nun Leerstände. Die BewohnerInnen sind offenbar nicht bereit, für diese Parkplätze zu bezahlen. Die Genossenschaftsvertreter sind interessiert zu wissen, ob in anderen Siedlungen ähnliche Beobachtungen gemacht werden können.

Seitens der BG Glattal wird für die weitere Planung (Ersatz-Neubau) eine Richtgrösse von einem Parkplatz pro 150 m² Wohnfläche angesteuert, was bezogen auf die aktuellen Verhältnisse eine probate Lösung wäre. Dieser Wert läge knapp unterhalb des Minimums bei der alten PPV und ziemlich genau zwischen dem Minimum und dem Normalbedarf gemäss neuer PPV. Mit einer Testplanung wird zurzeit eruiert, wie die Siedlung weiter entwickelt werden kann. Die BG Glattal will eine Konzentration der Parkplätze in einer Tiefgarage. (Siehe Teilbericht, Kapitel 3.5.2.). Die Strassenparkierung könnte dann abgebaut werden zu Gunsten der Umgestaltung des Strassenraums, z.B. Schaffung einer Allee in der Roswiesenstrasse (vorgesehen im Alleenkonzzept der Stadt Zürich)

Siedlung Entlisberg I-IV Wollishofen

Die fest vermieteten Parkplätze sind knapp und auch die Blaue-Zonen-Parkplätze sind gut belegt. Insofern kann ein gewisser Handlungsbedarf abgeleitet werden. Schwierigkeiten ergeben sich mit der Handhabung des Fahrverbots / Zubringerdienstes am Gustav Heinrich-Weg. So parkieren beispielsweise Spätheimkommende vor dem Haus im Fahrverbot. Manchmal gibt es auch Reklamationen von MieterInnen, die nicht einmal das Ausladen von Einkäufen erlauben möchten. Hier stehen sich zwei Grundhaltungen gegenüber, welche die Zufahrt/Parkierung noch weiter zurückdrängen wollen und solche, welche einen liberaleren Umgang befürworten. Es kommt dadurch zu Anzeigen und Bussen.

Seitens der ABZ besteht der Plan, für die Ersatz-Neubauten Entlisberg II + III, Parkplätze auf 60% des Minimalbedarfs nach alter PPV zu erstellen. Das bedeutet, dass die Siedlung autoarm erneuert wird. Vorgesehen ist ein Mobilitätskonzept mit Controlling, damit die Ausnahmegewilligung erreicht werden kann. Das Risiko besteht, dass nachträglich ein grösserer Bedarf an Abstellplätzen entsteht, beispielsweise wenn der Mietermix ändert. Bei Überschreitung der vorgesehenen Anzahl Parkplätze müsste eine Ersatzabgabe entrichtet werden.

10. Handlungsfelder und Ansätze für die Umsetzung

In diesem Kapitel werden die Resultate aus den Gesprächen mit den VertreterInnen der Genossenschaften zusammenfassend dargestellt. Dabei werden hauptsächlich diejenigen Massnahmenvorschläge präsentiert, welche von den GenossenschaftsvertreterInnen als wichtig eingestuft wurden und welche primär weiter zu verfolgen sind. Die Massnahmenvorschläge sind gegliedert nach den Handlungsbereichen (Träger der Massnahme sowie kurzfristig / langfristig). Die detaillierten Ausführungen hierzu finden sich in den für jede Siedlung erstellten Teilberichten⁹.

10.1 Übersicht Handlungsfelder Genossenschaften

	GBMZ Aussersihl	Rütihof Höngg	BEP Industrie	Ilanzhof Unterstrass	BG Glattal Schwamend.	Entlisberg Wollishofen
Parkierung MIV						
Parkierung Velo						
ÖV						
Mobility						
Car-Pooling						
Kurse Online-Shopping						
Veloanhänger-Verleih						
Vergünstigungen Taxi Kurier						
Begegnungszone						
Mobilitätsinformation						
Allg. Mobilitätsdienstleistungen						

	kurzfristig realisierbar
	langfristig realisierbar

Tabelle 27: Übersicht Handlungsfelder Genossenschaften

10.2 Übersicht Handlungsfelder Stadt Zürich, VBZ und weitere Akteure

	GBMZ Aussersihl	Rütihof Höngg	BEP Industrie	Ilanzhof Unterstrass	BG Glattal Schwamend.	Entlisberg Wollishofen
Parkierung MIV						
Parkierung Velo						
ÖV						
Mobilitätsinformation						
Verbesserungen LV						
Strassenführung, Signalisation						
Lebensraumaufwertung						
Studie Firmenfahrzeuge						

Tabelle 28: Übersicht Handlungsfelder Stadt Zürich, VBZ und weitere Akteure

⁹ Zu den Siedlungen, GBMZ Aussersihl, Rütihof Höngg, BEP Industrie, Ilanzhof Unterstrass, BG Glattal und Entlisberg Wollishofen bestehen ausführliche Teilbericht. Für die Siedlung Herrlig in Altstetten, wurden keine spezifischen Massnahmen diskutiert (siehe Kapitel 10.3)

10.3 Handlungsfelder in den einzelnen Siedlungen

Siedlung Herrlig in Altstetten (ABZ)

Für die Siedlung Herrlig in Altstetten liegen keine Massnahmenvorschläge vor, da der Student, welcher die Siedlung untersuchte, das Studium abgebrochen und die Arbeit nicht abgeschlossen hat. Mit den VertreterInnen der ABZ wurden die Resultate nur anhand der Siedlung Entlisberg I-IV in Wollishofen besprochen. Im Grundsatz können ähnliche Empfehlungen auch auf die Siedlung Herrlig angewendet werden.

Siedlung Kolonie 4-6 in Aussersihl (GBMZ)

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.

Kurzfristig realisierbare Massnahmen im Handlungsbereich der GBMZ

- Prüfung der Idee, älteren SiedlungsbewohnerInnen Kurse fürs Online-Shopping anzubieten
- Prüfung der Idee die BewohnerInnen zur Einführung einer Begegnungszone zu befragen sowie das Thema Begegnungszone zu fördern

Mit Ersatz-Neubau realisierbare Massnahmen im Handlungsbereich der GBMZ

- Einrichtung eines Mobility-Standortes prüfen
- Parkplatz-Zahl am minimal Möglichen ausrichten (siehe auch Kapitel 9.3)
- Angebot an abschliessbaren Velo-Abstellplätzen moderat anpassen

Massnahmen im Handlungsbereich der Stadt Zürich und weitere

Die Rückmeldungen betreffen wünschenswerte Entwicklungen aus der Sicht der Genossenschaft, welche nicht in ihrem Handlungsbereich liegt:

- Quantitative Vorgaben gemäss PPV für die Erstellung von Velo-Abstellplätzen weniger streng gestalten
- Haltestelle Güterbahnhof attraktiver gestalten (VBZ)
- Ampel in Hohlstrasse auf Höhe der Haltestelle Güterbahnhof aufheben
- Alle Lebensraum-aufwertenden Massnahmen seitens der Stadt werden begrüsst – hierfür werden verschiedene Beispiele genannt

Siedlung Rütihof 1-3 in Höngg (Baugenossenschaft Sonnengarten)

Ausblick: Einige Massnahmenvorschläge sollen bei der Baugenossenschaft Sonnengarten intern geprüft werden. Denkbar wäre allenfalls auch die vertiefte Behandlung des Themas Mobilität im Rahmen eines Bewohneranlasses (Orientierungsanlass, Diskussion, Workshop, Quartiersspaziergang etc.) bei welchem die Idee und Wünsche der BewohnerInnen noch genauer eruiert werden könnten.

Kurzfristig realisierbare Massnahmen im Handlungsbereich der BG Sonnengarten

- Mobility-Standort mit Mobility-Vertretern abklären
- Idee Car-Pooling prüfen
- Realisierung Idee Mobilitätsinformation für BewohnerInnen (BG Sonnengarten)

Mit Neubauprojekt Grünwald realisierbare Massnahmen im Handlungsbereich der BG Sonnengarten

- Parkierung wie auch Velo-Abstellplätze neu planen: Reduktion des Angebots bei Autoparkierung – Umgestaltung bei den Velo-Abstellplätzen

Kurzfristig realisierbare Massnahme im Handlungsbereich der Stadt Zürich

- Verbesserung ÖV-Angebot am Abend und an Wochenenden (Bus 89)
- Möglichkeiten zur Gestaltung und Ergänzung der Mobilitätsinformationen mit lokalen Inhalten prüfen

Siedlung Industrie im Industriequartier (BG des eidgenössischen Personals BEP)

Ausblick: Ansatzpunkte für die Realisierung einiger vorgeschlagener Massnahmen bietet die weitere Bearbeitung durch die Sozialkommission der BEP. Die Durchführung eines Bewohneranlasses wird als eine gute Möglichkeit gesehen, die BewohnerInnen aktiver einzubinden. Die Vorschläge werden in einem nächsten Schritt innerhalb der Sozialkommission der BEP diskutiert.

Mögliche Themen bei der Durchführung eines BewohnerInnen-Höcks:

- Bedarfsabklärung für die Organisation eines Velo-Anhänger-Verleihs
- Bedarf für zusätzliches Mobility-Angebot abklären
- Bedarf und Motivation für die Einrichtung einer Begegnungszone abklären
- Etc.

Kurzfristig realisierbare Massnahmen im Handlungsbereich der BEP

- Informationsangebot zur Mobilität realisieren (Aushänge, Mappen an NeumieterInnen).
- Mit Taxi- und Kurierdiensten für vergünstigte Gemeinschaftskonditionen verhandeln
- Vorstoss für bessere Veloabstellplätze bei den Ladengeschäften im Einzugsgebiet der Siedlung

Massnahmen im Handlungsbereich der Stadt Zürich und weitere

Die Rückmeldungen betreffen wünschenswerte Entwicklungen aus der Sicht der Genossenschaft, welche nicht in ihrem Handlungsbereich liegt:

- Gedeckte abschliessbare Veloabstellplätze (Velobox) auf öffentlichen Grund prüfen
- Lösung suchen für Veloabstellplätze im Bereich der Vorgartenzone (in Absprache mit Denkmalschutz)
- Diverse punktuelle Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr prüfen (siehe Anhang Teil BEP)
- Situation Veloparkierung bei der Migros Limmatplatz verbessern.

Siedlung Ilanzhof I-IV in Unterstrass (Baugenossenschaft Freiblick)

Ausblick: Die Vorschläge aus diesem Projekt wurden von der Genossenschaft aufgenommen. Besonderer Handlungsbedarf wird bezüglich künftiger Projekte bei der Veloparkierung gesehen. Aber auch die Vorschläge in den anderen Bereichen sollten bei den künftigen Plänen berücksichtigt werden. Erster Ansatzpunkt für die weitere Bearbeitung vorgeschlagener Massnahmen bietet die Einarbeitung einer neuen Person auf der Geschäftsstelle der Genossenschaft. Diese soll die Vorschläge zu den Mobilitätsdienstleistungen im Detail prüfen. Es soll eruiert werden, welche Informationen in welcher Form an die BewohnerInnen abgegeben werden können und welche Angebote allenfalls lanciert, respektive wiederbelebt werden könnten.

