

Bericht

Siedlung der Wohngenossenschaft Im langen Loh, Basel

Bestandesaufnahme und Massnahmenvorschläge



Zürich, 24. Januar 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

Bericht Siedlung Erlentor, Basel

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

Samuel Bernhard, dipl. natw. ETH, Club der Autofreien der Schweiz

Daniel Baehler, M.A., Geograf, VCS Verkehrs-Club der 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

Februar 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



1. Übersicht

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

Im zweiten Quartal 2013 wurden von der Hochschule Rapperswil HSR sowie von der Projektleitung Bestandesaufnahmen in insgesamt zehn Siedlungen in den fünf Städten Basel, Bern, Effretikon, Horgen und Zürich durchgeführt. Dabei wurden die BewohnerInnen der Siedlungen zu ihrer Mobilität befragt. Ergänzend wurden die Siedlungen von der Projektleitung besichtigt und eine Kurzanalyse vorgenommen. Die Siedlung der Wohngenossenschaft Im langen Loh ist eine der zehn untersuchten Siedlungen.

Die MIWO-Projektleitung hat im dritten Quartal 2013 die erhobenen Daten weiter ausgewertet und in Berichtsform zusammengefasst. Verfügbar ist ein Gesamtbericht, welcher die Resultate über alle untersuchten Siedlungen vergleicht, und die vorliegende Bestandesaufnahme und Massnahmenvorschläge für die Siedlung der Wohngenossenschaft Im langen Loh sowie der weiteren neun untersuchten Siedlungen.

Die Resultate inklusive der Fragebogen wurden den beteiligten Genossenschaften zur Verfügung gestellt. Nach Sichtung der Resultate durch die Siedlungsverwaltungen, wurden diese zusammen mit der MIWO-Projektleitung besprochen.

2. Inhalt

Dieser Bericht umfasst folgende Bereiche:

- Eine Herleitung zur Repräsentativität der Befragung anhand von Angaben der Verwaltung im Vergleich mit Daten der BewohnerInnen bezüglich der Mieterstruktur
- Eine Kurzanalyse zu verschiedenen standortbezogenen Fragen sowie zur Mobilitätssituation
- Angaben aus dem Gespräch vom 9. Juli 2013 zwischen Anita Wernli, Präsidentin der Wohngenossenschaft Im langen Loh und Samuel Bernhard, Co-Projektleiter MIWO
- Angaben der BewohnerInnen zu Mobilitätsthemen (aus den ausgefüllten Bemerkungsfeldern der Fragebögen)
- Massnahmenvorschläge seitens der Projektleitung
- Anhang 1: Eckdaten der Siedlung
- Anhang 2: Explizite Rückmeldungen BewohnerInnen
- Anhang 3: Massnahmenkatalog MIWO

3. Bestandesaufnahme in der Wohngenossenschaft Im langen Loh (WG ILL)

3.1 Repräsentativität der Befragung

3.1.1 Angaben der Verwaltung zur Mieterstruktur

Gemäss Angaben der WG ILL sind die folgenden Eckwerte zur Bewohnerschaft bekannt: Die Anzahl Wohnungen beträgt 186. Davon sind 51 2-Zimmer-Wohnungen, 6 2.5-Zimmer-Wohnungen, 85 3-Zimmer-Wohnungen, 24 4-Zimmer-Wohnungen und 20 5-Zimmer-Wohnungen (oder grösser). 148 Mietverhältnisse bestehen mit SchweizerInnen, 38 mit AusländerInnen.

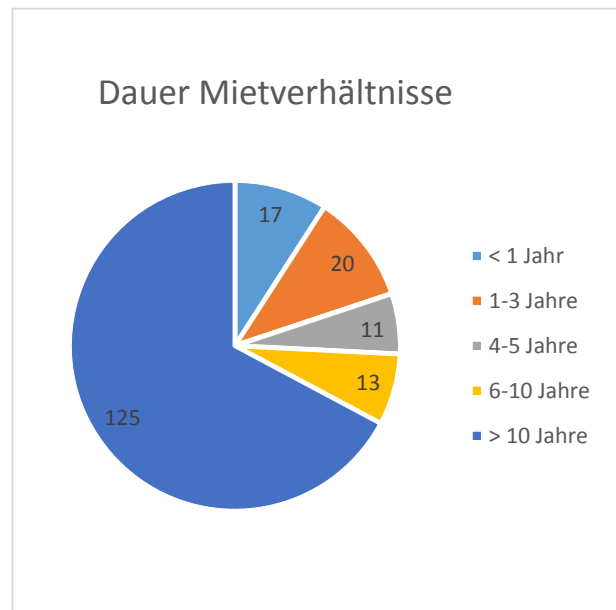
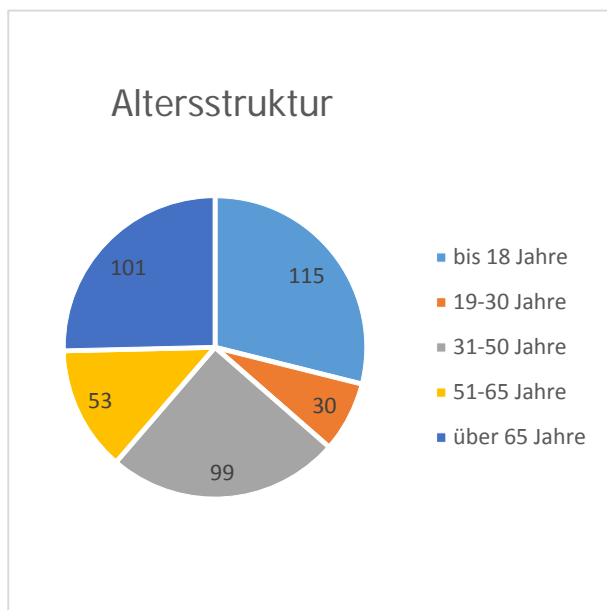


Abbildung 1: Altersstruktur (Bezugsgrösse: total 398 BewohnerInnen)

Abbildung 2: Die Dauer der Mietverhältnisse (Bezugsgrösse: total 186 Wohnungen)

3.1.2 Angaben aus der BewohnerInnen-Befragung

Insgesamt haben 74 Haushalte der 186 Haushalte den Fragebogen ausgefüllt und zurückgeschickt. Der Rücklauf beträgt damit 40 Prozent, was einem sehr guten Ergebnis entspricht. Damit ist auch die Verwaltung der WG ILL zufrieden. Sie hat eher weniger Rücklauf erwartet. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Antwortenden von der Struktur her der Gesamtheit der Bewohnerschaft entsprechen.

