



Verkehrsparen in Siedlung und Quartier

Wohnungsbezogene Mobilität in der
2000-Watt-Gesellschaft

Teilbericht
Siedlung Entlisberg I-IV, Wollishofen
Allgemeine Baugenossenschaft Zürich ABZ

Thomas Schweizer
Samuel Bernhard


Fussverkehr Schweiz
Fachverband der FussgängerInnen
Mobilité piétonne
Association suisse des piétons



**Club der
Autofreien
Schweiz**

Verkehrsparen in Siedlung und Quartier

Wohnungsbezogene Mobilität in der 2000-Watt-Gesellschaft

Teilbericht

Siedlung Entlisberg I-IV, Wollishofen Allgemeine Baugenossenschaft Zürich ABZ

Bestandesaufnahme und Massnahmenvorschläge

Juli 2011

Bearbeitung

Club der Autofreien der Schweiz CAS

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

Fussverkehr Schweiz

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

Download:

www.clubderautofreien.ch
www.fussverkehr.ch

Projekträger



1. Übersicht

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

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

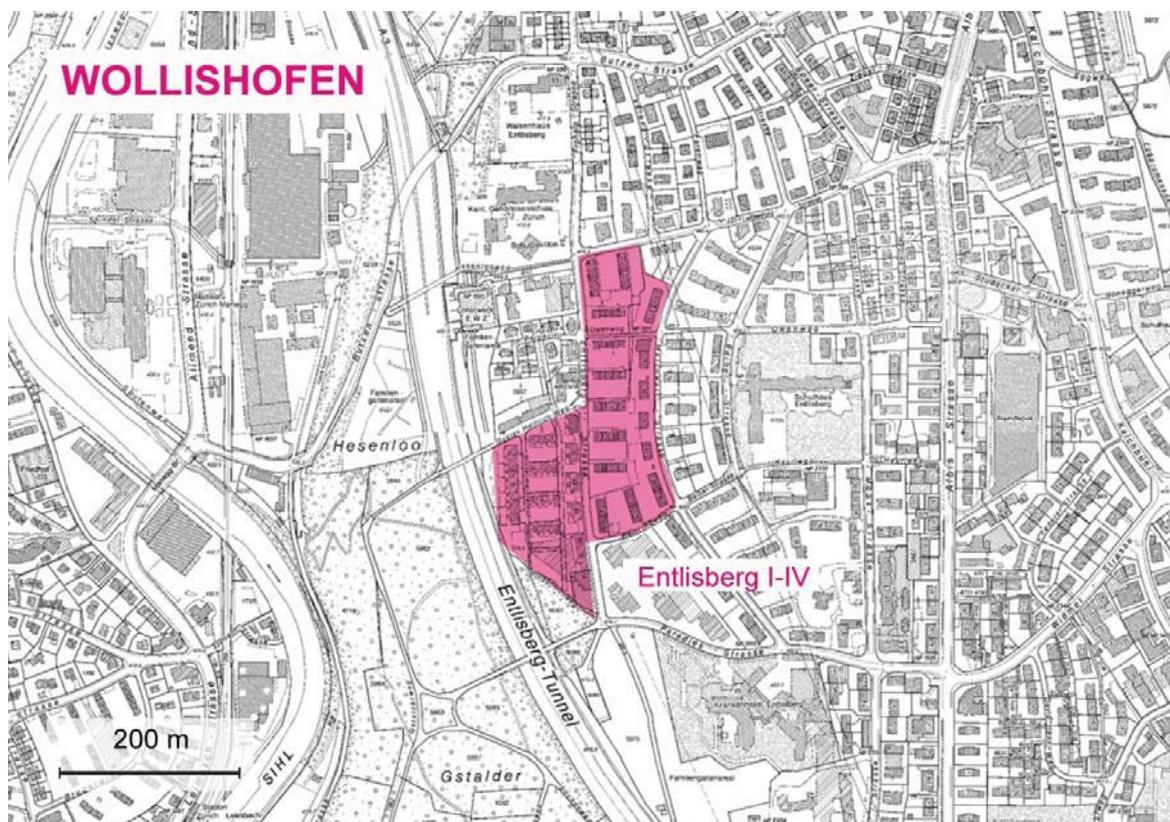


Abbildung: Lage der Siedlung Entlisberg I-IV in Zürich-Wollishofen

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

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

2. Inhalt

Dieser Bericht umfasst folgende Bereiche:

- Angaben zur Parkierungssituation in der Siedlung
- Angaben aus dem Erstgespräch zu Mobilitätsthemen vom Oktober 2010 (Esther Ineichen, Leiterin Vermietung ABZ, Samuel Bernhard, Vertreter Projektteam und Corina Vuillemier, Studentin HSR)
- Angaben der BewohnerInnen zu Mobilitätsthemen (aus den ausgefüllten Bemerkungsfeldern der Fragebögen)
- Zusammenfassung der Massnahmenvorschläge aus dem Mobilitätskonzept /-plan der Studierenden
- Angaben aus dem Zweitgespräch vom 16. Juni 2011. Dieses wurde teils in Form einer Präsentation, teils in Form einer Diskussion durchgeführt. Teilnehmende: Martin Grüninger, Mitglied GL, Bau und Bewirtschaftung, Marlies Corrà, Projektleiterin Bau, Stefan Schmidhofer, Projektleiter Umgebung und Ökologie, Doris Neuhäusler, Leiterin Vermietung und Mitgliederdienste, Esther Ineichen, Leiterin Vermietung, Matthias Stäubli, Leiter Bewirtschaftung seitens der Allgemeinen Baugenossenschaft Zürich sowie Thomas Schweiz und Samuel Bernhard, Vertreter des Projektteams
- Eckdaten der Siedlung

3. Bestandesaufnahme und Massnahmenvorschläge für die Siedlung Entlisberg I-IV

3.1. Parkierungssituation in der Siedlung

Die Parkierungssituation wurde anhand der eingegangenen 55 Fragebogen ermittelt. Die Rücklaufquote war mit 24% hoch. Die Anzahl der autofreien Haushalte ist mit 45% ebenfalls hoch. 49% der autobesitzenden Haushalte geben an, private Parkplätze zu besitzen, 43% verfügen über Parkkarten und 9% machen hierzu keine Angabe.

Im Erstgespräch gibt Esther Ineichen, ABZ, folgende Eckwerte zum Angebot an Autoabstellplätzen bekannt:

Für die autobesitzenden Haushalte unter den total 230 Haushalten der Siedlung stehen vier oberirdische und 50 unterirdische Abstellplätze zur Verfügung. Vermietet sind rund 90% an die BewohnerInnen der Siedlung. Der Rest der Parkplätze wird als Besucherparkplätze genutzt. Es gibt keinen Leerstand und der Preis pro Garagenplatz beträgt CHF 138.-

Die Situation zur Parkierung schildert Esther Ineichen qualitativ wie folgt:

Es besteht ein Nachfrageüberhang. Blaue Zonen-Parkplätze sind zeitenweise auch knapp. Schwierigkeiten und Handlungsbedarf ergeben sich mit der Handhabung des Fahrverbots / Zubringerdienstes am Gustav Heinrich-Weg, beispielsweise parkieren Spätheimkommende vor dem Haus im Fahrverbot. Manchmal gibt es auch Reklamationen von MieterInnen, die nicht einmal das Ausladen von Einkäufen erlauben möchten. Ein Parkierungsdruck scheint nicht vorhanden zu sein. Der Eindruck im hinteren Teil der Siedlung (Gustav Heinrich-Weg): es hat schon sehr we-

nige Autos, aber es gibt Leute, denen ist das immer noch zu wenig. Es kommt dadurch zu Anzeigen und Bussen durch die Polizei. Es ist anzunehmen, dass vorwiegend Personen aus der Siedlung hier parkieren. Es besteht die Kostenmiete, das heisst, die Parkplätze dürften kostendeckend vermietet werden.