Kurzfristig realisierbare Massnahmen im Handlungsbereich der BG Freiblick

- Die Integration der Informationen zu Mobilitätsdienstleistungen im Rahmen der Kommunikation zwischen Genossenschaft und BewohnerInnen wird generell geprüft (gemäss den Massnahmenvorschlägen im Teilbericht, Kapitel 3.4.).
- Die Idee einer Ausdehnung der bestehenden Begegnungszone im oberen Bereich der Milchbuckstrasse soll zunächst intern evaluiert werden.

Mit Neubauprojekt realisierbare Massnahmen im Handlungsbereich der BG Freiblick

- Die Verbesserung der Situation bei der Veloparkierung wird für den Neubau im Jahr 2016 berücksichtigt.

Massnahmen im Handlungsbereich der Stadt Zürich und weitere

- Lösung suchen für gedeckte Veloabstellanlagen innerhalb der Baulinien suchen
- Umgestaltung des Verkehrsregimes an der Scheuchzerstrasse (Kreuzung mit Milchbuckstrasse) in Absprache mit Genossenschaft sowie die Möglichkeit der Reduktion von blaue Zone-Parkplätzen prüfen.
- Machbarkeit von gedeckten und abschliessbaren Veloabstellanlagen auf öffentlichem Grund (Veloboxen) oder ähnlichen Parkiervorrichtungen prüfen.
- Machbarkeit für Mobility-Standplätze auf öffentlichem Grund prüfen.
- Die Ergänzung der geplanten Veloroute an der Winterthurerstrasse wird als sinnvolle Massnahme angesehen. -> Rückmeldung an die Stadt.

Siedlung Kronwiesen I-IV, Roswiesen und Altwiesen in Schwamendingen (BG Glattal)

Ausblick: Für diese Testplanung konnten die Arbeiten der HSR-StudentInnen bereits eingespielen werden. Die Arbeiten stehen den Architekten-Teams zur Verfügung. Ein Ansatzpunkt zur vertieften Auseinandersetzung mit dem Thema Mobilität in der Siedlung bietet die vorgesehene Mieterversammlung anlässlich des Abschlusses der Testplanung im Frühling 2012. Es ist denkbar, dass dem Thema Mobilität bei diesem Anlass Raum gegeben wird. Ein weiteres Gefäss sind die Genossenschafts-übergreifenden Veranstaltungen von SVW Zürich und Pro Züri 12.

Mit Ersatz-Neubau realisierbare Massnahme im Handlungsbereich der BG Glattal

- Parkplatzzahl reduzieren: prüfen, ob ein Mobility-Standort errichtet werden kann

Massnahmen im Handlungsbereich der Stadt Zürich und weitere

- Machbarkeit von gedeckten und abschliessbaren Veloabstellanlagen auf öffentlichem Grund (Veloboxen) oder ähnlichen Parkiervorrichtungen prüfen.
- Untersuchung betreffend Parkierung von Firmenfahrzeugen über Nacht und am Wochenende. Anzahl je Quartier, Entwicklungstendenzen, mögliche Massnahmen. (siehe Kapitel 9.3)

Siedlung Entlisberg I-IV in Wollishofen (Allgemeine Baugenossenschaft ABZ)

Ausblick: Die Massnahmenvorschläge der Studierenden wurden an die zuständigen Stellen des Tiefbauamt der Stadt Zürich eingereicht. Grundsätzlich ist ABZ-intern gewährleistet, dass die Erkenntnisse dieses Projektes bei der Siedlungsentwicklung berücksichtigt werden. Ansatzpunkte für die Realisierung einiger vorgeschlagener Massnahmen bietet die weitere Bearbeitung ABZ-interner Stellen. Die Durchführung eines Bewohneranlasses wird als gute Möglichkeit gesehen, die BewohnerInnen aktiver einzubinden.

Kurzfristig realisierbare Massnahmen im Handlungsbereich der ABZ

- Massnahmen im Bereich Mobilitätsdienstleistungen, inklusive Information über Mobilitätsthemen über ABZ-Kommunikationskanäle prüfen

Mit Ersatz-Neubau realisierbare Massnahme im Handlungsbereich der ABZ

- Grundlagen erarbeiten für die Realisierung einer autoarmen Siedlung (Ersatzneubau für Siedlungen Entlisberg II + III)
- Konzept Veloparkierung für die Ersatzneubauten Entlisberg II + III
- Initiative für öV-Verbesserung wird geprüft

11. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

In der vorliegenden Untersuchung wurden Grundlagen für die wohnungsbezogene Mobilität in der 2000-Watt-Gesellschaft erarbeitet. In sieben Siedlungen von gemeinnützigen Wohnbaugenossenschaften in der Stadt Zürich wurde mittels einer schriftlichen Umfrage das Mobilitätsverhalten der Bewohnenden ermittelt. Es liegen Angaben von 582 Haushalten mit zusammen 1224 Personen vor, was einem Rücklauf von 24% entspricht. Ein Vergleich mit den Daten des statistischen Amtes der Stadt Zürich zeigt eine gute Repräsentativität bezüglich der demografischen Merkmale von Befragten und allen Bewohnern der untersuchten Siedlungen.

11.1 Kennwerte der Mobilität

Eine Grundhypothese lautete, dass die BewohnerInnen der Wohnbaugenossenschaften sich bezüglich der Mobilität ökologischer verhalten und daher weniger Energie für die Mobilität aufwenden als der stadtzürcher Durchschnitt. Mittels verschiedener Kennwerte konnte diese Hypothese bestätigt werden.

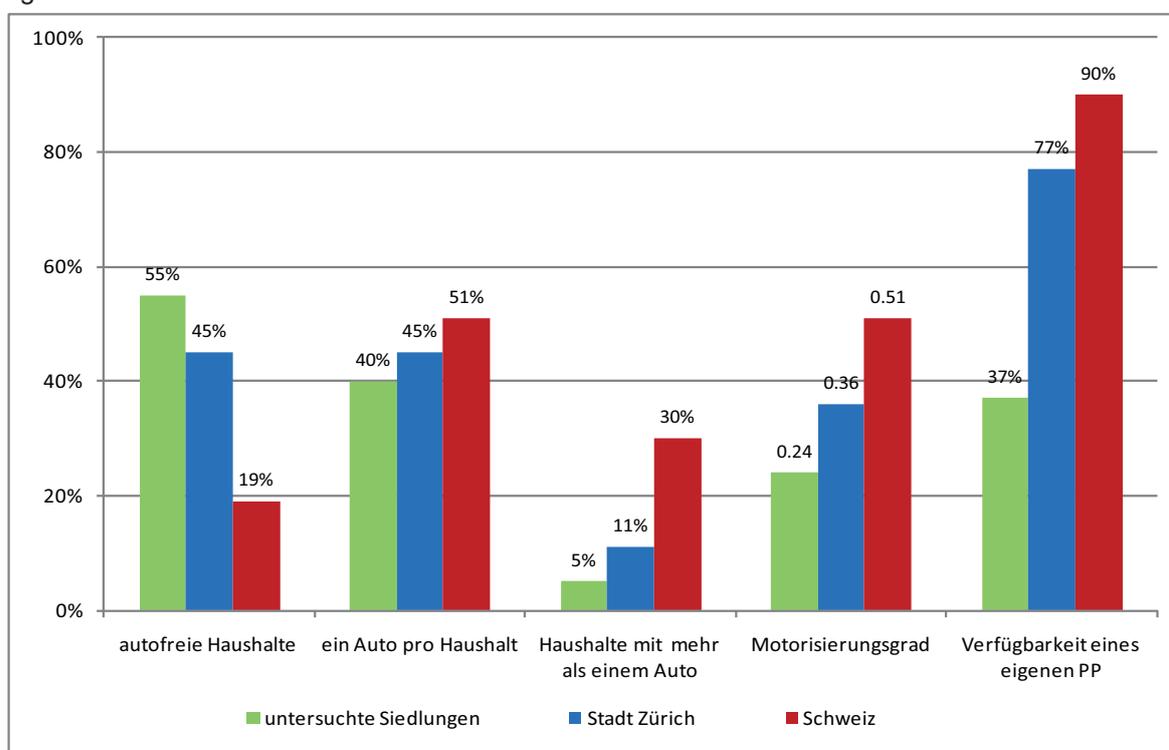


Abb. 17: Kennwerte der untersuchten Siedlungen – motorisierter Individualverkehr

Verfügbarkeit von Autos

Die BewohnerInnen der untersuchten Siedlungen sind weniger motorisiert:

- So leben 55% aller Haushalte ohne Auto, 40% verfügen über ein Auto. Lediglich 5% der Haushalte verfügen über zwei oder mehrere Autos.
- Der Motorisierungsgrad (Autos pro Person) liegt bei 0.24 und damit um 30% tiefer als der städtische Durchschnitt (0.36).
- Ein hoher Anteil an Mobilitymitgliedern (10% versus 5%) deutet darauf hin, dass das Auto zwar benutzt, aber nur sehr gezielt eingesetzt wird (vgl. Abb. 17).

Parkierung

Bezüglich Parkierung weisen die untersuchten Siedlungen ein sehr tiefes Angebot an siedlungseigenen Parkplätzen auf. Im Durchschnitt liegt der Bestand bei 0.32 Parkplätzen pro Wohnung. Diese Zahl ist stark durch die Siedlung Rütihof geprägt, wo 1.21 Parkplätze pro Wohnung zur Verfügung stehen. Ohne Rütihof liegt diese Zahl bei 0.23.

Von den befragten Haushalten verfügen 45% über ein oder mehrere Autos. Neben den siedlungseigenen Parkplätzen werden auch in Fremdliegenschaften Parkplätze gemietet. Ca. 50% der Autos stehen im öffentlichen Strassenraum (blaue Zone). Die Parkierung ist zwar bei allen Siedlungen ein Thema, doch erachtet keine Siedlung den Status quo als problematisch. Aus den Umfragen kommen widersprüchliche Aussagen. Einige wünschen sich mehr Parkplätze, andere wollen Parkplätze reduzieren.

Verfügbarkeit Velos

80% der Siedlungsbewohner verfügen über ein Velo. Damit liegen die Siedlungen über dem städtischen und auch über dem schweizerischen Durchschnitt.