Ein Vergleich zwischen den Angaben der Verwaltung allen Bewohnern und denjenigen BewohnerInnen, welche den Fragebogen ausgefüllt und zurückgeschickt haben, ergibt folgendes Bild:

Struktur der Haushalte	Alle BewohnerInnen	Antwortende BewohnerInnen
Einpersonenhaushalte	41 %	39 %
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	30 %	27 %
Mehrpersonenhaushalte mit Kindern	22 %	24.5 %
Alleinerziehende	7 %	8 %
Keine Angabe		1.5 %
Total	100 %	100 %

3.1.3 Fazit

Der Vergleich der Daten ergibt eine recht grosse Übereinstimmung zwischen Gesamtheit der BewohnerInnen und der Antwortenden. Überraschend positiv ist insbesondere auch der Rücklauf aus den Single-Haushalten zu bewerten. Insgesamt kann von einer guten Repräsentativität der Resultate der BewohnerInnen-Befragung ausgegangen werden.

3.2 Kurzanalyse Standort und Mobilitätssituation

Standort

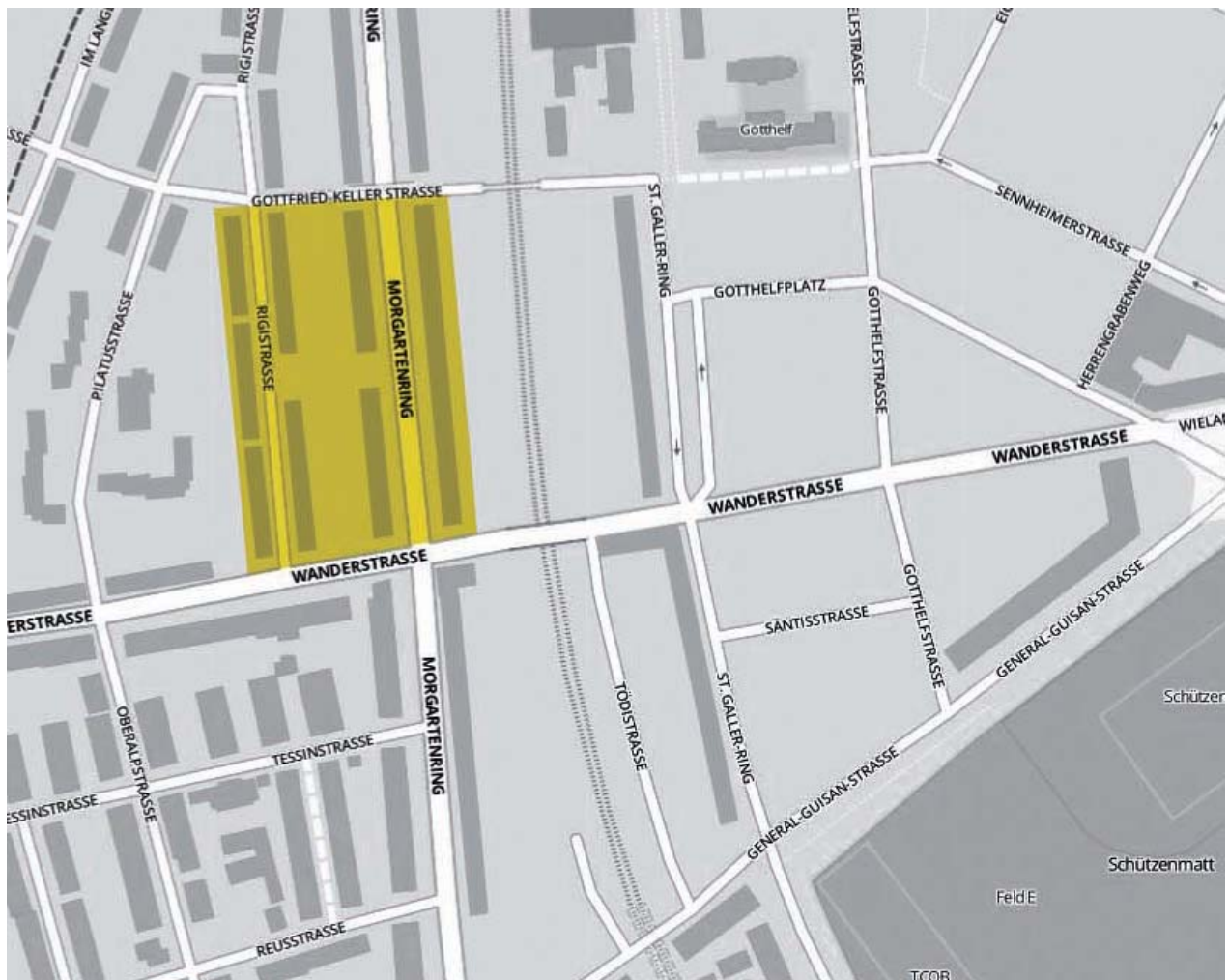


Abbildung 3: Lage der Siedlung der Wohngenossenschaft Im langen Loh (2 km Luftlinie (nord)-westlich Bahnhof SBB) mit Naherholung Schützenmatt / Schützenmatt-Park; Neuweilerplatz-Neubad (Einkauf): in der Verlängerung (Morgartenring) über unteren Blattrand hinaus etwa in doppelter Länge.

Die Lage der Siedlung kann als zentral bezeichnet werden. Allerdings befinden sich einige wichtige Bezugspunkte nicht in unmittelbarer Umgebung der Siedlung:

- Entfernung zum Quartierzentrum (Neuweilerplatz, Schützenmatt): je ca. 800 Meter
- Besteht ein zweites Quartierzentrum – näher 1 km Nein
- Entfernung zum Stadtzentrum (Bahnhof SBB) ca. 2 km

Öffentlicher Verkehr

Die Siedlung wird der ÖV-Güteklasse A zugerechnet nach Bundesamt für Raumentwicklung ARE (Dies entspricht einer sehr guten ÖV-Erschliessung).

Der nächste (S-)Bahnhof: Sowohl der S-Bahnhof St. Johann wie auch der Bahnhof Basel SBB liegen circa 2 km entfernt von der Siedlung. Umsteigefreie Verbindungen dorthin gibt es nicht. Allerdings gibt es gemäss Angaben der Verwaltung der Wohngenossenschaft Im langen Loh Pläne, die Buslinie 48 ganztags zu betreiben. Heute bedient diese nur zu Stosszeiten (6-8.30 und 16-20 Uhr) den Bahnhof SBB direkt.

