

## **ABZ-Siedlung**

**Rappenstrasse 20-32, Illnauerstrasse 42-44 , Effretikon**

### **Bestandesaufnahme und Massnahmenvorschläge**



Zürich, 24. März 2014

---

**Trägerschaft:**

Bundesämter BFE, ARE, BWO / HSR - Hochschule für Technik Rapperswil / Wohnbaugenossenschaften Schweiz / sanu future learning / Kanton Zürich – Amt für Verkehr / Städte und Gemeinden: Basel, Bern, Horgen, Illnau-Effretikon, Zürich

**Projektleitung:**

Fussverkehr Schweiz / Club der Autofreien / VCS Verkehrs-Club der Schweiz

## **Impressum**

### **ABZ-Siedlung**

**Rappenstrasse 20-32, Illnauerstrasse 42-44 , Effretikon**

**Bestandesaufnahme und Massnahmenvorschläge**

erarbeitet im Rahmen des Projektes

**MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen**  
**Pilotprojekt zur Optimierung der wohnungsbezogenen Mobilität**

#### **Herausgeber**

Fussverkehr Schweiz, Club der Autofreien der Schweiz, VCS Verkehrs-Club der Schweiz

#### **Bearbeitung**

Thomas Schweizer, dipl. phil II, Geograf, SVI, Fussverkehr Schweiz

#### **Mitarbeit**

Hochschule Rapperswil HSR, Abteilung Raumplanung

Klaus Zweibrücken, Dozent für Verkehrsplanung

Michal Arend, Dozent für Soziologie

Studierende des 3. Semester 2013 der Abteilung Raumplanung

#### **Begleitgruppe**

Theres Kuster, Stadt Zürich, Tiefbauamt, Mobilität und Planung

Eliane Leuzinger, Stadt Bern, Amt für Umweltschutz – Fachstelle Mobilitätsberatung

Marc Münster, sanu future learning ag

Viktoria Slukan, Amt für Verkehr, Kanton Zürich, Mobilitätsberatung in Unternehmen MIU

Stefan Schmidhofer, Allgemeine Baugenossenschaft Zürich ABZ, Projektleiter Umgebung und Ökologie

Monika Tschannen, Energie Schweiz für Gemeinden

Klaus Zweibrücken, HSR Hochschule für Technik Rapperswil

#### **Download und weitere Unterlagen zum Gesamtprojekte:**

[www.wohnenundmobilitaet.ch](http://www.wohnenundmobilitaet.ch)

März 2014

# 1. Einleitung

## 1.1 Allgemeines

Das Pilotprojekt « MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen » wird vom Bund und einer breiten Trägerschaft unterstützt. Mit geeigneten Massnahmen soll die wohnungsbezogene Mobilität beeinflusst werden, mit dem Ziel weniger motorisierten Individualverkehr zu erzeugen.

Ähnlich wie beim bereits etablierten Mobilitätsmanagement in Unternehmen wird mit einer breiten Kooperation von Siedlungsverwaltungen, Bewohnerschaft und öffentlicher Hand ein Management-Instrument aufgebaut. Bei der wohnungsbezogenen Mobilität erhalten der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr einen höheren Stellenwert und ihr Anteil soll gesteigert werden.

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

Zehn unterschiedlich strukturierte Siedlungen in verschiedenen Städten und Agglomerationsgemeinden (Basel, Bern, Effretikon, Horgen, Lausanne und Zürich) konnten für das Pilotprojekt gewonnen werden.

Neben den konkreten Verbesserungsmassnahmen in den 10 untersuchten Siedlungen war es auch das Ziel, eine standardisierte Methodik zu entwickeln, welche bezüglich Aufwand und Ertrag optimiert ist und für weitere Siedlungen angewendet werden kann. Folgende Instrumente wurden dabei entwickelt:

- Fragebogen für die Bewohnerbefragung
- Checklisten für Ist-Zustandsanalyse
- Gesprächsleitfaden für die Gespräche mit den Verwaltungen
- Checklisten für mögliche Verbesserungsmassnahmen

Die Erfahrungen und die Resultate der 10 untersuchten Siedlungen werden auf dem Internet dokumentiert und können als Beispiele für die weiteren Arbeiten zu Rate gezogen werden.

Für die einzelnen Siedlungen wird je ein individueller Massnahmenplan erarbeitet. Er besteht aus Massnahmen, welche von der Verwaltung der Siedlung ergriffen und umgesetzt werden können sowie aus Massnahmen, welche zusammen mit der Stadt oder vor allem durch die Stadt umgesetzt werden müssen.

## 1.2 ABZ-Siedlung in Effretikon

Die ABZ-Siedlung Illnauerstrasse / Rappenstrasse ist eine von 10 untersuchten Siedlungen. Sie umfasst 130 Wohnungen und ist Teil einer grösseren gleichartigen Überbauung von ca. 500 Wohnungen. Die anderen Eigentümer der Überbauung, die Wohnbaugenossenschaften ASIG und Röntgenhof, konnten trotz entsprechender Bemühungen leider nicht für diese Untersuchung gewonnen werden. Die aus der Umfrage und der Analyse gezogenen Schlussfolgerungen wurden aber so konzipiert, dass diese auch für die beiden anderen Eigentümer gelten.



Abbildung 1: Lage der Siedlung der ABZ Effretikon

## 2. Methodik

Das Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen ist ein neu geschaffenes Konzept, welches sich aus folgenden Arbeitsschritten zusammen:

### Analyse

- Mittels einer Befragung der Bewohnerschaft (im April 2013) wurden wichtige Aspekte des Mobilitätsverhaltens und der Mobilitätsbedürfnisse erfasst. Zur Befragung über alle Siedlungen besteht ein separater Bericht (vgl. [www.wohnenundmobilitaet.ch](http://www.wohnenundmobilitaet.ch)).
- Mit einer Ist-Zustandsanalyse der baulichen und räumlichen Voraussetzungen wurden Schwachstellen in der Siedlung und im Quartier identifiziert.  
In der vorliegenden Siedlung war zusätzlich die Hochschule Rapperswil, Abteilung Raumplanung, eingebunden. Studierende analysierten im Rahmen einer Semesterarbeit den Istzustand und erstellten Mobilitätspläne und Mobilitätskonzepte mit konkreten Verbesserungsvorschlägen.
- In Gesprächen mit den Verantwortlichen der Liegenschaftsverwaltungen wurden weitere Aspekte der wohnungsbezogenen Mobilität vertieft und die Ist-Zustandsanalyse ergänzt. (Gespräch vom 19.08.2013 zwischen Stefan Schmidhofer, René Hunziker von der ABZ)

### Massnahmenkatalog

- Aufgrund der Analyse werden mögliche Massnahmen abgeleitet und aufgelistet.
- Diese Liste wird sowohl mit der Verwaltung der ABZ als auch mit VertreterInnen der Stadt Illnau-Effretikon besprochen und die Massnahmen priorisiert.