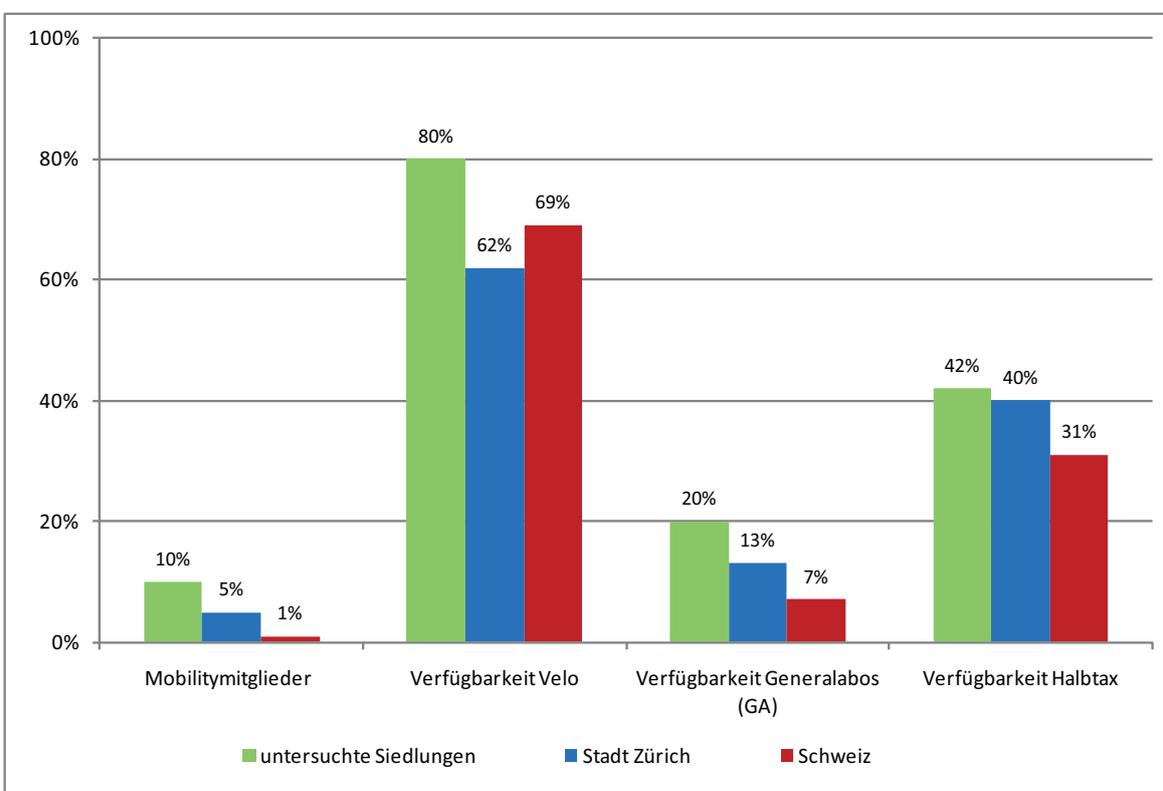


Abb. 18: Kennwerte der untersuchten Siedlungen – andere Verkehrsmittel

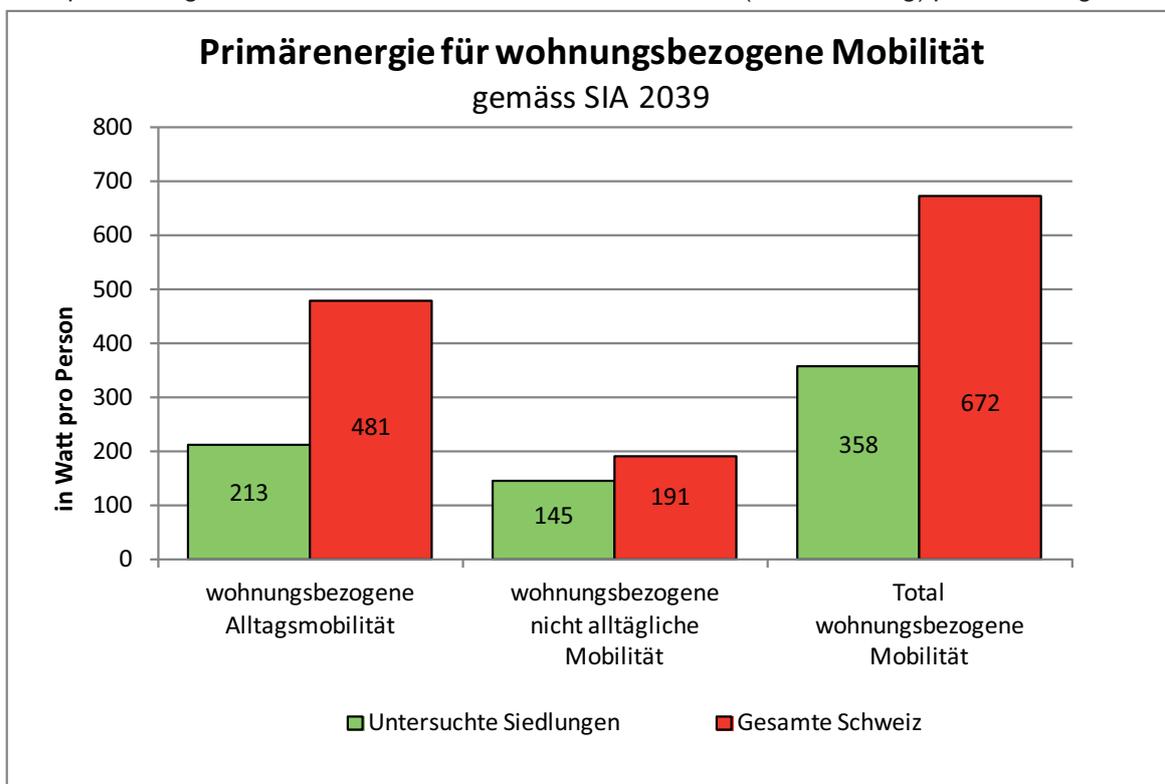
Öffentlicher Verkehr

Die BewohnerInnen in den Siedlungen verfügen über deutlich mehr ÖV-Abos als der städtische Durchschnitt. Die Generalabonnementsquote liegt bei 20% (städtischer Schnitt 13%). Lediglich in zwei Siedlungen liegt der Schnitt unter diesen 13% (Rütihof und Entlisberg).

Auch die Zahl der anderen ÖV-Abos (ZVV und Halbtax) ist sehr hoch. Der ÖV genießt auch einen sehr guten Ruf. Viele haben explizit den guten ÖV in der Rubrik Bemerkungen in der Umfrage erwähnt. Mängel im ÖV-Angebot wurden nur bei der Siedlung Rütihof moniert. Hier ist die Anbindung an die Stadt, insbesondere an Altstetten, verbesserungsfähig. Bemängelt wird auch die Tram-Haltestelle Güterbahnhof (schlechte Zugänglichkeit und fehlende Behinderten- und Kinderwagen-gerechtigkeit).

11.2 Mobilitätsenergie

Die Mobilitätsenergie in den Siedlungen wurde auf Basis der Berechnungsgrundlagen des SIA Effizienzpfad Energie, Merkblatt 2039¹⁰ ermittelt. Sie wird in Watt (Dauerleistung) pro Jahr dargestellt.



In Watt pro Person	Untersuchte Siedlungen	Gesamte Schweiz	Verhältnis Siedlungen zur Schweiz
wohnungsbezogene Alltagsmobilität	213	481	44%
wohnungsbezogene nicht alltägliche Mobilität	145	191	76%
Total wohnungsbezogene Mobilität	358	672	53%

Abb. 19: Wohnungsbezogene Mobilitätsenergie in den Siedlungen und in der Schweiz

In den untersuchten Siedlungen liegen die Energiewerte für die wohnungsbezogene Alltagsmobilität bei 213 Watt und damit bei 44% des gesamtschweizerischen Mittels (481 Watt). Zusammen mit der nicht alltäglichen Mobilität verbrauchen die Bewohnerinnen und Bewohner der untersuchten Siedlungen, im Verhältnis zum Schweizer Durchschnitt, nur gut halb so viel Energie (358 Watt oder 53%). Damit sind die Siedlungen, bezogen auf die Mobilitätsenergie, bereits heute nahe beim Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft.

11.3 Vergleich des Verkehrsverhaltens zwischen verschiedenen Wohnquartieren

Die Abbildung 20 zeigt die Fahrleistung der Personenwagen in km, einmal dargestellt je Auto, einmal dargestellt je Haushalt. Bei der Haushaltbetrachtung werden die autofreien Haushalte mitberücksichtigt (Gesamtfahrleistung dividiert durch alle Haushalte). Bei der Betrachtung je Auto zeigt sich eine höhere Fahrleistung in den beiden peripheren Siedlungen Rütihof und Entlisberg. Bei der Betrachtung PW-km über alle Haushalte liegt zusätzlich die Siedlung BG Glattal über dem Durchschnitt aller Siedlungen. Es ist davon auszugehen, dass die Fahrleistung vor allem durch die Lage

¹⁰ SIA Merkblatt 2039, Mobilität – Energiebedarf in Abhängigkeit vom Gebäudestandort, Ausgabe 2011

der Siedlung bestimmt wird. Je peripherer ein Standort, desto grösser ist die Fahrleistung. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass die beiden Siedlungen Rütihof und Entlisberg auch zu den Siedlungen gehören mit dem höchsten Anteil an Kindern (41% bzw. 38% Familienhaushalte).

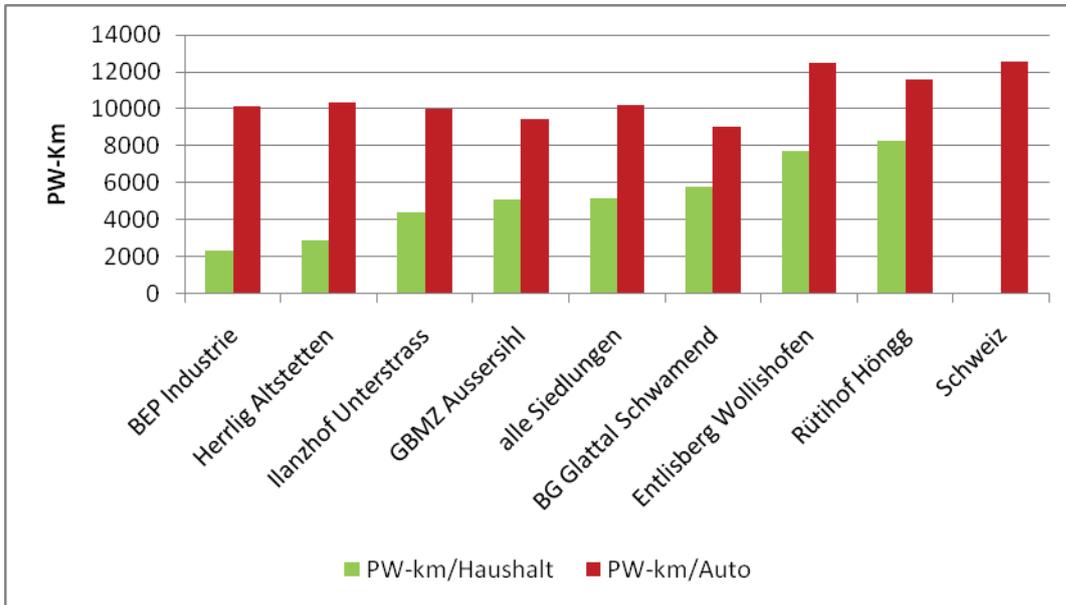


Abb. 20: Fahrleistung (PW) je Auto und Haushalt in den verschiedenen Siedlungen

Der Ilanzhof weist mit 29% ebenfalls viele Familienhaushalte auf. Er liegt bezüglich Fahrleistung relativ tief. Demgegenüber weist die BG Glattal nur 10% Familienhaushalte auf und ist bezüglich Fahrleistung im oberen Bereich. Insgesamt dürften beide Faktoren „Zentralität“ und „Familienanteil“ von Bedeutung sein. Aufgrund der Daten kann vermutet werden, dass die Lage die wichtigere Variable ist als die Familienstruktur.