Die nächstgelegenen Haltestellen zweier Tramlinien befinden sich in gut 500 Meter Entfernung der Siedlungsgrenzen. Sie haben acht Abfahrten von 6 bis 20 Uhr. Die Haltestelle der Tramlinie Nr. 8 (Neubad) liegt in einer lebendigen attraktiven Umgebung. Die Haltestelle der Tramlinie Nr. 6 (Morgartenring) dagegen liegt in einer trostlosen Umgebung in der Kreuzung zweier befahrener Hauptstrassen. Die Haltestelle liegt stadteinwärts mit Wartehäuschen und Bänken versteckt hinter einem Kiosk, stadtauswärts gibt es weder Sitzgelegenheit noch Wetterschutz. Die Haltestelle (für beide Fahrtrichtungen) liegt mitten auf der Strasse ohne Signalisation zur Abgrenzung gegen den Verkehr. Die Strasse muss zum Ein- oder Ausstiegen überquert werden.

Dazu ist die Siedlung mit drei Buslinien erschlossen. Die Entfernung zu den Bushaltestellen liegt unter 150 Metern. Die Linie Nr. 33 verkehrt acht Mal von 6 bis 20 Uhr, die Linie Nr. 36 acht Mal und die Linie Nr. 48 vier Mal – allerdings nur zu Stosszeiten (6-8.30 und 16-20 Uhr). Die Haltestellen sind teilweise ohne Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz einfach eingerichtet.

Die Ausstattung mit Verbindungen zu städtischen Verkehrsknotenpunkten (Schifflande und Bahnhof SBB) ist nahezu optimal, obwohl es keine durchgehende umsteigefreie Verbindungen zum Bahnhof SBB gibt: Bei 12-16 stündlichen Verbindungen betragen die Reisezeiten zwischen 6 und 12 Minuten.

Veloverkehr und Veloabstellanlagen

Die Voraussetzungen zum Velofahren sind – abgesehen von kurzen Verbindungen, welche auf dem Morgartenring notwendig sind, ideal. Der Bahnhof SBB liegt 2 km entfernt. Steigung gibt es keine. Auf dem Stadtplan (Geoserver Stadt Basel) ist ein Veloweg bis zum Bahnhof SBB eingezeichnet. Die Streckenlänge zum nächsten Quartierzentrum Neubad (Einkauf) beträgt 700 Meter – ebenfalls ohne Steigung. Die Streckenlänge zum zweiten Quartierzentrum Schützenmatt Park (Erholung) beträgt 800 Meter – ohne Steigung.

Vor den Mehrfamilienhäusern des Morgartenrings sind in der Regel Metall-Radständer mit fünf Plätzen vor den Hauseingängen installiert, was nicht den Richtlinien zur Erstellung von Veloabstellplätzen¹ entspricht.

Vor den Einfamilienhäusern der Rigistrasse gibt es ebenfalls vor den Hauseingängen Platz zum Veloabstellen. Die Zugänglichkeit ist gut (MFH) bis mittel (EFH - teilweise mit einigen Stufen bis

¹ Handbuch Veloparkierung – Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb, Bundesamt für Strassen ASTRA und Velokonferenz Schweiz, 2008.

zu den Hauseingängen). Sichere und gedeckte Veloabstellanlagen gibt es keine. Wertvolle Velos werden in Nebenräumen (keine eigentlichen Velokeller) im Keller deponiert. EFH-BewohnerInnen erstellen teilweise selber Abstellanlagen hinter dem Haus.



Abbildung 4: Veloständer bei Mehrfamilienhäusern im Morgartenring

Fussverkehr

Die Fusswege im Quartier sind grundsätzlich gut. Trennwirkung geht vom Morgartenring und von der Wanderstrasse aus. Bei der Wanderstrasse fehlt ein Fussgängerstreifen bei der Bushaltestelle Nr. 33/48 auf Höhe Rigistrasse, was zu einem Umweg für BewohnerInnen aus diesem Siedlungsteil führt. Beim Morgartenring fehlt ebenfalls eine sichere Querung auf Höhe der Bushaltestelle. Die Fusswegverbindungen innerhalb der Siedlung sind gut, die Hauseingänge sind direkt erreichbar. Das Fusswegnetz innerhalb der Siedlung ist weitgehend frei von Motorfahrzeugen. Dies gilt natürlich nicht für den Morgartenring. Der Fussweg zu den Spielplätzen ist nicht ganz gefahrenlos. Denn teilweise gibt es in der Rigistrasse (Tempo 30-Zone), welche die Spielplätze erschliesst, Probleme mit überhöhter Geschwindigkeit. Richtung Einkaufsmöglichkeiten macht sich allerdings die Trennwirkung der Wanderstrasse und insbesondere des Morgartenrings bemerkbar. In der Nähe gibt es zwei Begegnungszonen (Oberalpstrasse und Schöllenenstrasse).

Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsregime

Eine ad hoc-Aufnahme am 9. Juli 2013 (Schulferien Basel-Stadt) ergibt folgendes Bild:

Es gibt keine privaten Parkplätze in der Siedlung. Das gesamte Angebot ist daher öffentlich mit einem Mix aus blauen und weissen Parkplätzen (mehrheitlich blau). In Basel ist aber die Streichung der weissen Parkplätze vorgesehen². Am Morgartenring gibt es nur wenige blaue und weisse Parkplätze. In der Rigistrasse sind die Parkplätze alternierend auf der einen oder anderen Strassenseite angeordnet (blau). Im langen Loh gibt es einen Mix aus blauen und weissen Parkplätzen. Dies trifft auch auf die Oberalpstrasse Richtung Neubad zu. Der Belegungsgrad beträgt von 16.30 bis circa 17 Uhr etwa 5/6. Illegale Parkierung gibt es innerhalb der Siedlung nur in Ausnahmefällen. Auffällig ist dagegen die recht verbreitete illegale Parkierung von Motorrädern in der blauen Zone in der weiteren Umgebung. In der Stadt Basel sind die Motorräder neu einer Parkplatzbewirtschaftung unterzogen – hier ist also Handlungsbedarf auszumachen.

Es gibt eine verkehrsberuhigte T30-Strasse in der Siedlung, die Rigistrasse. Dazu hat es weitere verkehrsberuhigte Zonen im Quartier (T30-Zonen sowie Begegnungszonen – siehe auch Er-

² Vergleiche Verordnung über die Parkraumbewirtschaftung vom 12. Juni 2012.

schliessungsqualität Fussverkehr). Motorfahrzeugfreie/-arme Strassen gemäss den SSV-Signalen 2.13 und 2.14 gibt es weder in der Siedlung noch im näheren Quartierumfeld.