3.2. Angaben aus dem Erstgespräch zu Mobilitätsthemen

Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur:

Es gibt „wilde“ Abstellmöglichkeiten. Ebenerdig zugängliche Abstellplätze in geschlossenen Räumen gibt es keine. Es gibt einzelne Abstellzwinger, teilweise durch Private erstellt. Es gibt keine über eine Rampe erreichbaren Abstellplätze im Keller. Nur über Treppen erreichbare Velokeller gibt es im hinteren Teil der Siedlung – vorne vermutlich teilweise ohne. Es sind keine Wünsche bekannt. Das Angebot an Abstellanlagen kann als ausreichend angenommen werden. Es sind nur wenige Änderungen über die letzten Jahre bezüglich Veloparkierung bekannt und es gibt auch keine Planungen. Ebenso liegen keine Anträge seitens der Bewohnerschaft vor. Probleme zum Versorgen von Kinderwagen, Anhängern etc. ist nichts bekannt. Das Quartier wird bezüglich Velorouten als sehr attraktiv und gefahrlos eingeschätzt (Stadtrand). Die Erreichbarkeit der Läden ist wegen der Steilheit des Geländes nicht unproblematisch. Für Verbesserungsmöglichkeiten ist die ABZ offen. Ersatzneubauten sind bereits auf 2015 geplant.

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 zu Fuss.

Versorgung mit täglichem / wöchentlichem Bedarf:

Coop an Albisstrasse. Problem Steilheit, erschwert Einkauf mit Velo.

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 eher nicht Anschläge im Hauseingang als Info-Artikel im ABZ-Mitteilungsorgan „Forum“ denkbar.

Allgemeine Themen:

Konten nicht weiter diskutiert werden.

3.3. Angaben der BewohnerInnen zu Mobilitätsthemen

Anzahl eingegangener Fragebogen: 56 (1 Fragebogen nachträglich eingegangen)

Anzahl Fragebogen mit Bemerkungen: 29

Die Quote an Fragebogen mit Bemerkungen ist mit 52% hoch. Etliche Haushalte haben sich gleich zu mehreren Bereichen mit Bemerkungen und Verbesserungsvorschlägen geäussert.

Autobenützung:

6 Haushalte äussern sich zur Autobenützung, alle im Sinne eines sparsamen Gebrauchs und eher sich rechtfertigend, dass sie das Auto überhaupt benutzen. Zwei Haushalte sind für eine Beschränkung des Autoverkehrs.

Abstellplätze:

3 Haushalte sprechen die Verfügbarkeit von Autoabstellplätzen an. Zwei Haushalte wünschen mehr Parkplätze, einer davon unterirdische für Neuüberbauung Entlisberg 2 + 3, auch genügend Besucherparkplätze. Ein Haushalt wünscht mehr Parkplätze für Roller.

Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur:

5 Haushalte thematisieren die Veloinfrastruktur, vier davon wünschen sich mehr und sicherere Velowege. Ein Haushalt regt die Aufhebung des Fahrverbotes im Hauriweg mit „Fahrräder gestattet“ an, weil dies eine wichtige Nahverkehrsverbindung für Velos bedeute.

3 Haushalte machen Bemerkungen zu den Veloabstellplätzen. Alle finden die vorhandenen Plätze als zu knapp. Es werden mehr, gut zugängliche und abschliessbare Velounterstände gewünscht.