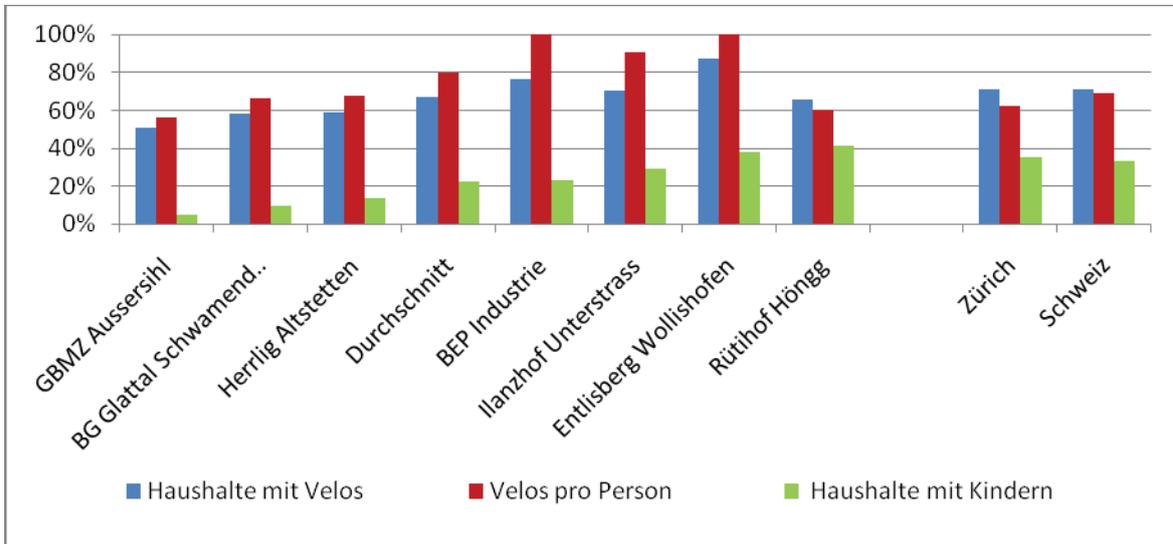


Abb. 21: Velobesitz in den verschiedenen Siedlungen

Der Velobesitz korreliert mit dem Anteil an Familienhaushalten. Eine Ausnahme bildet hier die Siedlung Rütihof, welche trotz hohem Anteil an Familienhaushalten (41%) bezüglich Velobesitz unterdurchschnittlich ist. Dieser Sachverhalt lässt sich nicht ohne weiteres interpretieren. Es kann vermutet werden, dass die periphere Lage mit ungünstigen Steigungsverhältnissen zum Quartierzentrum Höngg eine Rolle spielt.

11.4 Handlungsfelder für das Verkehrs- und Energiesparen

Allgemeines

Das Verkehrs- und Energiesparpotenzial liegt vor allem bei der Reduktion der PW-Fahrleistung. Diese ist abhängig vom Autobesitz und der Fahrleistung je Fahrzeug. Beide Faktoren lassen sich nur indirekt beeinflussen. Sie sind insbesondere abhängig von der Urbanität bzw. der Lage der Siedlung, der Verfügbarkeit von Parkplätzen, vom ÖV-Angebot, von der Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur sowie von der Erreichbarkeit der Nahversorgung.

Die Genossenschaften haben einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf das Angebot und die Attraktivität der Parkplätze und der Veloabstellplätze. Mittels Preisgestaltungen und Regelungen (wer darf was wo?) sind zusätzliche Steuerungsmöglichkeiten vorhanden.

Die Verwaltungen der Genossenschaften sind in ökologischen Fragen grundsätzlich sensibilisiert. Der Handlungsspielraum bei der Mobilität wird jedoch noch nicht von allen Verwaltungen erkannt. Alle sind aber offen für Anregungen und sind auch bereit, diese umzusetzen, soweit es ohne grösseren Aufwand möglich ist. Die Gespräche haben zu einer Sensibilisierung beigetragen. Das Interesse war gross und verschiedene Ideen wurden bereits aufgenommen.

Anders als bei der energetischen Optimierung im Gebäudebereich, wo die Federführung klar bei der Genossenschaft liegt, wollen die Verwaltungen bei Mobilitätsfragen den Lead aber nicht übernehmen. Die bisherigen Aktivitäten im Mobilitätsbereich sind vorwiegend reaktiv. Sie nehmen Anträge von den Mietern oder Siedlungskommissionen (z.B. Verbesserung von Veloabstellanlagen) auf oder sie sind durchaus bereit Vorgaben der Stadt umzusetzen.

Auf Basis der bisherigen Gespräche und Umfragen kann festgestellt werden, dass bei den Genossenschaften noch ein Potenzial für Energiesparen im Mobilitätsbereich vorhanden ist, das auf Grund der Offenheit der Genossenschaften auch verhältnismässig leicht ausgeschöpft werden könnte. Der Anstoss muss aber von aussen kommen und eine gute Unterstützung in allen Phasen der Umsetzung beinhalten. Für die Sensibilisierung sind Gespräche, welche sich auf die konkreten örtlichen Verhältnisse beziehen und das aktuelle Mobilitätsverhalten der Mieter reflektieren ein guter und hilfreicher Einstieg. Wünschbar sind Empfehlungen und best practice für die Beeinflussung der Mobilität beim (genossenschaftlichen) Wohnen. Dabei sollte insbesondere auch das Potenzial thematisiert werden, das unabhängig von Neu- und Umbauten realisiert werden kann. Die Bereitschaft ohne (baulichen) Anlass aktiv zu werden, ist relativ gering. Hier sind noch geeignete Mittel zu suchen, z.B. über Anreize und Unterstützungen.

- Es soll ein Mobilitätsmanagement für Wohnsiedlungen – analog dem Mobilitätsmanagement bei Unternehmen – aufgebaut werden.

Erneuerung der Siedlungen

Für viele Genossenschaften stehen in den nächsten Jahren Renovationen oder Ersatzneubauten an. Der Minergie-Standard für die Gebäude ist dabei bereits selbstverständlich. Im Rahmen dieser Bauvorhaben könnte auch stärker Einfluss auf das Mobilitätsverhalten genommen werden. Voraussetzung sind entsprechende Zielsetzungen in einer frühen Konzeptphase. So ist es z.B. zentral, ob die Vorgabe für eine Neuplanung eine zentrale oder dezentrale Parkierungslösung vorsieht. Die Verwaltungen der Genossenschaften sind zwar für die Thematik offen, sehen sich zur Zeit aber nicht als primäre Promotoren eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens. Ihre Handlungsmöglichkeiten und der Gewinn für die Genossenschaften müsste verstärkt kommuniziert werden. Die Entscheidungsträger müssten ermutigt und unterstützt werden, die Siedlungen möglichst auf auch bezüglich Mobilität ökologisch zu optimieren. Dabei sollten gemeinsam Zielsetzungen, Mobilitäts- und

insbesondere Parkierungskonzepte erarbeitet und umgesetzt werden, welche einen grösseren Perimeter als die Parzelle umfassen. Diese Arbeit erfordert eine langfristige Strategie für gesamte Quartiere. Dabei sind die Strassenparkplätze (blaue Zone) einzubeziehen.

- Die Mobilität soll bei der Erneuerung von Wohnbausiedlungen einen hohen Stellenwert erhalten und den Anforderungen der 2000-Watt-Gesellschaft genügen. Die fürs Mobilitätsmanagement zuständigen Stellen der Stadt Zürich sollen aktiv auf die Genossenschaften, welche Erneuerungen planen, zugehen.

Parkierung

Die Parkierung kann von vielen Genossenschaften nur in der langfristigen Planung beeinflusst werden. Insgesamt fällt auf, dass die beteiligten Genossenschaften mehrheitlich keinen Ausbau des Parkierungsangebotes wünschen, auch wenn teilweise ein geringer Nachfrageüberhang vorhanden ist. In der Tendenz wird eher gewünscht, ans Minimum der von der PPV geforderten Anzahl Parkplätze zu gehen – dies insbesondere auch aus ökonomischen Gründen.

- Die Genossenschaften sollen von den zuständigen Stellen der Stadt Zürich unterstützt werden bei einer optimalen Planung des Parkplatzangebotes. Dazu gehören umfassende Informationen über Chancen und Risiken sowie das Vorgehen beim stellplatzreduzierten Bauen (für künftige Bauprojekte und Ersatzneubauten).

Mobility

Trotz der hohen Zahl von Mobility-Kunden ist auf Grund der Rückmeldungen davon auszugehen, dass das Potential noch nicht ausgeschöpft ist. Die Verwaltungen der Genossenschaften zeigen sich offen, Standplätze für Mobility-Fahrzeuge anzubieten und allenfalls zusammen mit Mobility für die Carsharing-Idee zu werben. Wird das Interesse fürs Carsharing an die Genossenschaft herangetragen – sei es durch Mieterschaft, Dachverband der Wohnbaugenossenschaften, Stadt oder Mobility – erhöht dies deren Motivation, das Carsharing aktiv zu fördern.

- Im Rahmen eines Pilotprojektes soll das Potenzial für Carsharing in Genossenschaften vertieft abgeklärt und eine Kommunikationsstrategie entwickelt werden, mit dem Ziel, den Autobesitz in den Genossenschaften – zu Gunsten des Carsharing – weiter zu reduzieren.

E-Bike- und Velo-Vermietung

Verleihsysteme für E-Bikes oder Velos sind für die Genossenschaften von Interesse. Insgesamt schrecken sie aber vor dem Aufwand zurück, welcher mit dem Unterhalt verbunden wäre. Zurzeit befindet sich ein professionelles Verleihsystem im Aufbau (www.bikesharing.ch). Falls dieses auf Wohnbausiedlungen ausgedehnt werden könnten, wäre eine Realisierung für die eine oder andere Genossenschaft denkbar.

- Das Potenzial für E-Bike- und Velo-Vermietung in Genossenschaften soll vertieft abgeklärt werden. Zusammen mit den möglichen Anbietern soll abgeklärt werden, ob die Einführung von Angeboten auf Siedlungsstufe realisierbar ist.

Veloabstellanlagen

Bei etlichen Siedlungen wird das ungenügende Angebot von Veloabstellplätzen moniert. Oft besteht ein Platzproblem. Innerhalb des Gebäudes sind die Platzverhältnisse häufig zu eng und die Zugänge ungeeignet (Treppen). Ausserhalb des Gebäudes bestehen ebenfalls Platzprobleme. Gedeckte Abstellplätze würden vor Fenster zu stehen kommen, Vorgärten stehen unter Schutz oder auch nicht geschützte Vorgärten werden verständlicherweise nur ungern zu Veloabstellplätzen umfunktioniert. Die Baulinien verhindern Lösungen, welche näher am Strassenrand liegen. Die Baugenossenschaften signalisieren zwar grundsätzlich eine Bereitschaft hier aktiv mitzuarbeiten, erwarten, dass die Bewohner mit Anträgen auf die Genossenschaften zu kommen.

- Die Stadt Zürich soll die Genossenschaften aktiv bei der Verbesserung der Abstellituation für die Velos unterstützen. (Kommunikation, Beratung, fachliche Unterstützung)
- Bei Platzproblemen soll die Umnutzung von Autoparkplätze in Veloparkplätze gefördert werden¹¹.



Beispiel Dortmund. Hier wurde anstelle eines Parkplatzes für Autos ein Fahrradhaus für 12 Velos erstellt.