### Umsetzung

Die Umsetzung von kleineren Massnahmen kann noch innerhalb des Projektlaufzeit an die Hand genommen werden. Grössere Massnahmen können bestenfalls angeschoben werden.

### Evaluation

Bei allen untersuchten Siedlungen besteht ein kleineres oder grösseres Potential für Verbesserungsmassnahmen. Damit konnte nachgewiesen werden, dass ein Mobilitätsmanagement im Wohnbereich grundsätzlich Sinn macht. Die Wirksamkeit einzelner Massnahmen kann erst in einem späteren Zeitpunkt – nach der Umsetzung von Massnahmen – ermittelt werden. Grundsätzlich kann aber bereits mit dem Aufzeigen von Potentialen eine Sensibilisierung der Verantwortlichen erreicht werden. Dies ist ein wichtiger Schritt, dass künftig im Vorfeld von Renovationen und Sanierungen der Bereich Mobilität vermehrt untersucht wird und Massnahmen für die Planung abgeleitet werden.

### 3. Bewohnerumfrage

#### 3.1. Repräsentativität

##### *Rücklauf Fragebogen*

Anzahl Haushalte	130
Anzahl retournierte Fragebogen	26
Rücklauf	20%

Von den 130 Haushalten der ABZ in Effretikon haben 26 geantwortet. Damit beträgt der Rücklauf 20%. Das ist im Quervergleich mit anderen Siedlungen eher gering. Verschiedene Aspekte bezüglich Repräsentativität wurden geprüft. Die Angaben für alle Haushalte stützen sich auf die Angaben der ABZ und zeigen folgendes Bild:

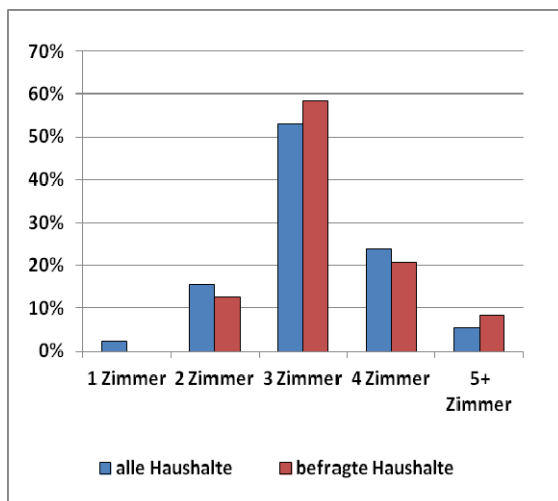


Abbildung 2: Wohnungsgrösse der befragten Haushalte und aller Haushalte der ABZ-Siedlung

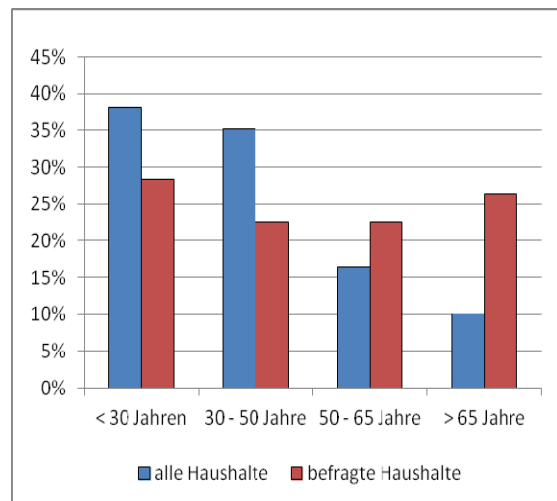


Abbildung 3: Alter der Personen in den befragten Haushalten und alle Haushalte (alle Bewohner der ABZ-Siedlung)

Bezüglich Wohnungsgrösse zeigt sich eine gute Übereinstimmung von befragten Haushalten und allen ABZ-Haushalten in Effretikon (vgl. Abb. 2)

Beim Alter zeigt sich dass, ältere Personen übervertreten sind. (vgl. Abb. 3)

Bei der Haushaltstruktur sind Paarhaushalte ohne Kinder leicht übervertreten, Alleinerziehende mit Kindern untervertreten. (vgl. Abb. 4)

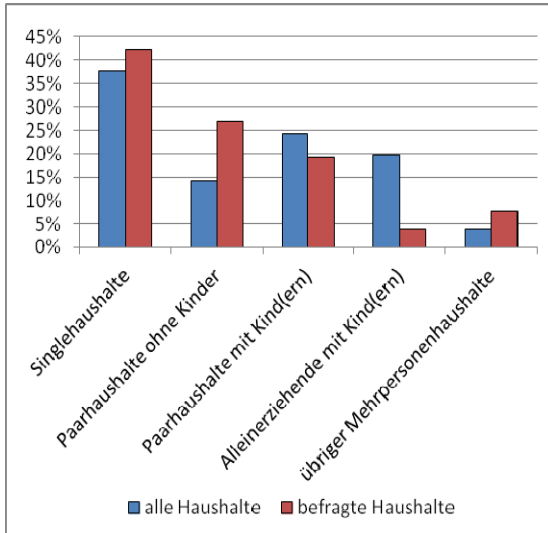


Abbildung 4: Haushaltstyp in den befragten Haushalten und in allen Haushalten der ABZ-Siedlung