Abbildung 5: Parkierung in Rigistrasse

Mobilitätsdienstleistungen

Der nächste Mobility-Standplatz befindet sich unmittelbar an der Siedlungsgrenze zwischen Rigistrasse und Pilatusstrasse. Allerdings ist dies der einzige Standplatz – mit einem Fahrzeug - weit und breit. Die nächsten Standplätze (Richtung Brausebad und Bernerring) liegen circa 800 bis 1000 Meter entfernt. Eine Faustregel geht von einem Mobility-Fahrzeug auf 100 Haushalte aus. Die Verwaltung der Alterssiedlung Pilatusstrasse hat bei der Mobilitygenossenschaft eine Anfrage für einen zweiten Standplatz eingereicht. Eine Depotmöglichkeit für Hauslieferdienste und Pakete gibt es keine. Andere Mobilitätsdienstleistungen sind nicht bekannt.

Versorgung; Einkauf und Dienstleistungen

Ein kleiner Coop und Migros befinden sich circa 500 Meter von der Siedlung entfernt, ebenso gibt es einige weitere kleinere Geschäfte (Bäckerei, Apotheke, Veloladen). Hauptsächlich wird aber am Neuweilerplatz (Neubad) eingekauft (weiter als 700 Meter entfernt). Dort befinden sich grössere Läden der Grossverteiler sowie weitere Geschäfte. Interdiscount, Einkaufszentrum etc. sind in Allschwil BL angesiedelt.

Weitere Themen

Die Siedlung ist mit zwei Kindertagesstätten sowie Spielmöglichkeiten optimal versorgt. Ebenso sind die nächsten Naherholungs- oder Freizeitanlagen recht nahe gelegen (Gotthelfplatz circa 500 Meter, Schützenmattpark circa 800 Meter). In der Siedlung gibt es sogar ein eigenes Plätzchen zum Verweilen und Spielen. Für die Naherholung richten sich viele BewohnerInnen Richtung Allschwil und weiter stadtauswärts aus.

Siehe auch Geoviewer Stadt-Basel.

3.3 Angaben aus dem Gespräch mit der Verwaltung

Öffentlicher Verkehr

Hier gibt es keine Mängel. Die Zukunftspläne der Verkehrsbetriebe werden die Versorgung allenfalls noch weiter verbessern. Die Buslinie Nr. 48 soll neu ganztags verkehren, anstatt nur zu Stosszeiten und dazu soll die Siedlung mit dem Bus an die Einkaufszentren weiter ausserhalb der Stadt in Allschwil angebunden werden.

Veloverkehr und Veloabstellanlagen

Es gibt keine oberirdisch gedeckten Abstellplätze im Freien. Vorhanden sind nur ungedeckte Abstellplätze, insgesamt circa 390 – für EFH-BewohnerInnen 3-5/Wohnung, für MFH-BewohnerInnen 4-5/Hauseingang. Ebenerdig zugängliche Abstellplätze in geschlossenen Räumen gibt es genausowenig wie über Rampe oder Treppe erreichbare im Keller. Für wertvollere Velos gibt es nur die Möglichkeit, diese in Durchgangsräumen und Nischen im Keller zu deponieren.

Das Angebot ist eigentlich qualitativ nicht ausreichend. Die Abstellplätze liegen grundsätzlich am richtigen Ort. Die BewohnerInnen sind aber nicht bereit, Zusatzkosten bei der Erstellung von speziellen Abstellanlagen mitzutragen. Projektiert wurde hier eine Anlage für 22-25 Velos beim Spielplatz für CHF 18'000.- Die Abstellanlagen wären den BewohnerInnen zu weit weg gewesen. Zudem wollten sie auch nicht auf das Angebot der Fixvermietung von Abstellplätzen eingehen, obwohl sie dies nur eine moderate Jahresmiete von CHF 40.- gekostet hätte. Aus diesen Gründen wurden die Pläne zur Verbesserung der Situation der Veloparkierung begraben.

In den letzten Jahren hat sich eine Verschiebung der Mieterstruktur bei den Einfamilienhäusern ergeben, da wegen einer Statutenänderung im Jahr 2006 bei Unterbelegung (zu hohe Quote Zimmer pro Person) der Mietzins erhöht wird. Die frühere Unterbelegung der Wohnungen hat sich von 2/3 auf 1/3 reduziert. Entsprechend hat der Bedarf für Veloabstellplätze laufend zugenommen. Die Mietenden wünschen sich gedeckte Unterstände vor den Hauseingängen. Hierzu gibt es aber neben dem oben Geschilderten auch das Problem, dass aufgrund der Niveauunterschiede teilweise die Abstellanlagen bis auf Höhe der ersten Fenster zu liegen kämen, was kein schönes Bild ergäbe. Die MieterInnen werden aus all den geschilderten Gründen dazu angehalten, in eigener Initiative Lösungen zu schaffen. Verbesserungen werden von der Genossenschaft zurzeit nicht aktiv angegangen, solange es keine Beteiligung seitens der Bewohnenden gibt.

Probleme mit dem wilden Parkieren oder Ähnlichem gibt es nur mit Ausnahmen (Velos bei Auto-Parkplätzen parkiert). Ein Problem sind die Kinder- und Veloanhänger, welche viel Platz einnehmen und teilweise einfach auf den Trottoirs – vorübergehend - stehen gelassen werden.

Das Quartierumfeld kann insgesamt als sehr attraktiv bezüglich Velorouten eingeschätzt werden. Es gibt keine Steigungen und etliche verkehrsberuhigte Strassen im direkten Umfeld der Siedlung.

Fussverkehr

Die interne Erschliessung mit Fusswegen ist zufriedenstellend. Es wird kein Handlungsbedarf ausgemacht. Kinderwagen- und Behindertengerechtigkeit kann mit Ausnahme der drei bis fünf Stufen Niveauunterschiede bei den EFH in der Rigistrasse festgestellt werden. Die Anbindung ans Fusswegnetz in der Umgebung sowie zu ÖV-Haltestellen, Läden etc. ist gut – Richtung Spielplätze / Erholung grundsätzlich besser als Richtung Einkauf.

Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsregime

Es gibt kein siedlungseigenes Angebot an Parkplätzen – weder für Bewohnende noch für Besuchende. Es werden auch keine Parkplätze in Fremdliegenschaften zugemietet. Dies ist Sache der Mietenden. Einige MieterInnen machen dies in der benachbarten Alterssiedlung Pilatus.

Gleiches wie bei den Auto-Parkplätzen gibt es auch zu den Motorrad-Parkplätzen zu sagen.

Entsprechend gibt es auch nichts zu sagen zum Vermietungsspiegel. Die Preise für die fremd zugemieteten Parkplätze betragen CHF 130.-/Monat bei Auto-Parkplätzen sowie CHF 30.-/Monat bei Motorrad-Parkplätzen.