Abschliessbare Velobox auf öffentlichem Grund (Foto: ILS NRW 2002; Bsp aus Dortmund; www.fahrradhaus-dortmund.de)

Mobilitätsdienstleistungen

Ein sehr grosses Potential besitzen verschiedenste Mobilitätsdienstleistungen, welche die nachhaltige Mobilität in der Siedlung fördern. Die Genossenschaften sprechen auf sehr unterschiedliche Massnahmen an (etwa Kurse fürs Online-Shopping für ältere Menschen oder Veloanhänger-Verleih als Hilfe für einen bequemeren Einkauf ohne Auto etc.). Für die meisten Genossenschaften ist die Verbesserung der Information über Mobilitätsangebote vorrangig. Geschätzt wird an diesen Massnahmen, dass sie relativ einfach umsetzbar sind und häufig auch soziale Komponenten aufweisen. Der Aufbau eines Car-Poolings oder der gemeinsame Besuch von Kursen beispielsweise fördert das Gemeinschaftsgefühl innerhalb der Siedlung und führt zu einem grösseren Zusammenhalt unter den BewohnerInnen. Die Genossenschaften zeigen sich zudem gerne als aktive Partner in einem für ihre BewohnerInnen sehr wichtigen Bereich. Genannt wurde auch das Interesse einer Genossenschaft an einem Label für solche nachhaltige Angebote.

- Die Genossenschaften und andere Vermieter sollen von der Stadt Zürich informiert werden über die verschiedenen Möglichkeiten und Ideen für die nachhaltige Mobilität unterstützende Dienstleistungen. Die Idee für ein Label „nachhaltige Mobilitätsangebote in der Siedlung“ ist zu prüfen.

11 Diese Aktivitäten können z.B. im Masterplan Velo aufgenommen werden.

Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur

Bezüglich Velowegnetzplanung bestehen in der Umgebung der Siedlungen verschiedene kleinere punktuelle Problemstellen. Fusswegverbindungen innerhalb der Siedlung bzw. in der Umgebung sind nur vereinzelt thematisiert worden. So fehlt z.B. an der Badenerstrasse eine Querung zum Coop. Der Zugang zur Haltestelle Güterbahnhof ist nicht ideal. Die Forderung nach einer Öffnung von Fusswegen fürs Velo muss bezüglich Verträglichkeit sorgfältig geprüft werden.

Der Rütihof ist nur mit einer einzigen attraktiven Verbindung an das angrenzende Quartier angebunden. Wie in anderen Studien zeigt sich auch hier, dass nur eklatante Mängel im Fuss- und Velowegnetz thematisiert werden. Erfahrungsgemäss bestehen fast überall Potenziale für eine Qualitätsverbesserung.

- Die Genossenschaften und die Stadt Zürich sollen gemeinsam für die Siedlungsbewohner Quartierrundgänge anbieten (Augenschein). Hier können die Problemstellen des Fuss- und des Veloverkehrs direkt vor Ort diskutiert werden und anschliessend in die Massnahmenplanung aufgenommen werden.

Versorgungslage

Bei der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs wird verschiedentlich darauf hingewiesen, dass die Ladendichte und teilweise auch die Angebotsqualität abgenommen haben. Der Trend zu grösseren Einheiten bedeutet auch eine Ausdünnung in der Fläche. Dies führt zu längeren Einkaufswegen. Eine planungsrechtliche Intervention ist in Kern-, Quartiererhaltungs- und Zentrumszonen möglich. Ob aber ein Angebot durch einen Detaillisten geschaffen wird, kann die Stadt kaum beeinflussen. Analysen über die Veränderung der Versorgungsstruktur bestehen.¹² Ein Instrumentarium für den Erhalt bzw. die Verbesserung der Versorgungsstruktur muss aber noch entwickelt werden. Das Thema sollte aber nicht alleine dem Markt überlassen werden.

- Die Stadt übernimmt eine aktivere Rolle bei der Verbesserung der (Nah-)Versorgung.

12 Stadt Zürich Stadtentwicklung / Infrac (2011), Nahversorgung in der Stadt Zürich, Vergleich 1998 und 2008
Stadt Zürich Stadtentwicklung / Infrac (2004): Quartiersversorgung in der Stadt Zürich – Aktualisierte Ergebnisse,
Stadt Zürich, Stadtentwicklung Hrsg. (2010), Gewerbebefreundliche Stadt Zürich, Möglichkeiten zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für das Gewerbe in der Stadt Zürich

12. Verzeichnisse

12.1 Literatur

- Bundesamt für Energie BFE, Sektion Evaluation und Controlling (2006), Evaluation Car-Sharing, Schlussbericht, Bern
- Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2007) und Bundesamt für Statistik (BFS), Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Bern und Neuenburg
- Schneider, Stefan, Hänger Martin (2008), Energieeffizienz in der Mobilität, Schlüsselfaktoren bei Bauprojekten. Im Auftrag des Tiefbau- und Entsorgungsdepartementes und des Gesundheits- und Umweltdepartementes der Stadt Zürich
- Schneider, Stefan, Hopf, Simon (2006), SIA Effizienzpfad Energie. Statusbericht Mobilität. Grundlagen zur Dokumentation SIA D 0216, Planungsbüro Jud, Zürich
- SIA Merblatt 2039 Mobilität – Energiebedarf in Abhängigkeit vom Gebäudestandort 2011
- Stadt Zürich Stadtentwicklung / Infrac (2011), Nahversorgung in der Stadt Zürich, Vergleich 1998 und 2008 Stadt
- Stadt Zürich, Stadtentwicklung Hrsg. (2010), Gewerbefreundliche Stadt Zürich, Möglichkeiten zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für das Gewerbe in der Stadt Zürich
- Stadt Zürich (2008), Statistik, Hin und zurück. Verkehrsströme in der Stadt Zürich, Zürich
- Stadt Zürich (2008), Statistik, Mobilität und Verkehr. Erster Überblick über den Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten für die Stadt Zürich, Zürich, 2007
- Stadt Zürich (2008), Tiefbauamt, Energieeffizienz in der Mobilität. Schlüsselfaktoren bei Bauprojekten, Schlussbericht, Zürich
- Stadt Zürich (2008), Tiefbauamt, Wegtypen und Aktivitätsmuster im Verkehrsraum Zürich. Datengrundlage Mikrozensus Verkehrsverhalten 2000, Zürich
- Stadt Zürich, LinkInstitut, Infrac (2007), Mobilität in Zürich Erhebung 2007 Schlussbericht, Zürich
- Steiner, Dieter, (2009), Das Mobilitätsverhalten von Personen in autofreien und autobesitzenden Haushalten, Club der Autofreien der Schweiz, Zürich

12.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Übersicht über die ausgewählten Siedlungen	4
Tabelle 2:	Rücklauf der Fragebogen	8
Tabelle 3:	Repräsentativität Nationalität	10
Tabelle 4:	Haushaltsgrösse der befragten Haushalte	11
Tabelle 5:	Haushaltsstruktur der befragten Haushalte	11
Tabelle 6:	Verfügbarkeit von Autos	12
Tabelle 7:	Autobesitz und Haushaltsform	13
Tabelle 8:	Verfügbarkeit von Motorrädern und Rollern	13
Tabelle 9:	Verfügbarkeit von Velos	14
Tabelle 10:	Verfügbarkeit von Velos und Autos	15
Tabelle 11:	Verfügbarkeit von Velos in Haushalten mit und ohne Kinder	15
Tabelle 12:	Personen mit Besitz eines ÖV-Abos	15
Tabelle 13:	Mobility Mitgliedschaft je Haushalt	16
Tabelle 14:	Verfügbarkeit von Autos und Fahrleistung PW	17
Tabelle 15:	Verfügbarkeit von Autos und Jahresfahrleistung im Vergleich	17
Tabelle 16:	Fahrleistung (PW) nach Verkehrszwecken	18
Tabelle 17:	Mobilitäts-Energieverbrauch in Watt pro Person	19
Tabelle 18:	Mobilitäts-Energieverbrauch in Watt pro Person, Vergleich in Prozent	20
Tabelle 19:	Fahrleistung (PW) nach Alltagsmobilität und nicht alltäglicher Mobilität	23
Tabelle 20:	Mobilitäts-Energieverbrauch in Watt/Person Dauerleistung bzw. MJ/Jahr und Person	23
Tabelle 21:	Parkplatzbestand	244
Tabelle 22:	Angebot und Vermietungsspiegel der Parkplätze nach Siedlung	24
Tabelle 23:	Verfügbarkeit von Parkplätzen nach Autobesitz	25
Tabelle 24:	Verfügbarkeit von Parkplätzen und Parkkarten nach Siedlung	25
Tabelle 25:	Parkplätze in den Siedlungen; Bestand und Hochrechnung	26
Tabelle 26:	Vergleich Istzustand und Vorgaben Parkplatzverordnung	27
Tabelle 27:	Übersicht Handlungsfelder Genossenschaften	31
Tabelle 28:	Übersicht Handlungsfelder Stadt Zürich, VBZ und weitere Akteure	31

12.3 Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Herrlig Altstetten	3
Abb. 2:	GBMZ Aussersihl	4
Abb. 3:	Rütihof Höngg	4
Abb. 4:	BEP Industrie	4
Abb. 5:	Ilanzhof Unterstrass	5
Abb. 6:	BG Glattal	5
Abb. 7:	Entlisberg Wollishofen	5
Abb. 8:	Repräsentativität Alter und Geschlecht	9
Abb. 9:	Repräsentativität Haushaltform	8
Abb. 10:	Repräsentativität Wohndauer	9
Abb. 11:	Verfügbarkeit eines Zweit- und Drittautos	12
Abb. 12:	Verfügbarkeit von Velos	14
Abb. 13:	ÖV-Abobesitz in den verschiedenen Siedlungen	16
Abb. 14:	Mobility-Mitgliedschaften pro Einwohner	16
Abb. 15:	Mobilitätsenergie in den untersuchten Siedlungen und in der Schweiz	20
Abb. 16:	Wohnungsbezogene Mobilitätsenergie in den Siedlungen und in der Schweiz	23
Abb. 17:	Kennwerte der untersuchten Siedlungen – motorisierter Individualverkehr	36
Abb. 18:	Kennwerte der untersuchten Siedlungen – andere Verkehrsmittel	37
Abb. 19:	Wohnungsbezogene Mobilitätsenergie in den Siedlungen und in der Schweiz	38
Abb. 20:	Fahrleistung (PW) je Auto und Haushalt in den verschiedenen Siedlungen	39
Abb. 21:	Velobesitz in den verschiedenen Siedlungen	39

12.4 Auskunftspersonen

Quartier	Siedlung	Trägerschaft	Auskunftspersonen
Altstetten	Herrlig, Robert-Seidel-Hof	Allgemeine Baugenossenschaft Zürich (ABZ)	Esther Ineichen, Doris Neuhäusler
Aussersihl	Kolonie 4 - 6	Gemeinnützige Bau- und Mietergenossenschaft Zürich (GBMZ)	Alfred Hess
Höngg	Rütihof 1 - 3	Baugenossenschaft Sonnengarten	Georges Tobler
Industriequartier	Industrie	Baugenossenschaft des eidg. Personals (BEP)	Franziska Pidermann
Unterstrass	Ilanzhof I - IV	Baugenossenschaft Freiblick	Kurt Knobel, Claudia Schläpfer
Schwamendingen	Kronwiesen I - IV, Roswiesen, Altwiesen	Baugenossenschaft Glattal	Sandro Huser, Kurt Williner
Wollishofen	Entlisberg I - IV	Allgemeine Baugenossenschaft Zürich (ABZ)	Esther Ineichen, Doris Neuhäusler

12.5 Bearbeitung Mobilitätskonzepte und Mobilitätsplan

Die Bearbeitung der Mobilitätskonzepte und des Mobilitätsplans erfolgte durch Teams der Studierenden des 3. Semester der Abteilung Raumplanung, Verkehrsplanung VP3 2010

Siedlung	
Herrlig Altstetten	Keine Bearbeitung durch Studierende
GBMZ Aussersihl	Team 1: Thomas Aellig, Christine Hostettler, Elias Vetter Team 2: Romano Lanzi, Dave Reinhardt, Thomas Roduner
Rütihof Höngg	Reto Barandun, Marco Stadelmann, Thomas Tschopp
BEP Industrie	Christoph Lanker, Valentin Müller, Philipp Weber
Ilanzhof Unterstrass	Matthias Güntensperger, Jasmin Klein, Vanessa Studer
BG Glattal Schwamendingen	Team 1: Ilva Gerber, Daniel Girardin, Lea Gwerder Team 2: Tarik Basic, Christoph Roth
Entlisberg Wollishofen	Denise Janes, Christoph Stahel, Corina Vuilleumier

Anhang

Der Anhang fasst weitere Mobilitätsthemen je Siedlung zusammen. Die Angaben basieren auf den Gesprächen mit den Verwaltungen der Genossenschaften und werden ergänzt durch Bemerkungen aus den Fragebogen.