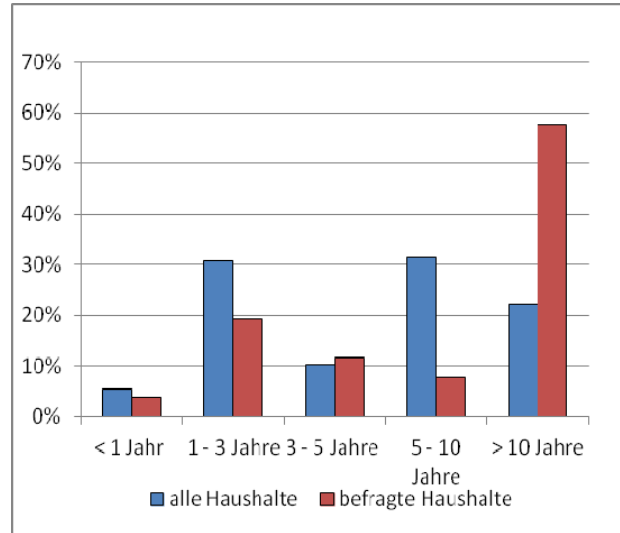


Abbildung 5: Wohndauer in den befragten Haushalten und in alle Haushalte der ABZ-Siedlung

Bezüglich Wohndauer sind Personen, welche länger als 10 Jahre in der Siedlung wohnen übervertreten.

Trotz gewisser Abweichungen von Befragten und Bewohnerschaft kann die Repräsentativität insgesamt als relativ gut bezeichnet werden.

### 3.2. Ergebnisse der Befragung

Eine ausführliche Auswertung der Befragung befindet sich in einem separaten Bericht. Dieser ist downloadbar unter [www.wohnenundmobilitaet.ch](http://www.wohnenundmobilitaet.ch)

Im folgenden werden die wichtigsten Ergebnisse für die Siedlung präsentiert und auf alle Haushalte der ABZ-Siedlung hochgerechnet.

#### Anzahl Verkehrsmittel

	in den befragten Haushalten	Hochrechnung für alle Haushalte (Rücklauf 20%)
Anzahl Autos	23	115
Anzahl Motorräder, Roller, Mofas	5	25
Anzahl Velos	47	235

**Verfügbarkeit Verkehrsmittel**

	Absolut	In Prozent
Anzahl Haushalte mit Autos	21	81 %
Anzahl autofreie Haushalte	5	19 %
Motorisierungsgrad (Anzahl Autos / Person)	23 Autos / 54 Bew.	0.43
Haushalte mit 2 Autos	2	
Haushalte mit 3 Autos	0	
Haushalte mit Roller und Motorräder	4 (mit total 7 Motos)	15 %
Haushalte mit Velos	16	62 %
GA- und Zonen-Abo-Anteil pro Person	1 HH mit 2 GAs 9 HH mit zusam. 17 Zonenabos	---
Anteil Mobility-Mitglieder	1	2%

**Angaben zur Parkierung**

	Anzahl	In %
abgestellt in der Siedlung auf gemietetem PP	19	83 %
abgestellte im öffentlichen Strassenraum	1	4 %
abgestellte Autos ausserhalb Siedlung	1	4%
Keine Angabe	2	9 %

**Angaben zur Fahrleistung**

Fahrleistung pro Haushalt	9'596 km / Jahr
Fahrleistung pro Person	4'620 km / Jahr
Fahrleistung pro Auto	10'848 km / Jahr



## 4. Bestandesaufnahme in der Siedlung Rappenstrasse / Illnauerstrasse

### 4.1. Standort

Die Lage der Siedlung kann als eher peripher bezeichnet werden. Allerdings befinden sich einige wichtige Bezugspunkte relativ nahe:

- Entfernung zum Stadtzentrum Effretikon: 1 km
- Entfernung zum Bahnhof Effretikon: 1 km
- Gewisse Zentrumsfunktionen (Kiosk, Laden, Cafe usw.) werden an der Illnauerstrasse abgedeckt, Distanz: 500 m

### 4.2. Öffentlicher Verkehr

Auf der 5-teiligen Skala der ÖV-Güteklasse (gemäss GIS-Browser Kt. Zürich) wird die Siedlung an der Rappenstrasse der Güteklasse B zugewiesen (= gute Erschliessung). Die Luftlinie zum Bahnhof beträgt 500 – 750m. An der Illnauerstrasse ist die Distanz > 750m und damit der ÖV-Kategorie C (=mittelmässige Erschliessung) zugeteilt. Die effektive Distanz zum Bahnhof (Hauptgebäude) ist 1 km. Eine direktere Verbindung zum Bahnhof ist wünschbar.

Die nächste Bushaltestelle (Wattspitz) befindet sich ca. 350 Meter von der Siedlung entfernt. Der Bus 652 fährt am Werktag 3 x stündlich, am Sonntag im Stundentakt. Die Fahrzeit zum Bahnhof Effretikon (via Zentrum Effretikon) beträgt 4 Minuten.

Die Ausstattung der Haltestelle Wattspitz Richtung Effretikon Bahnhof ist gut (Sitzgelegenheit und Witterungsschutz). Es gibt keine Mängel. Eine Taktverdichtung des Busses zu einem Viertelstundentakt könnte geprüft werden.

Der Bahnhof Effretikon mit 5 S-Bahnlinien in 4 verschiedene Richtungen liegt ungefähr einen Kilometer entfernt. Die Fahrzeit nach Zürich dauert ca. 16 – 24 Minuten.

Handschriftliche Bemerkungen der Bewohnenden in den Fragebögen

3 Bewohner äussern sich positiv zum guten ÖV-Angebot.

### 4.3. Veloverkehr und Veloabstellanlagen

Die Voraussetzungen zum Velofahren sind in Effretikon grundsätzlich gut. Effretikon weist kaum Steigungen auf.



Der Weg zum Zentrum und zum Bahnhof führt über die Illnauerstrasse. Diese ist relativ stark belastet. Nicht optimal ist die Veloführung beim Kreisel Höhe Brandrütistrasse bzw. die Verbindung zur Bahnunterführung (Rosenweg) bzw. über die Bahngleise.

An den Zielorten (Zentrum und Bahnhof) gibt es genügend und gut ausgestattete Abstellanlagen.