Öffentlicher Verkehr:

15 Haushalte äussern sich zur öV-Erschliessung. Nur drei Haushalte davon sind zufrieden. Die wichtigsten Verbesserungsvorschläge sind: Busführung durch Entlisbergstrasse / Paradiesstrasse (Berg) mit sechs Nennungen. Ein Haushalt würde das überfüllte Tram Nr. 7 ausbauen. Ein Haushalt möchte eine Verbindung des Chronisch-Krankenheims der Entlisbergstrasse mit dem Friedhof Manegg durch einen Bus. Ein Haushalt wünscht einen besseren Einstieg mit Kinderwagen, ein weiterer ein besseres Busnetz für Gehbehinderte. Eine ganz ausführliche Antwort umschreibt die Situation wie folgt: „Ich bin sehr froh um diesen Fragebogen, da für mich die Anbindung an den öV an unserem Wohnort sehr unbefriedigend ist. Eigentlich möchten ich und mein Partner das Auto so wenig wie möglich benutzen. Aber wir wohnen auf dem Berg, die nächste Bushaltestelle ist 1 km entfernt. Mit schweren Einkäufen (...) das ist eindeutig zu weit. Ich habe mich beim ZVV beschwert. Die Antwort war fast zynisch (...Aufzählung wie der bestehende öV genutzt werden muss - sehr umständlich). Idee: Umleitung der Linie 70 etc.“

Versorgung mit täglichem / wöchentlichem Bedarf:

1 Haushalt regt einen Quartierladen an Entlisbergstrasse an.

Mobilitätsdienstleistungen:

Es gehen keine Bemerkungen zu Mobilitätsdienstleistungen ein.

Allgemeine Themen:

10 Haushalte äussern sich allgemein zu Mobilitätsthemen. Allesamt sprechen sich für eine nachhaltigere Gestaltung der Mobilität aus. Beispiele Autofreie Zone – Entlisbergstrasse als Spielstrasse umfunktionieren – Hintermeisterhof autofrei! und weitere Nennungen zu Begegnungszone und verkehrsberuhigenden Massnahmen (insgesamt 4 Nennungen), Verbesserungen bei e-Mobilität (2 Nennungen).

3.4. Massnahmenvorschläge der Studierenden

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

Abstellplätze:

- Bei Neuplanung Entlisberg II und III – Parkierung zentral und unterirdisch organisieren – Minimum an Parkplätzen anbieten

Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur:

- Einbahnstrassen für Veloverkehr öffnen (Stadt)
- Aufwertung und Vergrösserung Veloparkierungsanlagen bei Coop und Haltestelle Wollishofen (Stadt)
- Öffnung / Umgestaltung des Hauriwegs für Velo und Anpassung der Signalisation sowie Neugestaltung des Übergangs Albisstrasse auf Höhe Hauriweg für den Veloverkehr (Stadt)
- Verbesserung der Veloparkierung in Entlisberg I (ABZ)
- Auch kurzfristige Verbesserung mit überdachter Veloparkierung in Entlisberg II und III – sowie Aufwertung der Hauszugänge – Ergänzung mit Schieberampen (ABZ)
- Für Entlisberg II und III: langfristig genügend und sichere Veloabstellplätze anbieten (ABZ)

Ergänzender Vorschlag (nicht in Massnahmenplänen der Studierenden)

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

Mobilitätsdienstleistungen:

- Einrichten eines Mobility-Standortes für E-Cars und aktive Förderung (ABZ)
- Integration eines E-Bike-Sharings im Mobility-Standort (ABZ)
- Vermarktung als autoarme und velofreundliche Siedlung sowie Informationen über Mobilitätsangebote im „ABZ-Forum“ (ABZ)
- Die Einrichtung eines Quartierladens soll geprüft werden (ABZ)

Ergänzende Vorschläge (nicht in Massnahmenplänen der Studierenden)

- Hauslieferdienste bekannter machen (ABZ)
- Verleih von Velos / Anhängern, Reparaturservice für Velo (ABZ)
- Günstigere Gemeinschaftskonditionen für Taxi- und Kurierdienste (ABZ)
- Anreize für BewohnerInnen - z. B. Mieterticket, Vergünstigungen für Mobility-Mitgliedschaft etc. - (ABZ)
- Plattform für Car-Pooling prüfen (ABZ)
- Hinweise zu Velomiete, E-Bikes und allgemeine Veloförderung mit Info zu Gesundheitsaspekten des Velofahrens etc. (ABZ)
- Bedientes Depot für Warenannahme in Siedlung prüfen (ABZ)