Das Angebot bei den öffentlichen Parkplätzen kann dieses Null-Angebot seitens der WG ILL etwas auffangen. Hier wird es eine Verschärfung geben, da die weissen Parkplätze in der Stadt Basel aufgehoben werden (siehe Kapitel 3.2., Abschnitt Motorisierter Individualverkehr). Neu wird es nur noch blaue Parkplätze geben. Deren Preise werden von CHF 120.-/Jahr auf CHF 140.-/Jahr für AnwohnerInnen angehoben. Dazu gibt es Jahreskarten für PendlerInnen zu CHF 740.-/Jahr. Erhältlich sind auch Tages- und Halbtagespässe.

Aufgrund des Null-Angebotes ist ein Nachfrageüberhang festzustellen. Das war und ist schon länger so. Schwankungen gibt es keine. Aus Sicht der Verwaltung gibt es keine Dringlichkeit, das Parkplatz-Angebot zu erhöhen. Priorität hat die Altbau-Sanierung. Ein Teil der BewohnerInnen findet, dass das Angebot erhöht werden soll, ein Teil der BewohnerInnen möchte das Angebot beibehalten. Bei einer Umfrage unter den BewohnerInnen haben 55 % der FahrzeughalterInnen Ja gesagt zu einem neuen Angebot.

Aus Sicht der Verwaltung gibt es keine Probleme mit illegaler Parkierung.

Im Quartier gibt es normalerweise fast keine freien Parkplätze. Es parkieren hier vor allem Bewohnende und einige wenige PendlerInnen. Die PendlerInnen sind rar, weil es keine wichtigen Arbeitsplätze in unmittelbarer Nähe hat.

Die öffentlichen Parkplätze sind für die EFH-BewohnerInnen der Rigistrasse unmittelbar vor dem Haus gelegen, diejenigen für die MFH-BewohnerInnen des Morgartenrings 200-300 Meter entfernt.

Bei den Motorrädern fällt der Verwaltung auf, dass die extra geschaffenen Motorrad-Parkplätze (Gottfried Keller-Strasse) noch nicht voll genutzt werden. Dafür werden die Motorräder auf öffentlichen Auto-Parkplätzen abgestellt (in der blauen Zone illegal). Die meisten Motorräder werden aber privat parkiert, was erlaubt ist.

Ein Thema ist aber die Verkehrsberuhigung (insbesondere Morgartenring). Während der Stosszeiten herrscht hier viel Betrieb.

Das Kinderbüro Basel-Stadt hatte 2005 angefragt, ob die WG ILL interessiert wäre an der Einrichtung einer Begegnungszone. Die WG ILL wollte eigentlich mitmachen, der zweite Teil der Rigistrasse (WG Flügelrad) stellte sich aber gegen die Pläne. Aus Sicht der Verwaltung wäre in ein solches Projekt jederzeit wieder wünschenswert. Problematisch ist zuweilen die Situation in der T30-Zone, da es sporadisch zu Geschwindigkeitsüberschreitungen kommt, was für die Kinder gefährlich werden kann.

Mobilitätsdienstleistungen

Wird im Kapitel Massnahmenvorschläge abgehandelt.

Versorgung; Einkauf und Dienstleistungen

Die Nahversorgung wird als ausreichend angesehen. Es gibt in unmittelbarer Nähe einige kleinere Einkaufsläden. Die Hauptrichtung für Einkäufe liegt Richtung Neubad. Siehe Kapitel 3.2., Abschnitt Versorgung.

Weitere Themen

Die Erreichbarkeit von Grünräumen, Spielplätzen und Schulwegen wird als beinahe perfekt angeschaut.

3.4 Angaben der BewohnerInnen zu Mobilitätsthemen

Anzahl eingegangener Fragebogen: 74 - Anzahl Fragebogen mit Bemerkungen: 27

Die Quote an Fragebogen mit Bemerkungen ist mit 36% mittel. Etliche Haushalte haben sich gleich zu mehreren Bereichen mit Bemerkungen und Verbesserungsvorschlägen geäußert (siehe auch Zusammenstellung in Anhang 2: Explizite Rückmeldungen BewohnerInnen).

Nachfolgend sind die Anzahl Personen aufgeführt, welche sich zu den betreffenden Themen explizit mit Bemerkungen geäußert haben.

Öffentlicher Verkehr

2 Personen loben den guten ÖV.

2 Personen wünschen preislich attraktiveren ÖV (1 Person ist dabei gegen die aktuellen Verteuerungen im ÖV, 1 Person wünscht Anreize für Autofreiheit).

1 Person wünscht bessere Fahrplankoordination (Verbindungen, die „vor der Nase abfahren“).

Einschätzung Verwaltung: Das Problem mit dem „vor der Nase abfahren“ wird effektiv als solches angeschaut. Es gibt seitens der Verkehrsbetriebe Bestrebungen für eine bessere Fahrplankoordination. Die Arbeiten dazu sind aber offenbar noch nicht abgeschlossen.

Veloverkehr und Veloabstellanlagen

3 Personen wünschen gedeckte Veloabstellplätze.

2 Personen würden besseres Velowegnetz begrüßen.

Einschätzung Verwaltung: Der Befund kommt für die Verwaltung nicht überraschend.

Fussverkehr

2 Personen beklagen zu hohe Trottoirs für Ältere.

Einschätzung Verwaltung: Die Trottoirs werden zurzeit angepasst. Ein Teil wurde schon fertiggestellt.

Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsregime

1 Person findet, dass es zu wenige Parkplätze hat und wünscht eine Einstellhalle.

2 Personen regen unterirdische Parkierung an, aber eher mit dem Hintergrund, das Quartier wohnlicher zu machen.

7 Personen beklagen Verkehrsbelastungen.

1 Person findet Flüsterbelag genial.

4 Personen regen Änderung des Verkehrsregimes an (Lichtsignal stört, Einbahnstrasse machen).

Einschätzung Verwaltung: Die WG ILL ist im Baurecht – Eigentümerin ist die Stadt Basel. Die Stadt wäre an zusätzlichen Parkierungsmöglichkeiten interessiert. Die Verwaltung tendiert aber eher Richtung Verkehrsberuhigung. Sie steht generell den Bestrebungen für eine Verkehrsberuhigung positiv gegenüber. Eine Begegnungszone würde explizit begrüßt und unterstützt.

Mobilitätsdienstleistungen

1 Person schlägt vor, neue Trends zu setzen, unnötige Fahrten zu vermeiden, zu sensibilisieren, Kurse anzubieten.

Einschätzung Verwaltung: Früher gab es Fahrtengemeinschaften für den Einkauf in Deutschland oder fürs gemeinsame Fahren ins Schwimmbad. Gewünscht wird zudem ein weiterer Mobility-Standplatz.