#### ***Veloabstellplätze in der Siedlung***

Anzahl Abstellplätze oberirdisch im Freien gedeckt	3 freistehende Gebäude mit Grundfläche 7 x 10 m -> 85 Abstellplätze
Anzahl Abstellplätze oberirdisch im Freien ungedeckt (Kurzzeitparkierung)	Nicht vorhanden
Anzahl Abstellplätze in geschlossenen Räumen	72

Es gibt verschiedene Veloabstellanlagen

### 3 Freistehende Gebäude (Unterstände)

Diese befinden sich zwischen den Wohngebäuden und der Strasse (Rappenstrasse) oder seitlich der Wohngebäude (Illnauerstrasse) angeordnet sind. Sie sind gedeckt und beleuchtet. Ungenügend sind die Möglichkeiten um ein Velo innerhalb des Unterstandes anzulehnen bzw. anzuschliessen. Dadurch ist die Veloordnung etwas chaotisch und die Zahl der Abstellplätze wird deutlich vermindert. Es fehlen auch Ablage- oder Aufhängemöglichkeiten für Regenschutz, Velohelme, Kindersitze usw.



### Velokeller im Treppenhaus

Weitere Veloabstellplätze befinden sich in Kellerräumen in den jeweiligen Treppenhäusern. Die Hauseingänge an der Rappenstrasse sind aber fahrend nicht erreichbar. Das Velo muss somit die steile Rampe neben den Treppe hinaufgestossen werden. Innerhalb des Treppenhauses ist der Velokeller wiederum nur über eine Treppe im Untergeschoss erreichbar. Der Hauseingang ist zudem sehr eng.

Die Ausstattung der Velokeller ist ebenfalls ungenügend. Es fehlen geeignete Parkiersysteme sowie Ablage und Aufhängevorrichtungen für Regenschutz, Velohelme, Kindersitze usw.

### Veloabstellmöglichkeit im Garagenbox.

Eine Garagenbox wurde als Veloabstellanlage umfunktioniert. Diese Lösung ist optimal und könnte auf weitere Boxen ausgedehnt werden.

### Handschriftliche Bemerkungen der Bewohnenden in den Fragebögen

Gute Veloverbindungen

## 4.4. Fussverkehr

Die Fusswege im Quartier sind grundsätzlich gut. Der Weg zur Bushaltestelle ist direkt. Unmittelbar bei der Bushaltestelle besteht ein Fussgängerstreifen.

Der Weg zum Bahnhof ist mit ca. 1km relativ lang. Die Bewohner der Rappenstrasse können über die Verbindung „Im Gassacher“ gehen. Diese ist verkehrsberuhigt und führt abseits der Illnauerstrasse. Die Bewohner der oberen Hauseingänge der Rappenstrasse benutzen oft auch den Friedhofweg entlang dem Wald Bannhalden. Damit können sie sich Höhendifferenzen sparen. Es fehlt aber eine direkte Verbindung zur mittleren Personenunterführung.



Für die Bewohner der Illnauerstrasse ist die Fussweg-situation ungünstiger. Sie müssen auf dem wenig attraktiven Trottoir entlang der Illnauerstrasse ca. 700m gehen bis sie in die Unterführung zum Bahnhof bzw. zum Zentrum einbiegen können. Eine Baumreihe wer-tet das Trottoir auf. Sie wird aber erst in einigen Jah-ren ihre gestalterische Aufgabe erfüllen. Die Verbin-dung zum angrenzenden östlichen Quartier ist unge-nügend. Die Illnauerstrasse hat in diesem Bereich nicht den Charakter einer Innerorts- sondern eher ei-ner Ausserortsstrasse.



Zwischen den einzelnen Wohngebäuden besteht viel Grünraum mit grossen Wiesenflächen. Die Naherho-lung (Spazierwege, Wald, Schwimmbad) liegen direkt vor der Haustür

Die Hauszugänge sind nicht ideal. Sie sind nur über Treppen und steile Rampen erreichbar, schwie-rig mit Kinderwagen, unmöglich für Rollstühle. Der Vorplatz vor der Tür ist sehr beengt und nicht sehr funktional.

Es fehlen zudem Räume für Kinderwagen und Aussenspielgeräte.

Positiv zu vermerken ist:

- Der Vorplatz ist gedeckt.
- Vor den Briefkasten hat es ein kleines Podest um Taschen abzustellen.



Die oberen Eingänge sind besser über den Friedhofweg entlang dem Wald Bannhalden erreichbar.

#### Handschriftliche Bemerkungen der Bewohnenden in den Fragebögen

Eine Person wünscht eine Trennung der Fuss- und Velowege. Dies dürfte insbesondere im Rosen-weg (Bahnunterführung) problematisch sein sowie illegal verkehrende Velos auf Trottoirs.

## 4.5. Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsregime

### Verkehrsregime

Auf den Quartierstrassen in Effretikon gilt Tempo 30. Auf der Rappenstrasse wird die Geschwindigkeit mit baulichen Massnahmen (horizontale und vertikale Versätze) reduziert. Die Rappenstrasse ist eine Sackgasse. Es sind somit nur die Bewohner der Siedlung sowie der Nachbarsiedlungen, welche diese Strasse benützen. Das Verkehrsvolumen ist gering. Einzelne fahren aber trotzdem relativ schnell. (Handschriftliche Bemerkung im Fragebogen)

Die Illnauerstrasse ist Kantonsstrasse (Tempo 50): Mit einer Verkehrsbelastung (DTV) von 4'850 Fahrzeugen pro Tag und einem LW-Anteil von 4.5% ist sie eine Strasse mit mittlerer Belastung. Aufgrund der Lage der Siedlung beim Ortseingang und des Ausbaustandards der Strasse dürfte das Geschwindigkeitsniveau eher hoch sein. Dies bestätigen auch die regelmässigen Geschwindigkeitskontrollen (Übertretungsquote ca. 12% bei Spitzenwerten von 68 km/h).