Allgemeine Themen:

- Neugestaltung der Entlisberg-/Marchwartstrasse bei Neubebauung – Aufheben der Parkplätze in blauer Zone und Nutzung für Langsamverkehr (ABZ)
- Vorgaben für den Wettbewerb bei Neuplanung Entlisberg II und III ergänzen – Förderung des Langsamverkehrs und der Begegnung innerhalb der Siedlung (ABZ)
- Umwegfreie Verbindungen für Fuss- und Veloverkehr bei Neuplanung vorgeben und Topographie bei der Weggestaltung geschickt einbinden (ABZ)
- Einrichtung von Begegnungszone prüfen (ABZ)

3.5. Angaben aus dem Zweitgespräch mit Präsentation und Diskussion

Im Zweitgespräch (Teilnehmende siehe Kapitel 2) wurden nach Auswertung der Befragung der BewohnerInnen mögliche Massnahmen in den verschiedenen Mobilitätsbereichen diskutiert. Dabei wurde auch eruiert, ob die Erkenntnisse dieses Projektes in die weitere Planung und Siedlungsentwicklung der Allgemeinen Baugenossenschaft Zürich einfliessen können.

Nach der Präsentation der Ergebnisse bei der Untersuchung der Siedlung Entlisberg I-IV halten VertreterInnen der ABZ fest, dass es mit dem Ersatz-Neubau für Entlisberg II + III grössere Änderungen im Angebot geben wird. Die Siedlung Entlisberg I wurde bereits saniert, Entlisberg IV wird renoviert.

Gefragt wird, ob das Alter der Antwortenden bei der Auswertung der Befragung der BewohnerInnen berücksichtigt wurde und dabei Repräsentativität festgestellt werden konnte. Dies ist der Fall: die erhobenen sozioökonomischen Daten (anonym) wurden mit Daten für das Quartier des Statistischen Amtes der Stadt Zürich verglichen. Es gibt beispielsweise eine leichte Übervertretung bei den Frauen (der Antwortenden). Generell kann die Untersuchung aber als repräsentativ betrachtet werden. Nähere Angaben dazu sind im Bericht zum Gesamtprojekt zu finden.

3.5.1. Aktuelle Situation und kurzfristige Handlungsmöglichkeiten

Abstellplätze:

Es werden keine kurzfristigen Handlungsmöglichkeiten gesehen.

Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur:

Die ABZ steht der geforderten Zahl an zu erstellenden Veloabstellplätzen gemäss neuer PPV skeptisch gegenüber. Sie schätzt diese als zu hoch ein. Es fehlt nicht an Abstellplätzen in den bestehenden Siedlungen, sondern die vorhandenen Abstellplätze müssten primär besser bewirtschaftet werden. In einer Siedlung in Höngg beispielsweise hat die ABZ die BewohnerInnen ihre Velos mit dem Namen anschreiben lassen und die nicht zuzuordnenden Velos entfernt. So kann der Platzbedarf reduziert werden.

Öffentlicher Verkehr:

Diskutiert wird die Idee einer Eingabe für eine bessere öV-Erschliessung im hinteren Bereich der Siedlung. Die Erfolgsaussichten für eine solche werden als gering eingeschätzt, wenn diese einfach von der ABZ erfolgt. Die VBZ untersuchen die Erschliessungsfrage alle paar Jahre und haben bisher das Angebot erweitert. Eine gewisse Nachfrage muss erzeugt werden können, sonst wird die VBZ ihr Angebot nicht verbessern. Eine Chance wäre allenfalls der Ersatz-Neubau von

Entlisberg II + III. Die geplante Verdichtung des Wohnungsangebotes (plus 60%) führt auch zu einer potentiell grösseren Nachfrage nach öV-Angeboten. Siehe Kapitel 3.5.2.