Versorgung; Einkauf und Dienstleistungen

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

Einschätzung Verwaltung: Hier gibt es keinen Handlungsbedarf.

Weitere Themen

8 Personen sind explizit (sehr) zufrieden.

6 Personen wünschen mehr Grün, Spiel, Begegnungszonen, Fussgängerzonen etc.

Einschätzung Verwaltung: Die Trottoirs werden zurzeit angepasst. Ein Teil wurde schon fertiggestellt.

4. Fazit und Massnahmenvorschläge

Der Handlungsbedarf ergibt sich aus einer Überlagerung aller Informationen durch die BewohnerInnen-Befragung, dem Gespräch mit Anita Wernli und den Begehungen vor Ort. Nachfolgend werden die wichtigsten Bereiche mit aggregierten Informationen kurz dargestellt.

4.1 Mögliche Handlungsfelder

Öffentlicher Verkehr

Die Koordination der verschiedenen Linien scheint ein Problem zu sein. Im Vergleich mit anderen Siedlungen ist dessen explizite Nennung von BewohnerInnen und Verwaltung sehr selten. Da es zurzeit noch keine umsteigefreien Verbindungen zum Bahnhof gibt, sollte dieses Problem angepackt werden. Weiter ist die Qualität und Aufenthaltsqualität der Haltestellen ein Thema.

Veloverkehr und Veloabstellanlagen

Insbesondere bei den Veloabstellplätzen kann ganz klar ein Handlungsbedarf festgestellt werden. Allerdings wurden hier bereits Massnahmen evaluiert und mangels Beteiligung und Unterstützung durch die Bewohnenden wieder fallen gelassen (siehe Kapitel 3.3: Angaben aus dem Gespräch mit der Verwaltung). Eine Idee wäre, neue Konzepte für Abstellanlagen zu prüfen (beispielsweise Veloboxen) und die BewohnerInnen noch einmal mit einem neuen Vorschlag anzusprechen. Es ist zu erwarten, dass sich die Mieterstruktur weiter Richtung Familien und somit zu mehr Velos und Veloanhänger verschiebt. Das Problem muss also vermutlich früher oder später angegangen werden. Die Idee scheint interessant, einen Verleih für Anhänger und gegebenenfalls weitere Fahrzeuge aufzubauen, weil damit die Platzproblematik angegangen werden könnte. Wenn es einen Verleih gibt, brauchen nicht alle Haushalte selber solche Fahrzeuge.

Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsregime

Die Befragung zeigt, dass das fehlende Parkplatzangebot nicht als grosses Problem gesehen wird, auch wenn viele BewohnerInnen ein Parkplatzangebot wünschen. Einige Antwortende sprechen sich dezidiert für verkehrsberuhigende Massnahmen aus. Denkbar wäre für die WG ILL ein aktives Angehen dieser Thematik, indem sie einerseits das Parkplatzangebot nicht ausbaut, andererseits aber klare Zeichen setzt für eine Förderung und Unterstützung einer nachhaltigeren Siedlungsmobilität. Die diversen Massnahmenbereiche und -vorschläge liefern hierfür Ideen für die Umsetzung. Interessant wäre allenfalls ein gemeinsamer Anlass mit den AnwohnerInnen oder PromotorInnen der Begegnungszonen in der Oberalp- und Schöllenenstrasse. Dies könnte den notwendigen Impuls schaffen, dass die BewohnerInnen der Siedlung Mut fassen und selber das Thema Begegnungszone einrichten wieder anpacken. Zu lösen wäre zudem das Problem, dass sich ein Teil ausserhalb der Siedlung gegen die Begegnungszonen-Pläne wehrt.

Mobilitätsdienstleistungen

Hier wird ein grosses Potential gesehen, weil mit wenig Kosten ein verhältnismässig – zumindest symbolischer – Ertrag erzielt werden kann. Die Verwaltung kann sich als aktiv die nachhaltige Mobilität fördernd darstellen. Damit nimmt sie kritischen Stimmen den Wind aus den Segeln, die sich für eine Vergrösserung des Parkplatzangebotes aussprechen. Mit einem sichtbaren Angebot für eine nachhaltige Siedlungsmobilität ist es auch einfacher, entsprechende NeumieterInnen anzuziehen, welche keinen Stellplatzbedarf mitbringen. Das „Parkplatzproblem“ liesse sich so mit der Zeit quasi „ausdünnen“. Die Dichte des Mobilityangebotes muss als eher knapp eingeschätzt werden. Mit der Mobilitygenossenschaft sollte die Einrichtung eines weiteren Standplatzes diskutiert werden. Prüfwert scheinen aber auch diverse andere Mobilitätsdienstleistungen (siehe

Kapitel 4.3 Massnahmenvorschläge zuhanden Wohngenossenschaft Im langen Loh), zumal in der Vergangenheit bereits damit Erfahrungen gesammelt wurden (gemeinsame Autofahrten).

4.2 Anstehende Siedlungserneuerung

Die Diskussionen um eine Erneuerung der Siedlung sind im Gang. Diese steht zurzeit bei der Verwaltung zuoberst auf der Prioritätenliste. Planungshorizont: 2018. Aktuell sind die Pläne auf Stufe Machbarkeitsstudie / Vorprojekt.

Es gibt Überlegungen, am Bahndamm Zusatzbauten zu erstellen. Dies würde sicher aber erst in einer zweiten Etappe realisiert. Zuerst stehen Dachausbauten und die Sanierung der MFH am Morgartenring an. Die Erstellung von Parkplätzen würde dabei die Möglichkeiten bei der Sanierung beschränken und verteuern. Entsprechend werden verkehrsberuhigenden Massnahmen ein höheres Gewicht beigemessen. Bei der Siedlungserneuerung ist auch die Gesamtphilosophie der sechs Genossenschaften rund um die WG ILL wichtig: In der Mitte aller Genossenschaften liegt die Alterssiedlung. Wenn die Familienmitglieder älter werden, sollen sie in ein kleineres Logis oder in die Alterssiedlung ziehen, um Platz für Familien zu schaffen.

4.3 Massnahmenvorschläge zuhanden Wohngenossenschaft Im langen Loh

Im Gespräch vom 9. Juli 2013 wurden die verschiedenen theoretisch vorstellbaren Massnahmen (siehe Anhang 3: Massnahmenkatalog MIWO) besprochen. Nachfolgend sind diejenigen Massnahmen dargestellt, welche für die Verwaltung auf erste Sicht interessant erscheinen.