### **Auto-Parkplätze**

Anzahl siedlungseigene PP	158
Vermietete an BewohnerInnen	130
PP pro Wohnung	1.22

Für die 130 Wohnungen bestehen 158 PP (ohne Besucherparkplätze), = 1.2 PP/Wohnung. Zur Zeit werden von den Bewohnenden 130 PP gemietet, also genau 1.0. 26 PP sind fremdvermietet. Der Leerstand ist mit 2 PP unerheblich.

Gemäss Befragung verfügen 80% der Haushalte über ein Auto, jeder zehnte Haushalt sogar zwei. Damit stimmen die Angaben aus der Befragung gut mit dem Vermietungsspiegel überein.

Die Besucher-PP sind gemeinsam mit den Nachbarliegenschaften (ASIG und Röntgenhof). In den Bemerkungen im Fragebogen wird moniert, dass immer dieselben Autos auf den Besucherparkplätzen stehen würden.

<b>Auto-Parkplätze</b>		Anzahl	Preise in CHF
	oberirdische für Bewohnende	94	39.-
	unterirdische für Bewohnende (Einstellhalle)	40	94.-
	In Garagenboxen (Einzel/Doppel)	24	106.-/110.-
	<b>Total (Anzahl)</b>	158	
	Separate Angabe: für Besuchende (Anzahl)	Ca. 20 zusammen mit ASIG und Röntgenhof	

Die Unterniveau-Garage liegt seitlich der Wohngebäude. Es gibt keine direkte Verbindung von der Tiefgarage zum Treppenhaus. Es muss somit ein kleiner Fussweg vom Parkplatz bis zum Wohnungseingang unternommen werden. Insgesamt ist die Distanz zu den Veloabstellanlagen etwas kürzer als zum Autoabstellplatz.

Die Preise für einen Abstellplatz variieren je nach Komfort. Ein Aussenparkplatz ist mit CHF 39.- günstiger als ein öffentlicher PP in der weissen Zone ILEF, welcher CHF 40.- kostet und unpersönlich ist, also bei jedem Parkvorgang neu gesucht werden muss.

### Öffentliche Parkierung

Unmittelbar bei den Siedlungen bestehen keine öffentlichen PP. Im Gassacher sind weisse Parkplätze mit Anwohnerbevorzugung markiert. Diese könnten grundsätzlich auch von BewohnerInnen

der Siedlung genutzt werden. Gemäss Angaben aus der Befragung stellt aber nur eine Person ihr Auto auf einem öffentlichen PP ab.

#### Motorrad

Von den 16 Motorrad-Parkplätze sind 7 an Bewohner und 4 fremd vermietet, 5 stehen leer. Gemäss den Angaben aus den Fragebogen ist – hochgerechnet – mit einer etwas höheren Zahl von Motorrädern (ca. 25) zu rechnen.

Der Preis für einen Motorrad-Abstellplatz beträgt CHF 12.-

#### Handschriftliche Bemerkungen der Bewohnenden in den Fragebögen

Besucher-PP sind übers Wochenende immer von denselben Fahrzeugen besetzt

Bessere und klare Beschriftung von Privat- und Besucherparkplätzen, Markierung erneuern

### **4.6. Mobilitätsdienstleistungen**

#### Carsharing

Es gibt 2 Mobility-Standplätze mit je 3 Fahrzeugen, Bruggwiesenstrasse 10 (beim Zentrum) und am Bahnhofplatz. Beide Standorte sind ca. 1km von der Siedlung entfernt und damit eher weit entfernt.

Nur eine Person hat angegeben, sie sei Mitglied von Mobility.

### **4.7. Versorgung; Einkauf und Dienstleistungen**

Die Situation punkto Versorgung ist ausreichend. Ein kleiner Coop Supermarkt an der Illnauerstrasse sowie eine Bäckerei decken den Grundbedarf in der Nähe ab (ca. 500 Meter von der Siedlung entfernt.) Im Weiteren gibt es einen Kiosk und ein Restaurant, Coiffeur. Der Effi-Märt und generell das Ortszentrum von Effretikon ist in 1km Entfernung und bietet ein Vollsortiment an.

#### Gespräch mit der Verwaltung

Die Nahversorgung wird als genügend bis gut eingestuft. Es ist nicht bekannt, wo die Mietenden einkaufen. Es ist zu vermuten, dass etliche von ihnen mit dem Auto einkaufen. Dies wird durch die Aussage auf dem Fragebogen gestützt.

#### Handschriftliche Bemerkungen der Bewohnenden in den Fragebögen

Zu hohe Parkgebühren beim "Effi-Märt".

### **4.8. Weitere Themen**

Die Siedlung weist sehr grosse Grünflächen auf. Es bestehen auch diverse Spielmöglichkeiten Das Sportzentrum Eselriet weist ein sehr grosses Angebot auf: Schwimmbad, Eisbahn, Tennis, Minigolf usw.). Aussenanlagen gibt es auch bei den Schulhäusern Watt und Eselriet.

Die Erreichbarkeit von Grünräumen und Spielplätzen ist sehr gut.

## 5. Massnahmenvorschläge

Aufgrund der verschiedenen Analysen

- Informationen aus der Bewohnerumfrage
- den Analysen vor Ort
- den Inputs von den Studierenden
- dem Erstgespräch mit der ABZ-Verwaltung

wurden Massnahmenvorschläge entwickelt.

An der Sitzung vom 14.03.2014 wurde diese Massnahmenvorschläge präsentiert, diskutiert und kommentiert. Die kursiv gesetzten Passagen sind das Fazit der jeweiligen Vorschläge

Teilnehmende der Sitzung vom 14.03.2014

- Dieter Fuchs, Leiter Abteilung Tiefbau, Stadt Illnau-Effretikon
- Ivana Vallarsa, Abteilungsleiterin, Stadtarchitektin, Stadt Illnau-Effretikon
- Stefan Schmidhofer, ABZ, Leiter Umgebung und Ökologie
- René Hunziker, ABZ, Teamleiter Hauswartung
- Thomas Schweizer, Projektleiter MIWO-Projekt, Geschäftsleiter Fussverkehr Schweiz



## 5.1 Massnahmenvorschläge zuhanden Stadt Illnau-Effretikon

Aus der Analyse ergeben sich diverse Verbesserungsmöglichkeiten, welche nicht im Einflussbereich der Verwaltung liegen. Diese richten sich primär an die Stadt Illnau-Effretikon.