Mobilitätsdienstleistungen:

Genauer erläutert wird die Idee des Aufbaus eines Car-Poolings. Dieses fusst im Gegensatz zum Car-Sharing-Ansatz von Mobility auf der gemeinsamen Nutzung eines Fahrzeuges auf privater Ebene. Die ABZ könnte eine solche Initiative fördern, indem sie die Buchung über ihre Website möglich macht oder die BewohnerInnen überhaupt auf diese Dienstleistung aufmerksam macht. Für Fragen des Versicherungsschutzes etc. gibt es Standardformulare. Die Projektvertreter schlagen vor, dass der Aufbau eines Mobility-Angebotes innerhalb oder in der Nähe der Siedlung standardmässig für alle ABZ-Siedlungen abgeklärt wird. Dies wird bereits gemacht. Zu klären und evaluieren wären auch mögliche Systeme bei der Velo-Vermietung – inklusive E-Bike. Die Projektvertreter verweisen darauf, dass ein professionelles Angebot für Bike-Sharing analog dem Car-Sharing im Aufbau ist (www.bikesharing.ch). Es könnten allenfalls auch Standplätze in der Siedlung organisiert werden. Erprobt ist das Bike-Sharing auf Stufe Unternehmen. Mit grösserem Aufwand für die ABZ verbunden wären Systeme, bei welchen diese selber die Vermietungs- und Unterhaltsfunktion übernimmt. Diskutiert wird die Frage, ob bestehende Parkplätze als Standplätze für Leihvelos in Frage kämen. Dazu ist festzuhalten, dass die Umnutzung von Parkplätzen, respektive die Unterschreitung des Parkplatzbedarfs dann möglich ist – gemäss neuer PPV – wenn ein Mobilitätskonzept erstellt wird. Teil eines solchen kann das erweiterte Angebot im Langsamverkehr sein. Festgehalten wird seitens der ABZ, dass nicht primär die Bereitstellung eines Angebotes ein Problem sei, sondern der Unterhalt eines Systems, falls dies von der ABZ selber organisiert werden müsste. Velos sind schnell kaputt, auch sind sie weniger diebstahlsicher als Autos. Eine Idee wäre, mit einem lokalen Velohändler zusammenzuarbeiten, welcher für sporadische Unterhaltsarbeiten einen Auftrag erhält. Für die ABZ ist klar, dass ein solches System funktioniert, wenn es professionell aufgezogen wird, sonst ist der Erfolg nur in der Anfangszeit gewährleistet, wenn die Beteiligten noch in der Anfangseuphorie stecken. Festgehalten wird, dass es in anderen – ausländischen - Städten bereits funktionierende Systeme gibt, beispielsweise in Lyon oder Paris. Gefragt wird, ob es Labels für Siedlungen gibt für solche nachhaltigen Angebote. Das wäre für die ABZ interessant. Dies ist nicht der Fall.

3.5.2. Ersatz-Neubauten und langfristige Planung der ABZ

Abstellplätze:

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. In einer ABZ-internen Untersuchung aus dem Jahr 2010 wurde ein Anteil der Haushalte mit Autos von 62% erhoben. Diskutiert wird die Frage, warum sich bei dieser Erhebung der Anteil der autofreien Haushalte von demjenigen in der vorliegenden Untersuchung unterscheidet. Ein Grund für die Abweichung könnte das Parkieren in Fremdliegenschaften sein. Allerdings scheint dies für die Siedlung in Wollishofen nicht sehr relevant zu sein, da es nur wenige Abstellplätze in Fremdliegenschaften hat. Diskutiert wird die Idee, die Autofreiheit im Mietvertrag festzuhalten. Ein Problem sein könnte, wie dieser Sachverhalt kontrolliert werden kann. In der Siedlung Burgunder in Bern-Bümpliz (der ersten autofreien Neubau-Siedlung in der Schweiz) wurde dies angewendet. Die ABZ plant die Realisierung einer autoarmen Siedlung unter anderem aus ökonomischen Gründen (tiefere Kosten, keine leerstehenden Parkplätze). Eine autofreie Siedlung ist in Wollishofen we-

gen der Lage kaum realistisch. Es könnte auch mietrechtliche Probleme geben. Zu berücksichtigen wäre bei der Planung allenfalls die Tendenz der Stadt Zürich, die blaue Zone-Parkplätze zu reduzieren. Dies könnte Auswirkungen auf die Bewilligungspraxis haben, da dadurch die Parkierungsmöglichkeiten auf öffentlichem Grund knapper werden könnten. Die ABZ sieht auch einen Bedarf seitens der BewohnerInnen nach günstigeren blauen Zone-Parkplätzen. Dies müsste bei kommenden Planungen berücksichtigt werden.

Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur:

Diskutiert wird der Bedarf gemäss neuer PPV. Siehe auch Kapitel 3.5.1. Die Projektvertreter weisen darauf hin, dass der Bedarf an Abstellplätzen hoch ist in der Siedlung Entlisberg, da es sehr viele Velos pro Haushalt hat. Zudem gibt es auch Nebennutzungen (Beispielsweise Anhänger), welche den Bedarf erhöhen. Beim Projekt Stellwerk 60 in Köln wurden kleine Einheiten an Veloabstellmöglichkeiten erstellt, anstatt einer zentralen. Dies beugt Vandalismus vor und die Ordnung ist in an überschaubaren Orten besser. Der Ansatz pro Haus einen Abstellraum anzubieten wird von der ABZ als guter Ansatz gesehen. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass dies die Baukosten insgesamt erhöht. Grundsätzlich müsste dies den NutzerInnen überwältigt werden. Die Projektvertreter meinen, dass eine Lösung gefunden werden könnte, mit welcher dies verhindert werden kann. Je nach allgemeinen Raumverhältnissen innerhalb einer Siedlung, braucht es mehr oder weniger „feste“ Abstellplätze. Beim erwähnten Projekt Stellwerk 60 in Köln wurden jedem Haushalt eine fixe Fläche im Abstellraum zugeteilt. Mit diesem müssen alle Haushalte. Bereits untersucht – im Rahmen eines Studienauftrages – wird seitens der ABZ die Erstellung von Abstellplätzen im Eingangsbereich der Wohnungen. Als im Grundsatz interessante Idee werden die Veloboxen (kostenpflichtig – erstellt auf öffentlichem Grund) angesehen. Die Projektvertreter haben diese Idee bei den Verantwortlichen der Stadt bereits deponiert. Die genaue Funktionsweise und Bewirtschaftungsmodelle dieses Systems müssten abgeklärt werden.

Öffentlicher Verkehr:

Der Ersatz-Neubau mit einem verdichteten Wohnangebot wäre allenfalls eine Gelegenheit bei den VBZ vorstellig zu werden. Diskutiert werden mögliche Ansatzpunkte. Mit dem Quartierbus Zürichberg gibt es ein Referenzbeispiel, bei welchem eine Eingabe über die Stadt erfolgte. Grundlage für den Erfolg dieses Vorstosses war die breite Abstützung. Beispielsweise stellte sich der Quartierverein hinter dieses Anliegen. Eingebracht wird die Idee, die BewohnerInnen für eine kollektive Eingabe zu gewinnen. Absender wären dann die BewohnerInnen und nicht die ABZ. Ein zusätzliches Schreiben der ABZ könnte dem Anliegen allenfalls noch mehr Schub verleihen. Ein gelungenes Beispiel gibt es in einer ABZ-Siedlung. Im Wolfswinkel in Zürich-Affoltern wurde der Fahrplan sukzessive ausgedünnt, bis eine Eingabe über den Quartierverein gemacht wurde. Der weitere öV-Abbau konnte damit verhindert werden.

Mobilitätsdienstleistungen:

Mögliche Verbesserungen bei den Mobilitätsdienstleistungen sind grundsätzlich kurzfristig möglich. Siehe Kapitel 3.5.1.