Für jede Siedlung besteht ein separater Teilbericht mit einer ausführlicheren Darstellung der Mobilitätsthemen.

Download siehe www.fussverkehr.ch und www.clubderautofreien.ch

Herrlig Altstetten



Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur

Alle Abstellplätze liegen im Freien und sind nicht gedeckt. Es gibt weder Velokeller noch andere abgeschlossene Räume für Velos. Teure Velos werden in die privaten Keller abgestellt.

Es sind keine Klagen bekannt und auch die Bemerkungsfelder in der Umfrage weisen keine Wünsche bezüglich Veloabstellplätze auf. Grundsätzlich wäre Platz für Abstellanlagen vorhanden.

Badener- und Hohlstrasse sind fürs Velo unattraktiv und eher gefährlich. Für die Wege zum Lindenplatz bestehen direkte Wege abseits der grossen Strassen.

Öffentlicher Verkehr

Das ÖV-Angebot ist gut. Hier werden keine Verbesserungswünsche geäussert.

Versorgung mit täglichem / wöchentlichem Bedarf

Die Siedlung liegt in Gehdistanz zum Quartierzentrum (Lindenplatz). Die Schule ist direkt in der Siedlung.

Mobilitätsdienstleistungen

Mobility ist schon auf die ABZ zugekommen. Seitens der MieterInnen gibt es keine Vorstösse.

Die Genossenschaft ist grundsätzlich offen für Verbesserungen, grössere Investitionen sind aber bis zum Termin für den Ersatzneubau (2018) nur beschränkt möglich.

GBMZ Kolonie 4 - 6 in Aussersihl



Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur

Die Veloabstellplätze wurden bisher nicht gezählt, sind aber eher knapp. Sie liegen alle in den Innenhöfen, welche nur für Bewohner zugänglich sind. Die Abstellplätze sind gedeckt und beleuchtet. Sie sind am Abend gut besetzt. In geschlossenen Räumen werden keine Plätze angeboten. Das Treppenhaus ist sehr eng. Teilweise werden Velos im privaten Keller abgestellt. Der Zugang zu den Abstellanlagen ist nur über die Ernastrasse bzw. Hohlstrasse möglich. Viele stellen ihr Velo nicht im Innenhof sondern vor dem Haus ab. Dies wird toleriert. Abstellanlagen direkt neben den Hauseingängen 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 keine Verbesserungen bei der Veloparkierung vorgesehen. Aus der Umfrage liegen Anregungen für mehr Abstellplätze vor. Die GBMZ wäre offen für Anträge der BewohnerInnen über die Siedlungskommission. Doch bisher wurde kein Bedarf angemeldet. Die Velowege Richtung Albisriederplatz sind attraktiv. Dagegen ist die Velonutzung für die BewohnerInnen insbesondere auf der Hohlstrasse problematisch. Mit der Aufwertung des Bullingerplatzes, der Bullinger- und Sihlfeldstrasse wird das Quartier zusätzlich an Attraktivität gewinnen.

Öffentlicher Verkehr

Das ÖV-Angebot ist gut. Die Zugänglichkeit und die Ausgestaltung der Haltstelle Güterbahnhof (Tram 8) wird aber aus Sicht der Genossenschaft wie auch der BewohnerInnen als schlecht eingestuft.

Versorgung mit täglichem / wöchentlichem Bedarf

Für die Nahversorgung besteht zwar ein grosses Angebot (Migros Wengi, Coop Lochergut oder Albisriederplatz). Allerdings ist die Entfernung mit zehn Fuss-Minuten relativ gross. Viele benützen daher den Bus 31 (Letzipark) oder fahren mit Tram oder Bus in die City (z.B. Migros Löwenstrasse). Ein Spar am Bullingerplatz ist vor einigen Jahren leider verschwunden. In der Umfrage wird denn auch auf die mangelnde Ausstattung mit Einkaufsgeschäften in der nächsten Nähe hingewiesen. Ein Tante-Emma-Laden im Quartier würde – gemäss Einschätzung des Verwalters – aber kaum rentieren.

Mobilitätsdienstleistungen

Es hat genügend Mobility-Standplätze in mittelbarer Siedlungsnähe. Das Angebot hat eine breite Akzeptanz und wird regelmässig genutzt. Mit einem Projekt zur Nachbarschaftshilfe wurde versucht, das gemeinschaftliche Einkaufen anzuregen. Mangels Interesse der BewohnerInnen (auch Misstrauen der älteren BewohnerInnen) wurde diese Idee nicht weiter verfolgt.

Weitere Aspekte zur Mobilität

Der Innenhof in der Siedlung Ernastrasse, Stauffacherstrasse ist sehr attraktiv. Daneben besteht ein gutes Angebot an öffentlichen Grünräumen (Bullingerwiese, Bäckeranlage). Der Bullingerplatz

wird bald als Begegnungszone ausgestaltet. Die Bullingerstrasse bedeutete 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 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 phasenweise gut funktioniert. Die Hohlstrasse ist stadträumlich unattraktiv und unwirtlich.

Siedlung Rütihof 1-3 in Höngg



Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur

Auf der ganzen Gebäudelänge stehen ausreichend gedeckte Abstellplätze direkt vor den Eingängen zur Verfügung. Sie sind nicht vandalensicher, was zu einer eher schwachen Nutzung führt. Abstellplätze in geschlossenen Räumen liegen in der Tiefgarage (über Rampe zugänglich). Dort werden abschliessbare 50 Veloparkplätze in Veloboxen à CHF 14.-/Monat vermietet. Teilweise werden die eher teuren Velos auch in den Privatkellern abgestellt. Dieses abschliessbare Angebot ist zur Zeit ausreichend.

Es haben sich keine Veränderungen in den letzten Jahren ergeben und es liegen auch keine Anträge von der Bewohnerschaft vor. Ein grosses Problem sind die Kinderwagen, Trottinets, Kickboards usw. im Treppenhaus. Dies wird geduldet, obwohl feuerpolizeilich nicht erlaubt. Es gibt aber keine Alternative. Hier besteht ein grosser Handlungsbedarf. In den Treppenhäusern ist es sehr eng.

Das Quartier wird bezüglich Freizeit-Velorouten als attraktiv angesehen. Der Veloweg nach Höngg ist etwas steil. Die Unterführung bei der Einmündung der Regensdorferstrasse ist unattraktiv.

Öffentlicher Verkehr

Es gibt direkte Verbindungen zum HB und nach Altstetten. Die Endhaltestelle des Busses 46 liegt direkt vor der Siedlung. Bei der Umfrage bemängeln aber 20 von 34 Personen die ÖV-Anbindung. Bemängelt wird der Bus 89 welcher 300m entfernt hält und am Abend und am Wochenende nicht mehr fährt. Hier wird dringend eine Verbesserung gewünscht. Die ÖV-Haltestellen müssen auch bezüglich sozialer Sicherheit verbessert werden. Die BG Sonnengarten hat bereits einiges von sich aus initiiert. Beispielsweise wurde an öffentlichen Plätzen (auch Haltestelle) Verbesserungen bei der zuvor im Quartier bestehenden Gewaltthematik und dem Vandalismus erzielt.

Versorgung mit täglichem / wöchentlichem Bedarf

Es gibt einen Coop und eine Bäckerei im Quartier. Das Sortiment des Coop ist aber eher knapp (kein Frischfleisch). Die Bäckerei mit Café ist sehr wichtig, auch als Quartiertreffpunkt. Die Endhaltestelle des Busses ist auch Treffpunkt für Jugendliche, was teilweise als problematisch eingestuft wird. Um hier eine Alternative zu schaffen, wurde das Projekt Container für Jugendliche auf dem Grünwald (Ringling) –Areal lanciert. Dort soll später ein GZ gebaut werden.

Bezüglich Nahversorgung fehlen Post und Apotheke. Die Siedlungsbewohner sind für den Einkauf vorwiegend nach Regensdorf orientiert. In der Verbesserung der Nahversorgung wird aber kein primäres Ziel der Genossenschaft gesehen.

Mobilitätsdienstleistungen

Ein Bedarf nach zusätzlichen Dienstleistungen müsste mit der Siedlungskommission ermittelt werden. Ein Verleih von Velos/Anhängern, Reparaturservice für Velo etc. wird als interessante Idee angesehen. Es gibt im Quartier ein Velogeschäft. Dieses müsste einbezogen werden, falls ein Verleihservice aufgezogen würde. Die Genossenschaft sieht es aber nicht als prioritäres Ziel an, selber aktiv zu werden. Interessant wäre für die Genossenschaft auch ein Angebot für E-Bikes, wenn ein solches für Siedlungen existiert. Weniger Realisierungschancen werden der Idee des Mietertickets eingeräumt.

Der Mobility-Standort Heizenholz ist der einzig gut erreichbare und liegt bereits in etwas grosser Entfernung. Vier Haushalte wünschen sich einen Ausbau dieses Angebotes.

Weitere Aspekte zur Mobilität

Es wird eine bessere Anbindung (Fuss- und Velowegnetz, Verkehrssicherheit, ÖV-Verbindung) gewünscht. Die Frankentalstrasse schneidet das Quartier in zwei Teile. Eine bessere Vernetzung ist wünschbar und soll im Rahmen der Quartieraufwertung erfolgen.

Siedlung Industrie 1-4 im Industriequartier



Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur

Die Zahl der Veloabstellplätze ist nicht bekannt. Es besteht aber ein grosser Mangel. Die Möglichkeiten für die Schaffung zusätzlicher Plätze sind beschränkt. Aus Denkmalschutzgründen (Gartendenkmalpflege + Häuser unter Schutz) sind strassenseitig keine Abstellplätze möglich.

Velos können nur im Innenhof direkt bei den Hintereingängen parkiert werden. Der Platz ist beschränkt. Bei den renovierten Gebäuden wurden Rampen in den Keller gebaut. Bei den nicht renovierten sind die Keller nur über die Treppen erreichbar, so dass das Velo hinunter getragen werden muss. Zur Verbesserung der Abstellverhältnisse werden nicht fahrtüchtige Velos regelmässig aussortiert und an soziale Institutionen verschenkt.