Massnahmeplan Effretikon 1:5'000

Quelle; Semesterarbeit HSR, Verkehrsplanung 3 (2013): Verfasser: Fabienne Egloff, Lukas Kleiner, Christian Lüdi

Die Nummern entsprechen den Nummern in der folgenden Tabelle:

Nr.	Massnahme
1 - 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Direkte Fusswegverbindung schaffen von Siedlung zum Bahnhof (ev. südlich des Friedhofes)</li> <li>• Optional: Aufwertung zur Veloverbindung prüfen (Aufhebung Fahrverbot für Velos (1), punktuelle Verbreiterung (2) und Rampe (3))</li> </ul> <p><i>Anmerkung der Stadt Illnau-Effretikon (ILEF): Die Fusswegverbindung zum Bahnhof ist im Richtplan enthalten. Die Sicherung der Baulinien steht kurz vor dem Abschluss. Anschliessend soll die Umsetzung an die Hand genommen werden. Es ist eine reine Fusswegverbindung geplant. Für die Velos ist sie wegen den grossen Steigungen (Treppen) ungeeignet.</i></p>
4 - 5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausstattung der Strasse mit einem Radstreifen (Kernfahrbahn). Aufwertung der Verbindung über die Bahnlinie zur Entlastung / Konfliktreduktion der Verbindung Rosenweg</li> </ul> <p><i>ILEF: Die Illnauerstrasse zwischen Brandrietstrasse und Wattspitz ist vom Kanton in Planung. Ein Radstreifen ist vorgehsehen.</i></p>
6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbieten von gedeckten, abschliessbaren Veloparkplätzen in genügender Anzahl und mit einem geeigneten Parkierungssystem beim quarnahen Supermarkt.</li> </ul> <p><i>ILEF: Dies ist grundsätzlich wünschbar. Es ist aber Sache der Grundeigentümer. Die Situation vor dem Supermarkt ist aber eher schwierig, da prioritär eine maximale Zahl von Parkplätzen angestrebt wird.</i></p>
7	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung der Bushaltestelle Wattspitz mit einem Bushaus und Wartebank in Richtung Illnau.</li> </ul> <p><i>ILEF: Die Haltestelle wird fast nur als Aussteigehaltestelle benützt. Eine Aufwertung ist nicht vordringlich.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Potenzial für eine Verdichtung des Taktes des Busses 652 auf Viertelstunden-Takt müsste prüfen.</li> </ul> <p><i>ILEF: Der Halbstundentakt mit Verdichtung entspricht der Nachfrage.</i></p>
8	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umgestaltung / Aufwertung Kreuzungsbereich Einmündung Wattstrasse, Fussgängerstreifen versetzen und Mehrzweckstreifen erstellen. Torwirkung Einfahrt Rappenstrasse durch Pflanzung eines Baumes verstärken.</li> </ul> <p><i>ILEF: Die Umgestaltung des Kreuzungsbereichs erfolgt im Rahmen der Sanierung der Illnauerstrasse. Offen ist noch die Ausgestaltung der Einmündung Rappenstrasse. Die Stadt strebt dort eine Trottoirüberfahrt an. Der Kanton ist der Meinung, dass die Frequenzen dafür eher zu hoch sind. Mit einer Trottoirüberfahrt kann die Torwirkung verbessert werden. Effretikon hat grundsätzlich in vergleichbaren Situationen immer Trottoirüberfahrten gemacht.</i></p>
9	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vernetzung der Quartiere beidseits der Illnauerstrasse verbessern. Schaffung von neuen Fussgängerstreifen mit Mittelinseln. Dies dient insbesondere auch der Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten.</li> </ul> <p><i>ILEF: Die Illnauerstrasse wurde vom Kanton vor wenigen Jahren neu gebaut. Die Strassenraumgestaltung lässt zu wünschen übrig. Die Bäume wurden durch die Stadt finanziert.</i></p> <p><i>Die Strasse ist mit 8.5m Fahrbahnbreite zu breit. Der Einbau einer Querungsstelle inkl. Mittelinsel ist von den Platzverhältnissen grundsätzlich möglich. Die Bewohner an der Lindenstrasse müssten sich positiv zu dazu stellen und ihre Einverständnis geben.</i></p>



10	<ul style="list-style-type: none"><li>• Beleuchtung Rappenhaldenweg ergänzen</li></ul> <i>ILEF: Ist in Planung</i>
11	<ul style="list-style-type: none"><li>• Gestalterische Aufwertung der Verkehrsberuhigungselemente an der Rappenstrasse durch Baumpflanzung und Belagssanierung. Anstelle der bestehenden Betonpoller werden Bäume gepflanzt. Diese sind – im Gegensatz zu den Pollern – raumwirksam und führen zu einer Aufwertung und einer Gliederung des Strassenraumes. Die Rampen sollen steiler ausgeführt werden, damit das Tempo deutlicher reduziert werden kann.</li></ul> <i>ILEF/ ABZ: Die Rappenstrasse ist sanierungsbedürftig. Die Neugestaltung wird ohnehin in den nächsten 1 - 2 Jahren an die Hand genommen. Es bietet sich eine Chance gleichzeitig die Vorbereiche der ABZ-Siedlung (und auch der beiden anderen Genossenschaftssiedlungen ASIG und Röntgenhof) neu zu denken.</i> <ul style="list-style-type: none"><li>• Einrichtung einer Begegnungszone auf der Rappenstrasse (zusammen mit der ABZ)</li></ul> <i>ILEF: Bedarf nicht ausgewiesen. Wird nicht weiter verfolgt</i>
12	<ul style="list-style-type: none"><li>• Kindergarten zum Gemeinschaftszentrum aufwerten (gemeinsam mit Genossenschaften)</li></ul> <i>ILEF / ABZ: Der Kindergarten gehört der Stadt. Grundsätzlich sind Gemeinschaftsräume in diesem Quartier eher rar. Es gibt eine Baracke, welche für Fester genutzt wird auf dem Parkplatz oberhalb der Siedlung Illnauerstrasse.</i>

## 5.2 Mögliche Handlungsfelder zuhanden der ABZ

Aus der Analyse der Mobilitätssituation ergeben sich diverse Verbesserungsmöglichkeiten innerhalb der Siedlung.