3.6. Ausblick

Die CD mit den Vorschlägen der Studierenden wird an die zuständigen Stellen für die Begleitung des Ersatz-Neubau-Projektes abgegeben (Herr Hagel, Tiefbauamt der Stadt Zürich). Grundsätzlich ist ABZ-intern gewährleistet, dass die Erkenntnisse dieses Projektes bei der Siedlungsentwicklung berücksichtigt werden. Eine Möglichkeit, die Wirkung dieses Projekts zu erhöhen wird darin gesehen, die Resultate an Frau Kurz vom Tiefbauamt der Stadt Zürich zu übermitteln, welche gerade eine Arbeit zum Thema Quartierleitbild begonnen hat.

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.

Der ABZ werden der fertige Bericht (des Gesamtprojektes) sowie der Teilbericht (betreffend Siedlung Entlisberg I-IV) zur Verfügung gestellt. Weiter stellen sich die Vertreter des Projektes zur Verfügung, wenn das Thema Mobilität im Rahmen einer Genossenschaft-Veranstaltung vertieft behandelt werden soll. Es ist sehr wahrscheinlich, dass die Aktivitäten im Projekt Verkehrsparen in Siedlung und Quartier weitergehen. Denkbar ist beispielsweise die Organisation einer Tagung zum Thema oder die Ausweitung des Untersuchungsrahmens auf weitere Siedlungen. Für die nächste Projektphase muss noch eine Finanzierung gefunden werden, was aufgrund der ermutigenden Ergebnisse der bisherigen Arbeiten aber als nicht aussichtslos eingeschätzt wird.

Über die Erhebungen im Rahmen dieses Projektes kann nach aussen kommuniziert werden.

Allfällige weitere Themen und zu vertiefende Arbeitsfelder sind:

- Prüfung von Massnahmen im Bereich Mobilitätsdienstleistungen, inklusive Information über Mobilitätsthemen über ABZ-Kommunikationskanäle (ABZ)
- Planarbeiten für die Realisierung einer autoarmen Siedlung Entlisberg II + III im Ersatz-Neubau (ABZ)
- Planarbeiten für die Veloparkierung für die Siedlung Entlisberg II + III im Ersatz-Neubau (ABZ)
- Initiative für öV-Verbesserung wird geprüft (ABZ)

Anhang: Eckdaten aus Fragebogen-Untersuchung

Befragung BewohnerInnen: Grundlagendaten

Rücklauf und Repräsentativität	
Anzahl Haushalte	230
Anzahl retournierte Fragebogen	55
Rücklauf	24%
Struktur der befragten Haushalte	
Singlehaushalte	17%
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	45%
Mehrpersonenhaushalte mit Kindern	38%

Befragung BewohnerInnen: wichtigste Ergebnisse

Verfügbarkeit Verkehrsmittel	
Anzahl AF-Haushalte in % (von Antwortenden)	45%
Motorisierungsgrad Anzahl Autos / Person	0.22
Haushalte mit 2 Autos (von Antwortenden)	4
Haushalte mit 3 Autos (von Antwortenden)	0
Anzahl Roller und Motorräder	12
Anteil Haushalte mit Velos	87% (ist sehr hoch)
Anzahl Velos (von Antwortenden)	153 (= 2.8 Velos pro Haushalt)
GA- und ZVV-Abo-Anteil pro Person	15, resp. 36%
Anteil Mobility Mitglieder	5%
Autoabstellplätze	
Anzahl siedlungseigene PP	54
Vermietete an BewohnerInnen	50 (PP sind knapp)
PP pro Wohnung	0.23
Preis für einen PP	138.-
Anteil privater PP	49%
Anteil Parkkarten-Besitzer	43%
Keine Angabe zu Art der Parkierung	9%
Anzahl Autos in Siedlung gemäss Hochrechnung	142
Fahrleistung nach Verkehrszweck	
Arbeit	35% (durchschnittlich gemessen am CH-Mittel)
Freizeit	43% (tief gemessen am CH-Mittel)
Einkauf	22% (hoch gemessen am CH-Mittel)
Veloabstellplätze	
Anzahl Velo-PP oberirdisch im Freien oder ebenerdig in geschlossenen Räumen	Knappheitssituation