Massnahmen Öffentlicher Verkehr

- Stand Koordination der verschiedenen Linien mit den Verantwortlichen des TNW klären (ebenfalls im Verantwortungsbereich der Stadt Basel)

Massnahmen Veloverkehr und Veloabstellanlagen

- Leihangebot für Elektrovelos, Veloanhänger, Lastenvelos und ev. Velos aufbauen

Massnahmen Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsregime

- Parkierungsangebot bei zukünftigen Siedlungen restriktiv gestalten und mit nachhaltigen Mobilitätsangeboten / Positionierung der Siedlung verknüpfen
- Einrichtung von Begegnungszonen prüfen / Änderung des Verkehrsregimes bei den städtischen Behörden anregen

Massnahmen Mobilitätsdienstleistungen

- Angebot für Lieferdienst / Depot für Waren- und Paketannahme schaffen
- Mobility-Standort / mobility@home prüfen / System bekannt machen
- Plattform für gemeinsame Autonutzung aufbauen (Car-Pooling, privates Car-Sharing)
- Mit Mietertickets nachhaltige Mobilitätsangebote (ÖV-Abos, Mobility, Gutscheine für Velo-reparatur usw.) vergünstigen
- Mobilitätsinformationen /-mappen für die BewohnerInnen (ÖV-Haltestellen-Fahrpläne, Lieferdienste, Dienstleistungen etc.) herstellen und zur Verfügung stellen
- BewohnerInnen mit Anlässen, spezifischen Informationen, Mieterzeitung etc. sensibilisieren für ÖV-Nutzung, Lebensqualität durch nachhaltige Mobilität, Gesundheitsaspekte, attraktive Raumgestaltung etc.

4.4 Massnahmenvorschläge zuhanden Stadt Basel und weitere Ansprechgruppen

Aus der Kurzanalyse Standort und Mobilitätssituation sowie aus den Rückmeldungen der BewohnerInnen sowie dem Gespräch mit Anita Wernli vom 9. Juli 2013 ergeben sich diverse Verbesserungsmöglichkeiten, welche nicht im Einflussbereich der WG ILL liegen. Diese werden primär an die Stadt Basel adressiert und wurden im Gespräch vom 24. Juli 2013 mit dessen Vertreter Martin Dolleschel besprochen.

Massnahmen Öffentlicher Verkehr

- Qualität bei den Haltestellen „Rigistrasse“, „Wanderstrasse“ und „Morgartenring“ verbessern (Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz).
- Stand Koordination der verschiedenen Linien mit den Verantwortlichen des TNW klären (ebenfalls im Verantwortungsbereich der WG ILL).
- Eine umsteigefreie Verbindung zum Bahnhof SBB wäre aus Sicht der Siedlung sehr wünschenswert.

Massnahmen Veloverkehr und Veloabstellanlagen

- Die Möglichkeit zum Aufstellen von Veloboxen wird geprüft.

Massnahmen Motorisierter Individualverkehr

- Die recht verbreitete illegale Parkierung von Motorrädern in der Umgebung der Siedlung gilt es konsequent zu unterbinden. Allenfalls ist die Umnutzung von Auto-Parkplätzen in Motorrad-Parkplätzen vorzusehen.
- Überprüfen, woher der Wunsch der Stadtbehörden kommt für das der WG ILL im Baurecht abgegebene Land mehr Parkierungsangebot zu schaffen und allenfalls Bedarf korrigieren.
- Der WG ILL Unterstützung bieten bei ihren Bemühungen in der Rigistrasse ein Begegnungszonen einzurichten.

5. Ausblick

Beim Gespräch vom 9. Juli 2013 mit Anita Wernli, Präsidentin der WG ILL, wurde folgendes weitere Vorgehen und Handlungsmöglichkeiten skizziert:

- Den vorliegenden Berichtsentwurf sowie die Massnahmenvorschläge dem Vorstand der WG ILL zur Stellungnahme vorlegen.
- Prüfen, ob die Massnahmen-Umsetzung im Rahmen des MIWO initiiert werden soll
- Prüfen, ob ein BewohnerInnen-Anlass durchgeführt werden soll, damit die Erkenntnisse aus der Studie validiert und spürbar gemacht werden können

Beim Gespräch vom 24. Juli 2013 mit Martin Dolleschel, Stadt Basel, wurde folgendes weitere Vorgehen und Handlungsmöglichkeiten skizziert:

- Den vorliegenden Berichtsentwurf den verantwortlichen Stellen innerhalb der Verwaltung zur Stellungnahme unterbreiten.

Anhang 1: Eckdaten aus BewohnerInnen-Befragung

Befragung BewohnerInnen: Grundlagendaten

Rücklauf Fragebogen		
Anzahl Haushalte	186	
Anzahl retournierte Fragebogen	74	
Rücklauf	40%	
Struktur der Haushalte	Alle BewohnerInnen	Antwortende BewohnerInnen
Single-Haushalte	41 %	39 %
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	30 %	27 %
Mehrpersonenhaushalte mit Kindern	22 %	24.5 %
Alleinerziehende	7 %	8 %
Keine Angabe		1.5 %
Total	100 %	100 %

Befragung BewohnerInnen: wichtigste Ergebnisse

Verfügbarkeit Verkehrsmittel	Absolut	In Prozent
Anzahl autofreie Haushalte	38	51
Motorisierungsgrad (Anzahl Autos / Person)	43 Autos / 173 Bew.	0.25
Haushalte mit 2 Autos	7	9
Haushalte mit 3 Autos	0	0
Haushalte mit Roller und Motorräder	11	15
Haushalte mit Velos	71	97
Anzahl Elektrovelos in Siedlung	2	3
Anzahl Velos in Siedlung	165	---
GA- und Zonen-Abo-Anteil pro Person	3 HH mit 1 GA 3 HH mit 2 GA 22 HH mit 1 Streckenabo 12 HH mit 2 Streckenabo	---
Anteil Mobility-Mitglieder	6	8
Auto-Parkplätze		
Anzahl siedlungseigene PP (Angaben Verwaltung)	0	
Vermietete an BewohnerInnen (Angaben Verwaltung)	0	
PP pro Wohnung (Angaben Verwaltung)	0	
Preis für einen PP	---	
Anteil privater PP	7% (vermutlich falsch ausgefüllt – weiss, blaue Zone vor Haus als „privat“ taxiert)	
Anteil abgestellter Autos in weisser Zone	23%	
Anteil abgestellter Autos in blauer Zone	56%	
Anteil abgestellter Autos ausserhalb Siedlung	12%	
Anzahl Autos in Siedlung gemäss Hochrechnung	108	
Fahrleistung		
Fahrleistung pro Haushalt	5'074 km / Jahr	
Fahrleistung pro Person	2'171 km / Jahr	
Fahrleistung pro Auto	8'733 km / Jahr	
Veloabstellplätze		
Anzahl Abstellplätze oberirdisch im Freien gedeckt	20	
Anzahl Abstellplätze oberirdisch im Freien ungedeckt	75	
Anzahl Abstellplätze in geschlossenen Räumen	90	