Massnahmeplan Siedlung 1:1'000

Quelle; Semesterarbeit HSR, Verkehrsplanung 3 (2013): Verfasser: Fabienne Egloff, Lukas Kleiner, Christian Lüdi

Nr.	Massnahme
11	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestalterische Aufwertung der Verkehrsberuhigungselemente an der Rappenstrasse durch Baumpflanzung und Belagssanierung. Anstelle der bestehenden Betonpoller werden Bäume gepflanzt. Diese sind – im Gegensatz zu den Pollern – raumwirksam und führen zu einer Aufwertung und einer Gliederung des Strassenraumes. Die Rampen sollen steiler ausgeführt werden, damit das Tempo deutlicher reduziert werden kann. (zusammen mit der Stadt Illnau-Effretikon)</li> </ul> <p><i>ILEF/ ABZ: Die Rappenstrasse ist sanierungsbedürftig. Die Neugestaltung wird ohnehin in den nächsten 1 - 2 Jahren an die Hand genommen. Es bietet sich eine Chance gleichzeitig die Vorbereiche der ABZ-Siedlung (und auch der beiden anderen Genossenschaftssiedlungen ASIG und Röntgenhof) neu zu denken.</i></p>
12	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kindergarten zum Gemeinschaftszentrum aufwerten (gemeinsam mit Stadt Illnau-Effretikon)</li> </ul> <p><i>ILEF / ABZ: Der Kindergarten gehört der Stadt. Grundsätzlich sind Gemeinschaftsräume in diesem Quartier eher rar. Es gibt eine Baracke, welche für Fester genutzt wird auf dem Parkplatz oberhalb der Siedlung Illnauerstrasse.</i></p>
14, 21	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung von zusammenhängenden ebenen Multifunktionsfläche, die von verschiedenen Altersgruppen und zu verschiedenen Zwecken genutzt werden kann.</li> </ul> <p><i>ABZ: Multifunktionsflächen (z.B. Ballspiele wie Unihockey, Skates usw.) sind vorzugsweise im Zusammenhang mit der Neugestaltung der Rappenstrasse und der Vorbereichen der Siedlung (Neugestaltung Parkierung) vorzunehmen. Die ABZ will die Chance nutzen, wenn die Rappenstrasse ohnehin umgebaut wird.</i></p>
15	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufwertung der privaten Sitzplatzbereiche; Abgrenzung zu den halböffentlichen Bereichen z.B. mittels Bepflanzung. Schaffung von Kleingärten.</li> </ul> <p><i>ABZ: Es besteht ein geringer Bedarf, insbesondere gibt es keine Nachfrage nach Kleingärten.</i></p>
16	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Zahl der Parkplätze ist mit 1.2 PP/ Wohnung über dem Bedarf. 26 PP werden an Fremdmietler vermietet. Einzelne PP könnten demnach für einen anderen Zweck umgenutzt werden.</li> <li>• Einzelne Garagenboxen (diejenige, welche am nächsten beim Hauszugang liegen) als Abstellräume für Aussenspielgeräte, Kindervelos und Kinderwagen u.ä. umnutzen.</li> <li>• Innerhalb der Garagenbox ist eine Unterteilung möglich, aber nicht zwingend. Allenfalls können auch hier Kasten für wertvolle Geräte, Bälle usw. eingerichtet werden</li> </ul> <p><i>ABZ: Die Parkierung muss über alle drei Genossenschaften gemeinsam geplant werden. Die anderen Siedlungen haben eher weniger PP pro Wohnung als die ABZ. Zur Zeit halten sich Angebot und Nachfrage über alle drei Siedlungen die Waage. Das Freispielen von Parkplätzen ist möglich, wenn z.B. ein Mobility-Standort geschaffen werden kann, der die Anzahl der (Zweit-)Autos verringert.</i></p>

	<p>wenn die Parkplätze anders angeordnet werden und Zirkulationsflächen minimiert werden können.</p>
17	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduktion der Zahl der Aussenparkplätze. Damit wird ein Handlungsspielraum geschaffen, um die Flächen neu nutzen und gestalterisch aufwerten zu können. Die Parkplätze in der Nähe der Hauszugänge können z.B als Spielflächen für Spiele auf Hartbelag (Unihockey, Skates usw.) genutzt werden.</li> <li>• Aussenparkplätze neu gestalten (Kiesflächen, Grünflächen, Baumpflanzungen zwischen den Parkplätzen)</li> </ul> <p><i>Siehe Pkt. 14 und 16</i></p>
18	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereich zwischen Strasse und Gebäude gestalterisch aufwerten, Kurzzeit- und Besucherveloplätze erstellen</li> <li>• Schaffung von Flächen mit Aufenthaltsqualität (Sitzmöglichkeiten)</li> </ul> <p><i>Siehe Pkt. 14 und 16</i></p>
19	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neuer Mobilitystandort</li> </ul> <p>Das Potenzial für einen zusätzlichen Mobility-Standort in der Rappenstrasse müsste zusammen mit den anderen Wohnbaugenossenschaften geprüft werden – dies insbesondere zur Reduktion des Anteils von Zeitautos. Aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte im Quartier östlich der Bahn sollte dies aber grundsätzlich möglich sein.</p> <p>Die Umnutzung eines Parkplatzes in einen Mobility-Standplatz an der Rappenstrasse dürfte grundsätzlich möglich sein.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zu Prüfen ist auch das neue Angebot Mobility@home.</li> </ul> <p><i>ABZ: Das Potenzial für einen Mobility-Standplatz wird als hoch eingestuft. Es bestehen im engeren Quartier ca. 500 Wohnungen. Der Mobility-Standplatz an der Brandrietstrasse wurde auf die andere Seite der Bahn verlegt und liegt jetzt noch weiter entfernt.</i></p> <p><i>Die ABZ wird bei Mobility vorstellig und klärt ab, welche Rahmenbedingungen erfüllt werden müssen. Evaluert wird auch das Angebot Mobility@home</i></p>
20	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hauszugänge neu gestalten.</li> <li>• Die Hauszugänge sollen mittels Vordach und einer auffälligen Gestaltung besser in Erscheinung treten. Durch die farbliche Abhebung und der grösseren Hausnummern können sich Besucher besser orientieren. Mittels verschiedener Sitzgelegenheiten und Aufwertungen des Grünbereichs soll ein einladender Vorbereich entstehen.</li> <li>• Wünschbar wären auch Abstellräume für Kinderwagen, welche direkt vom Treppenhaus erreichbar sind. Dafür wäre allerdings ein grösserer Umbau nötig.</li> </ul> <p><i>ABZ: Eine Renovation wurde vor nicht allzu langer Zeit vorgenommen. Zur Zeit stehen keine grösseren Veränderungen an. Die Situation mit den Eingängen lässt sich nur mit grösseren Umbauten verknüpfen steht daher hinten auf der Prioritätenlisten. Die Velokeller in den einzelnen Treppenhäuser sind nicht zweckdienlich. Hier ist eine Änderung der Situation möglich. Es sollen genügend Abstellplätze angeboten, welche fahrend erreicht werden können, also beim Zugang zur Siedlung.</i></p> <p><i>Es braucht somit eine bessere Organisation bei den bestehenden Anlagen am Hangfuss.</i></p>
22	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die gedeckten Veloabstellanlagen liegen grundsätzlich am richtigen Ort. Sie können fahrend erreicht werden, sind gedeckt und beleuchtet. Sie liegen auf dem Weg zum Hauseingang. Es fehlen aber Vorrichtungen zum Anlehnen und Anbinden der Velos. Damit könnte auch die Veloordnung innerhalb der Anlagen ver-</li> </ul>