Mit der Änderung der Mieterschaft (mehr Familien) ist auch der Bedarf an Abstellplätzen gestiegen. 11 Haushalte wünschen sich – gemäss Bemerkungen in der Umfrage – 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.

Kinderwagen sind ein Problem, da der Raum in den Treppenhäusern sehr knapp ist.

Verbesserungen wird es mit dem Renovationsprojekt Industrie II geben. Mit diesem werden neue gedeckte Abstellplätze im Innenhof entstehen. Gut aufgenommen wird die Idee der Erstellung von Veloboxen auf öffentlichem Grund.

Das Quartier wird bezüglich Velorouten als attraktiv eingeschätzt.

Öffentlicher Verkehr

Beim ÖV gibt es keine Bemerkungen.

Versorgung mit täglichem / wöchentlichem Bedarf

Die Migros Limmatplatz ist sehr wichtig. Weiter ist ein kleiner Coop am Röntgenplatz vorhanden. Es gibt diverse kleinere Läden (tamilische Spezialitäten) mit Kundschaft aus grossem Einzugsgebiet (führt zu Parkierungsproblem am Samstag). Ein neues Angebot besteht in den Viadukt-Bögen. Bezüglich Wünschen zur besseren Anbindung (Fuss- und Veloweg-Netz, Verkehrssicherheit, ÖV-Verbindung) werden die Schulwege als Problem eingestuft. Die Schulhäuser Limmat und Kornhaus erfordern die Querung der Limmatstrasse sowie auch der Langstrasse. Zur Schulwegsituation ist die Verwaltung nicht detailliert im Bild.

Mobilitätsdienstleistungen

Hauslieferdienste: Die Entgegennahme von Post erfolgt informell (Nachbarschaftsbeziehungen).
Mobility: Es hat genügend Standplätze in der Umgebung. Denkbar wäre aber die detaillierte Abklärung des Bedarfes für einen zusätzlichen Standort in der Siedlung. Die Idee, Mobility-Standplätze bei der Bewohnerschaft besser publik zu machen, wird gut aufgenommen. Verleih von Velos / Anhängern, Reparaturservice für Velo: Der Bedarf ist unklar. Es gibt in der Siedlung ein Beispiel für den Verleih eines Veloanhängers auf privater Basis. Es wäre denkbar, dass die Genossenschaft hier aktiv wird. Mietertickets werden als eine weniger geeignete Massnahme eingestuft. Auch das Car-Pooling soll nicht weiter verfolgt werden. Als realisierbar wird auch die Verbreitung von Informationen zum Mobilitätsangebot über die Anschlagbretter in den Wohnhäusern angesehen. Denkbar wäre auch die Abgabe von Informationen an NeumieternInnen oder die Gratisabgabe der Mobilitätsinformation der Stadt Zürich. Die Verhandlung mit Taxi- und Kurierdiensten über günstigere Gemeinschaftskonditionen wird als gute Idee aufgenommen.

Weitere Aspekte zur Mobilität

Die Renovation von Industrie I steht an. Die BewohnerInnen werden umgesiedelt. Ob dieselben Leute wieder zurückkommen ist unsicher. Vermutlich werden eher Familien einziehen, was auch bezüglich Mobilität Auswirkungen hat.

Bei der Siedlung Industrie III werden keine grossen Änderungen erwartet. Die Siedlung 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 mit dem Grundstufenmodell überflüssig. Seine Zukunft ist noch offen.

Die Situation der Veloparkierung bei der Migros Limmatplatz ist unbefriedigend. Hier müsste eine Verbesserung gesucht werden, beispielsweise, dass Flächen in der Parkgarage für Velos zur Verfügung gestellt und mit einer attraktiven Zufahrt versehen werden.

Massnahmen, welche die Situation des Fuss- und Veloverkehrs im Quartier verbessern – so beispielsweise Fussgängerübergänge an den kritischen Kreuzungen oder Rampen beim Lettenviadukt – werden begrüsst. Die Idee einer Lichtsignalanlage an der Langstrasse – Höhe Josefstrasse – wird eingebracht. Von Seiten der Genossenschaft werden auch weitergehende Verkehrsberuhigungsmassnahmen, z.B. die Einrichtung von Begegnungszonen positiv beurteilt.

Die BewohnerInnen könnten hierzu von der Genossenschaft allenfalls befragt und animiert werden.

Siedlung Ilanzhof I-IV in Unterstrass



Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur

Die Anzahl gedeckter oberirdischer Abstellplätze im Freien beträgt circa 60 bis 80. Dazu gibt es ungefähr 40 mit einem Schlüsseldepot vermietete, ebenerdig zugängliche Abstellplätze in geschlossenen Räumen. Über Rampen erreichbare Abstellplätze im Keller gibt es keine.

Der Bedarf für mehr gedeckte Abstellplätze wurde in mehreren Bemerkungsfeldern erwähnt und ist auch von der Verwaltung erkannt. Periodisch gibt es auch schriftliche Anfragen seitens der Mieterinnen. Für die Siedlung wäre eine Lösung strassenseitig der Eingänge ideal. Innerhalb der Baulinie sind Bauten (auch gedeckte Abstellplätze) jedoch nicht bewilligungsfähig. Entweder müsste die Baulinie verschoben werden oder mit Ausnahmebestimmungen gearbeitet werden. Die Genossenschaft wäre daher sehr interessiert, wenn hier die entsprechenden Rechtsbestimmungen geändert werden könnten.

Auch für Kinderwagen, Spielgeräte, Anhänger etc. fehlt Raum. Diese müssen in den Kellern versorgt werden.

Das Quartier wird bezüglich Velorouten als attraktiv eingeschätzt.

Öffentlicher Verkehr

Der ÖV wird in jeder Beziehung als hervorragend qualifiziert.

Versorgung mit täglichem / wöchentlichem Bedarf

Es gibt eine kleinere Migros und ein Coop in der Nähe. Problem: Sortimentsbereinigungen, welche am Bedarf der Leute vorbei gehen. Es gab mal mehrere Lädeli.

Mobilitätsdienstleistungen

Eine kleine Dienstleistung bietet die Genossenschaft bereits an. Die Neuzuzüger werden von Vertrauenspersonen persönlich mit einem Blumenstraus und schriftlichen Infos, u.a. zum ÖV empfangen. (vergleiche Teilbericht, Kapitel 3.4.).

Es gibt drei Mobility-Parkplätze vor der Tiefgarage. Weitere Standplätze zu finden, wäre schwierig. Es sei denn, es könnte eine Lösung auf öffentlichem Grund realisiert werden (z.B. anstelle von Blauen-Zone-Parkplätzen). Standplätze in der Tiefgarage waren aufgrund der Vorgaben von Mobility nicht möglich.

Die Baugenossenschaft ist grundsätzlich offen für Vorschläge bezüglich Mobilitätsdienstleistungen. Die Anregungen müssten aber von der Mieterschaft kommen oder konkrete Angebote umfassen.

Weitere Aspekte zur Mobilität

Die Milchbuckstrasse ist sehr breit. Das gestalterische Potenzial liegt brach. Es bestünde generell der Wunsch nach Abklassierung der Strassen und Versetzung der Baulinien. Eine Begegnungszone konnte, dank hartem Nachhaken bei der Stadt, realisiert werden. Der Vorschlag für eine Begegnungszone am unteren Ende der Milchbuckstrasse wird als schwierig realisierbar eingeschätzt. Eher in Frage käme der obere Bereich der Milchbuckstrasse – anschliessend an die bestehende Begegnungszone im Bereich der reformierten Kirche Bruder Klaus.

Kein Handlungsbedarf gesehen wird in der Umgestaltung des Hauptplatzes der Siedlung.

Die Ergänzung der geplanten Veloroute an der Winterthurerstrasse ist sinnvoll und wird ausdrücklich begrüsst.

Ein Problem besteht an der Kreuzung Milchbuckstrasse / Scheuchzerstrasse. Vor allem das Verhalten der Velofahrer wird als gefährlich und gefährdend für die anderen Verkehrsteilnehmenden eingeschätzt. Die Gestaltung der Strasse mit Rampen hat sich als nicht zweckmässig erwiesen. Sinnvoller wäre das Versetzen der blauen Zone-Parkplätze.

Generell wird geschaut, dass der Mietermix eine gute Altersdurchmischung aufweist.

Der Name Freiblick ist Programm. Die Genossenschaft ist sozial sehr engagiert, z.B.

- Einsatz von Vertrauenspersonen als Schnittstelle zu Mietern – sie kennen die Anliegen der Mieterschaft
- 10 hochbetagte Personen werden bis zum Tod betreut (Status als Kleinheim) - Mehrgenerationen-Idee wird gelebt.
- Kinderhort
- Drehscheibe als Hilfe zur Selbsthilfe mit Beratung im Umgang mit Ämtern / Altersbetreuung

Siedlung Kronwiesen I-IV, Roswiesen und Altwiesen in Schwamendingen



Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur

Es bestehen praktisch keine oberirdischen Veloparkplätze im Freien. Ebenso hat es keine ebenerdig zugängliche Abstellplätze in geschlossenen Räumen oder über Rampen zugängliche Abstellplätze in den Kellern. Abstellplätze sind nur über Treppen erreichbar – 15 Abstellplätze pro 8 bis 10 Wohnungen (in jedem Keller).

In den Umfragen wird die ungenügende Abstell-situation für Velos mehrmals erwähnt.

Auch für Kinderwagen, Anhänger ist die Situation unbefriedigend. Das geringe Angebot an Abstellplätzen ist aber auf Grund der aktuellen Zusammensetzung der eher älteren Bewohnerschaft noch wenig problematisch. Abstellanlagen fehlen aber auch bei den Läden am Schwamendinger-Platz. Das Quartier wird in Bezug auf Velorouten als attraktiv angesehen. Es hat signalisierte Velorouten. Verbesserungsmöglichkeiten, respektive Veränderungen sind erst mit dem Ersatzneubau geplant.

Die Vorgaben für die Testplanung des Ersatz-Neubaus sehen grundsätzlich eine gute Durchlässigkeit des Langsamverkehrs vor. Allerdings ist seitens der BG Glattal die konkrete Gestaltung noch offen. Es gibt MieterInnen, die sich daran stören, wenn alle internen Erschliessungswege mit Velos vollgestellt und befahren werden, obwohl die Wege den FussgängerInnen vorbehalten sind. Nicht bestritten ist dagegen der Bedarf an Abstellplätzen bei neu erstellten Wohnungen.

Öffentlicher Verkehr

Das ÖV-Angebot wird als gut bezeichnet. Mit der Glattalbahn ergeben sich zusätzliche Verbindungen.

Versorgung mit täglichem / wöchentlichem Bedarf

Die Nahversorgung wird als ausreichend taxiert. Der Schwamendinger-Platz bietet alles, allerdings gehen etliche BewohnerInnen auch ins Glattzentrum oder nach Oerlikon (Markt u.a.). Es gibt keine

Wünsche betreffend besserer Anbindung (Fuss- und Veloweg-Netz, Verkehrssicherheit, ÖV-Verbindung).

Mobilitätsdienstleistungen

Der Bedarf an zusätzlichen Dienstleistungen wird als klein eingeschätzt. Hauslieferdienste, Depot für Waren und Paketannahme in der Siedlung: Wenig Bedarf, da gute Nahversorgung; Spitex-Mahlzeiten-Service für ältere Leute funktioniert.