Anhang 2: Explizite Rückmeldungen BewohnerInnen

Nummer / Fragebogen	Bemerkung in Fragebogen
1	für mich ist es öV-technisch optimal - wünscht mehr und grössere Spielplätze
4	guter öV - Auto ist Luxus - Velo ist Alltagsfahrzeug - Velounterstand wünschenswert
5	keine Änderung nötig oder überhaupt möglich
7	bin zufrieden
9	sehr zufrieden
10	Zufrieden - Basel verlangsamt Verkehr und verbessert Velostreckennetz - Einschränken würde sie die Erhöhung der SBB-Tarife, insb. Juniorkarte
12	Zu viel Verkehr auf Hauptstrassen - Lösung: Transit, bzw. Autoverkehr unterirdisch
14	stellt massive Zunahme des Autoverkehrs fest und beklagt diesen
16	findet Flüsterbelag genial - Fahrradweg vor Haustür wäre super - Autofreie sollten Bonus oder UAbos erhalten / geschenkt bekommen
18	Gedeckte Veloabstellplätze fehlen
23	Kein Gegenverkehr in unserer Strasse - Wohnstrasse machen (t20)
24	Situation wird prekär, wenn viele Junge Autos wollen - mieten bewusst Garage, um Platz zu machen - Trend setzen, unnötige Fahrten vermeiden, Kurse, sensibilisieren etc.
28	Trottoirs sind zu hoch für alte sehbehinderte Menschen
29	Neue Trottoirs sind zu hoch für geh- und sehbehinderte Menschen
31	Lichtsignalanlagen haben unsere Siedlung zerschnitten -> Mehr Verkehrsbelastungen, Fussgängerstreifen sind unsicher geworden, weg damit
33	Zu wenig Parkplätze - mehr Einstellhallen erwünscht
38	Bin im Grossen und Ganzen zufrieden
51	In stark besiedelten Zonen sollten mehr Begegnungszonen erstellt werden, da viele Kinder unterwegs
52	Rigistrasse zu einer Einbahnstrasse machen (von Wanderstrasse her)
54	überall in Stadt t30 für mehr Ruhe und Sicherheit, mehr Fussgängerstrassen schaffen, in denen Auto fahren verboten ist
61	sehr zufrieden
64	Die Situation ist einfach super!!!
68	Fahrpläne (Tram, Bus, Zug) so ändern, dass diese nicht gerade 1-2 Minuten vorher abfahren
71	Überdeckte Velo-Abstellanlagen wären ideal, aber wegen Lichteinfall für Parterrewohnungen weniger gut
72	Wenn unsere Strasse nur noch von unten befahren werden dürfte -> weniger Verkehr und das Anfahren der Lichtsignalanlage wegfallen und insgesamt würde es ruhiger
73	Bin sehr zufrieden - evtl. unterirdisches Parkhaus, damit wohnlicheres Quartier, mehr Grünflächen, mehr Spiel- und Begegnungsmöglichkeiten
74	Würde begrüßen, wenn Rigistrasse in Wohnstrasse umfunktioniert werden würde und Möglichkeit Autos in Tiefgarage zu parkieren

Anhang 3: Massnahmenkatalog MIWO

Massnahmen in der Verwaltung

Massnahme 1: Ziele und Massnahmen im Bereich Mobilität formulieren

Massnahme 2: Thema Mobilitätsmanagement in der Verwaltung verankern

Massnahme 3: Die Verwaltung geht mit gutem Beispiel voraus

Massnahmen Langsamverkehr

Massnahme 4: Velofahren und Zufussgehen fördern

Massnahme 5: Velo- und Fusswege verbessern

Massnahme 6: Veloparkierung verbessern / Veloboxen auf öffentlichem Grund prüfen

Massnahme 7: Reparaturservice und Pumpstationen für Velos einrichten / organisieren

Massnahme 8: Leihangebot für Elektrovers, Veloanhänger, Lastenvelos und ev. Velos aufbauen

Massnahmen Versorgung

Massnahme 9: Angebot Alltagsverkauf im Quartierzentrum / ev. in Siedlung verbessern

Massnahmen Mobilitätsdienstleistungen

Massnahme 10: Angebot für Lieferdienst / Depot für Waren- und Paketannahme schaffen

Massnahme 11: Mobility-Standort / mobility@home prüfen / System bekannt machen

Massnahme 12: Günstigere Gemeinschaftskonditionen mit Taxi-Unternehmen aushandeln

Massnahme 13: Plattform für gemeinsame Autonutzung aufbauen (Car-Pooling, privates Car-Sharing)

Massnahme 14: Angebote für Senioren aufbauen, beispielsweise Kurse für Online-Einkauf

Massnahme 15: Angebote für Kinder und Jugendliche aufbauen

Massnahme 16: Mit Mietertickets nachhaltige Mobilitätsangebote (ÖV-Abos, Mobility, Gutscheine für Veloreparatur usw.) vergünstigen

Massnahme 17: Mobilitätsinformationen /-mappen für die BewohnerInnen (ÖV-Haltestellen-Fahrpläne, Lieferdienste, Dienstleistungen etc.) herstellen und zur Verfügung stellen

Massnahme 18: BewohnerInnen mit Anlässen, spezifischen Informationen, Mieterzeitung etc. sensibilisieren für ÖV-Nutzung, Lebensqualität durch nachhaltige Mobilität, Gesundheitsaspekte, attraktive Raumgestaltung etc.

Massnahme 19: Infrastruktur für Elektromobilität bereitstellen

Massnahmen ÖV

Massnahme 20: Verbesserungen ÖV bei den städtischen Verkehrsbetrieben anregen

Massnahmen Verkehrsberuhigung / Parkierung

Massnahme 21: Parkierungsangebot bei zukünftigen Siedlungen restriktiv gestalten und mit nachhaltigen Mobilitätsangeboten / Positionierung der Siedlung verknüpfen

Massnahme 22: Parkplätze kostendeckend bewirtschaften

Massnahme 23: Einrichtung von Begegnungszonen prüfen / Änderung des Verkehrsregimes bei den städtischen Behörden anregen

Massnahme 24: Autofreie Siedlung prüfen