	<p>bessert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zu prüfen sind auch individuelle Boxen für Helme, Regenschutz, Velotaschen usw.</li> <li>• In der Abstellanlage könnte auch eine Pump-Station eingerichtet werden.</li> </ul> <p><i>ABZ: Eine bessere Velo-Ordnung soll an die Hand genommen werden. Zu prüfen sind allenfalls auch doppelstöckige Anlagen. Diese eignen sich v.a. für Zweitvelos welche nur gelegentlich benützt werden.</i></p>
23	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neue Veloabstellanlage am Friedhofweg errichten, für Bewohner der oberen Häuser</li> </ul> <p><i>ABZ: Von der Errichtung von Abstellanlagen am Friedhofweg wird abgesehen. Die Velos sollen unten an der Rappenstrasse abgestellt werden.</i></p>
24	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ergänzung des Wegsystems mit stufenfreien Wegen</li> </ul> <p>Der Zugang zu den Hauseingängen sollte neu gelöst werden, so dass auch mit Kinderwagen der Eingang problemlos erreicht werden kann (zusätzlicher Weg mit Rampen).</p>
25	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Generelle Aussenraumaufwertung durch bessere Gliederung der Flächen, Bäume, Sträucher; Sitzgelegenheiten</li> </ul> <p><i>ABZ: Der Wunsch müsste von der Bewohnerschaft formuliert werden.</i></p>
26	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufstellen von Informationstafeln bzw. Orientierungsplan. Durch Infotafeln mit Übersichtsplänen sowie Wegweisern werden die Besucher zu den einzelnen Hauseingängen geleitet.</li> </ul> <p><i>ABZ: Die Orientierung ist für Auswärtige tatsächlich nicht einfach. Die Idee wird geprüft.</i></p>

#### Weitere Massnahmen im Bereich Kommunikation / Anreizsysteme

27	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Preisgestaltung für Parkierung</li> </ul> <p>Die Preise für einen Parkplatz sind – im Quervergleich zum Raum Zürich – eher günstig. Es ist zu prüfen, ob – unter Berücksichtigung aller Kosten – die Mietpreise kostendeckend sind. Allenfalls ist eine Anpassung vorzunehmen.</p> <p><i>ABZ: Die Preise der Aussenparkplätze sind mit CHF 39.- eher günstig. Hier ist eine Anpassung denkbar. Die PP in Einstellhalle und Garagen sind mit CHF 94.- bis 110.- im quartierüblichen Schnitt. Eine Anpassung könnte generell nur minim sein.</i></p>
28	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ziele für die ABZ als Ganzes bzw. für einzelne Siedlungen im Bereich Mobilität formulieren</li> </ul> <p><i>ABZ: Die ABZ ist zur Zeit daran ein Nachhaltigkeitskonzept zu erarbeiten. Die Mobilität wird dort als Thema enthalten sein. Allenfalls sind Präzisierungen möglich.</i></p>
29	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nachhaltige Mobilität in der genossenschaftsinternen Zeitschrift ABZ-Forum thematisieren</li> </ul> <p><i>ABZ: Das ABZ-Forum erscheint 6 x jährlich. Es wird geprüft, in welcher der nächsten Nummern ein Beitrag zum Thema Mobilität am ehesten möglich ist.</i></p>

30	<ul style="list-style-type: none"><li>• Siedlungsanlass mit Mobilität als Thema organisieren</li></ul> <p><i>ABZ: Verantwortlich für die Siedlungsanlässe ist die Siedlungskommission. Das Thema kann dort eingebracht werden. Wenn es gelingt, einen Mobility-Standplatz in der Siedlung einzurichten, so ist dies sicherlich ein guter Anlass darüber zu berichten, das Konzept von Mobility vorzustellen. Im Rahmen eines solchen Anlasses besteht dann auch die Möglichkeit über das Projekt MIWO zu berichten und weitere Mobilitätsthemen können angesprochen werden.</i></p>
31	<ul style="list-style-type: none"><li>• Spezifische Mobilitätsinformationen an die Mieter bzw. Neumieter (Rundbrief)</li></ul> <p><i>ILEF:</i></p>
32	<ul style="list-style-type: none"><li>• Fahrplanaushang im Treppenhaus der nächsten ÖV-Haltestelle (Wattstrasse)</li></ul> <p><i>ABZ: Es werden nur wenige und ganz wichtige Infos dort aufgehängt.</i></p>