Mobility: Es wurde kein Bedarf von Seiten der Bewohnerschaft geäussert. Die Baugenossenschaft wäre offen für einen Versuch. Entsprechende Erfahrungen liegen von anderen Siedlungen vor. Grundsätzlich käme die Erstellung eines Mobility-Standortes mit der Realisierung des Ersatz-Neubaus in Frage. Der Vorschlag, einen Standort auf dem zentralen – öffentlichen - Platz vorzusehen, ist im Rahmen der heutigen Gesetzgebung für den öffentlichen Grund allerdings noch nicht realisierbar. Mit der Stadt Zürich müsste weiter diskutiert werden, ob und welcher Handlungsspielraum für eine Anpassung dieser Bestimmung besteht. Vorgeschlagen wird ein Gespräch mit Verantwortlichen von Mobility und allenfalls auch des SVW, um die konkreten Möglichkeiten besser auszuloten.

Weitere Aspekte zur Mobilität

Die Mieterschaft ist eher älter mit wenig Wechseln. Der Standort ist wegen Fluglärm nur mässig attraktiv und Neumieter sind zu 70-80 % AusländerInnen. Die Planung von Ersatzneubauten ist in der Grobplanung (Parzellierung, Machbarkeit) und führt sicherlich zu einer Veränderung der Mieterschaft. Thematisiert wird auch die Einhausung der Autobahn Richtung Stadt. Dieses Projekt wird das Gesicht des gesamten Quartiers verändern. Das Strassennetz innerhalb der Siedlung soll auch mit dem geplanten-Ersatz-Neubau beibehalten werden. Eine völlige Neukonzeption und –führung der Strassen wäre zu teuer.

Siedlung Entlisberg I-IV in Wollishofen



Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur

Ebenerdig zugängliche Abstellplätze sind nicht vorhanden. Es gibt einzelne Abstellzwinger, welche teilweise durch Private erstellt wurden. Die Abstellplätze im Keller sind nur über Treppen erreichbar. Einen Velokeller gibt es nur im hinteren Teil der Siedlung. Velos werden häufig „wild“ abgestellt.

Aus den Umfragen liegen Bemerkungen zur unbefriedigenden Abstellssituation vor.

Das Quartier wird bezüglich Velorouten als sehr attraktiv und gefahrlos eingeschätzt (Stadtrand). Die Erreichbarkeit der Läden ist wegen der Steilheit des Geländes problematisch. Für Verbesserungsmöglichkeiten ist die ABZ offen.

Mit den auf 2015 geplanten Ersatz-Neubauten soll das Angebot an Velo-Abstellplätzen angepasst werden. Abklärungen hierzu sind im Rahmen der Planung am laufen. Als im Grundsatz interessante Idee werden die Veloboxen angesehen. Vergleiche auch Teilbericht, Kapitel 3.5.2. Der hohen Zahl geforderter Velo-Abstellplätzen gemäss neuer PPV steht die ABZ skeptisch gegenüber.

Öffentlicher Verkehr

Das ÖV-Angebot ist trotz peripherer Lage gut und vielseitig: Peripheriebus bis Siedlung, Tram Nr. 7 bis Stadt (7 Min zu Fuss), S-Bahnhof Manegg 10 Min zu Fuss.

Aus der Bewohnerumfrage liegen diverse Anregungen für eine bessere Erschliessung mit dem ÖV vor. (Bus, der näher an die Siedlung führt).

Der Ersatz-Neubau mit einem verdichteten Wohnangebot wäre allenfalls eine Gelegenheit bei den VBZ vorstellig zu werden. Vergleiche auch Teilbericht, Kapitel 3.5.2.

Versorgung mit täglichem / wöchentlichem Bedarf

Coop an Albisstrasse. Problem Steilheit, erschwert Einkauf mit Velo. In der Umfrage wird auch ein Quartierladen angeregt.

Mobilitätsdienstleistungen

Die ABZ ist grundsätzlich offen für Anregungen zu zusätzlichen Dienstleistungen. Lieferdienste wie Coop-online etc. werden schon fleissig genutzt. Für die Förderung des ÖV mit Informationen sind weniger Anschläge im Hauseingang als Info-Artikel im ABZ-Mitteilungsorgan „Forum“ denkbar. Die ABZ kann sich vorstellen eine Initiative zum Aufbau eines Car-Poolings zu fördern, indem sie die Buchung über ihre Website möglich macht oder die BewohnerInnen überhaupt auf diese Dienstleistung aufmerksam macht. Interessant wäre für die Genossenschaft auch ein Angebot für E-Bikes, wenn ein solches für Siedlungen existiert. Weniger gut vorstellbar wären Systeme, bei welchen diese selber die Vermietungs- und Unterhaltsfunktion übernimmt. Bezüglich eines Veloverleihs wäre die Idee interessant, mit einem lokalen Velohändler zusammenzuarbeiten, welcher für sporadische Unterhaltsarbeiten einen Auftrag erhält. Interessant wäre für die ABZ ein Label für Siedlungen, die solche nachhaltigen Mobilitätsdienstleistungen anbieten.

Verkehr und Mobilität in der Wohnsiedlung Entlisberg I-V

Diese Umfrage ist Teil einer Bestandaufnahme zum Thema Mobilität, welche in verschiedenen Siedlungen der Stadt Zürich durchgeführt wird. Das Ziel liegt darin, neue Erkenntnisse zu gewinnen und Verbesserungsvorschläge in den Bereichen Mobilität und Verkehr zu machen.

Der Fragebogen ist nach Möglichkeit durch den Hauptmieter bzw. die Hauptmieterin auszufüllen. Falls er bzw. sie nicht anwesend sind, kann er auch von jedem anderen Mitglied Ihres Haushaltes ausgefüllt werden.

HSR
HOCHSCHULE FÜR TECHNIK
RAPPERSWIL

Bei allfälligen Fragen kontaktieren Sie bitte:
HSR Hochschule für Technik Rapperswil,
Viktoria Slukan
E-Mail: viktorija.slukan@hsr.ch
Tel. 055 222 48 90

HSR Hochschule für Technik Rapperswil
IRAP Institut für Raumentwicklung
Viktoria Slukan
Oberseestrasse 10
Postfach 1475
8640 Rapperswil

Nicht frankieren
Ne pas affranchir
Non affrancare

Geschäftswortsendung
Envoi commercial-réponse

Invio commerciale-risposta

Verkehr und Mobilität in der Wohnsiedlung Entlisberg I-V

Frage 1

Wie viele Zimmer hat Ihre gegenwärtige Wohnung und wie lange wohnen Sie darin? **(bitte Anzahl und Zimmer in die grauen Felder eintragen)**

Zimmer	Jahre

Frage 2

Bitte tragen Sie in der folgenden Tabelle für alle Mitglieder Ihres Haushaltes **das Alter in Jahren und das Geschlecht (m/w)** ein.

	ich selber	weitere Personen (1 Spalte pro Person ausfüllen)			
Alter (in Jahren)					
Geschlecht (m/w)					

Frage 3

Wie viele Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt?

Bitte nicht nur Ihre eigenen Fahrzeuge, sondern auch diejenigen, die den übrigen Mitgliedern Ihres Haushaltes gehören, in die leeren, hellgrauen Felder in die folgende Tabelle eintragen!

Anzahl Autos	
Anzahl Motorräder (125 ccm und mehr)	
Anzahl Roller (50 bis 124 ccm)	
Anzahl Töffli (weniger als 50 ccm)	
Anzahl Velos (inkl. e-Bikes)	

Frage 4

Wie viele Abonnemente des öffentlichen Verkehrs und Karten, welche zur Parkierung in der blauen Zone berechtigten, gibt es in Ihrem Haushalt? Und viele Autoabstellplätze bzw. Autoabstellplätze haben Sie und andere Mitglieder Ihres Haushaltes fest gemietet?

Anzahl ZVV Abonnemente	
Anzahl SBB General-Abonnemente	
Anzahl SBB Halbtax-Abonnemente	
Anzahl Karten, welche zur Parkierung in der blauen Zone berechtigten	
Anzahl fest gemieteter Autoabstell- bzw. Autoparkplätze	

Frage 5

Tragen Sie bitte Sie in der folgenden Tabelle ein, ob Sie und/oder weitere Mitglieder Ihres Haushaltes Mitglieder bei der Carsharing Firma Mobility sind. **(Bitte entsprechende Antwort ankreuzen bzw. eintragen!)** Falls jemand Mitglied ist, wie häufig werden die Mobility-Fahrzeuge benützt?

Mitgliedschaft bei Mobility	Benützung von Mobility Fahrzeugen			
	häufig	manchmal	selten	nie
ich selber bin Mitglied (m) / Nichtmitglied (nm)	m	nm		
Anzahl weiterer Haushaltsmitglieder, die mitmachen				

Frage 6

Wie viele km pro Jahr werden von Ihnen und anderen Mitgliedern Ihres Haushaltes mit den bei der Frage 3 angeführten Autos zurückgelegt und zu welchen Zwecken?

Bitte für jedes Haushaltsauto eine Zeile ausfüllen, falls in Ihrem Haushalt kein Auto vorhanden ist, Frage überspringen und direkt zur Frage 7 gehen.

Auto 1	Kilometer pro Jahr falls unbekannt schätzen	davon Anteil für folgende Fahrtzwecke (bitte schätzen, das Total jeder Zeile sollte 100% betragen!)		
		Arbeitsweg, Berufsfahrten, Ausbildung	Freizeit und Urlaub	Einkaufen, Bringen und Holen anderer Personen
	km	%	%	%
Auto 2	km	%	%	%

Frage 7

Diese Frage richtet sich nur an Sie persönlich:

Wie häufig und für welche Zwecke benützen Sie selber in einer normalen nichtwinterlichen Woche ausserhalb Ihrer Ferien folgende Verkehrs- bzw. Fortbewegungsmittel?

Bitte in jedes Feld eine Zahl eintragen! „3“ bedeutet häufig, „2“ manchmal, „1“ selten und „0“ nie oder „das entsprechende Fahrzeug ist nicht vorhanden“:

	für Arbeit, Beruf, Ausbildung	in der Freizeit	zum Einkaufen und Holen (Bringen) anderer Personen
Motorrad (125 ccm und mehr)...			
Roller (50 bis 124 ccm)...			
Töffli (weniger als 50 ccm)...			
Velo...			
öffentliche Verkehrsmittel ...			
ich gehe zu Fuss ...			

Weitere Hinweise

Im folgenden Abschnitt können Sie uns bitte weitere Hinweise, Erklärungen und Informationen aufschreiben, welche Ihnen beim Ausfüllen dieses Fragebogens in den Sinn gekommen sind:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Wollen Sie uns im folgenden Abschnitt bitte Ihre Ideen und Wünsche aufschreiben, wie man zur Verbesserung des Verkehrs und Mobilität in Ihrer Wohnsiedlung beitragen könnte?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Vielen Dank für Ihre Mitwirkung! Bitte retournieren Sie den ausgefüllten Fragebogen bis spätestens **31. Oktober 2010** an HSR Hochschule für Technik Rapperswil, IRAP Institut für Raumentwicklung, Viktoria Slukan, Oberseestrasse 10, 8640 Rapperswil.