

Das Vorgehen und die Resultate der Studie Verkehrsparen in Siedlung und Quartier

Beiträge von **Thomas Schweizer**, Geschäftsleiter Fussverkehr Schweiz /
Samuel Bernhard, Geschäftsleiter Club der Autofreien der Schweiz CAS

Es gilt das gesprochene Wort

Ausgangslage und Methodik

In der vorliegenden Untersuchung wurden Grundlagen für die wohnungsbezogene Mobilität in der 2000-Watt-Gesellschaft erarbeitet. In sieben Siedlungen von gemeinnützigen Wohnbaugenossenschaften in der Stadt Zürich wurde mittels einer schriftlichen Umfrage das Mobilitätsverhalten der Bewohnenden ermittelt. Es liegen Angaben von 582 Haushalten mit zusammen 1224 Personen vor, was einem Rücklauf von 24% entspricht.

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

Kennwerte

55% der Haushalte sind autofrei. In der untersuchten Siedlung an der Röntgenstrasse hat gar nur jeder 4. Haushalt ein Auto. Zweitautos sind in den untersuchten Siedlungen selten. Nur 5% verfügen über einen Zweitwagen. In der Schweiz sind es 31%. Die Kilometerleistung je Auto liegt bei gut 10'000 km/Jahr und ist damit um 25% tiefer als der schweizerische Vergleichswert.

67% der Haushalte verfügen über mindestens ein Velo. Das ist leicht unter dem schweizerischen Mittel. Namentlich in den kinderreichen Siedlungen gibt es aber mehr Velos als Personen. Insgesamt gibt es 8 Velos auf 10 Personen.

Der öffentliche Verkehr hat eine sehr grosse Bedeutung. 20% verfügen über ein Generalabonnement, 41% über ein ½ Tax-Abo. Für die Schweiz sind es 7% GA-Besitzer und 31% ½-Tax-Abos.

Parkierung

Bezüglich Parkierung weisen die untersuchten Siedlungen z. T. ein sehr tiefes Angebot an siedlungseigenen Parkplätzen auf. Im Durchschnitt liegt der Bestand bei 0.32 Parkplätzen pro Wohnung. Diese Zahl ist stark durch die Siedlung Rütihof geprägt, wo 268 Parkplätze bzw. 1.21 Parkplätze pro Wohnung zur Verfügung stehen. 78 oder 30% stehen hier allerdings leer. In der Nähe bestehen auch keine Blaue Zone-Parkplätze. Ohne die Siedlung Rütihof liegt die Zahl der Parkplätze pro Wohnung bei 0.23.

Auf der anderen Seite gibt es Siedlungen ohne eigene Parkplätze (GBMZ Aussersihl) oder mit einer sehr geringen Anzahl (BEP Industrie). Die Spannweite zwischen den Siedlungen ist also sehr gross. Die Parkierung ist zwar bei allen Siedlungen ein Thema, doch erachtet keine Verwaltung den Status quo – des heute in den untersuchten Siedlungen meist sehr knappen Parkplatzangebotes - als problematisch. Aus den Umfragen bei der Bewohnerschaft kommen widersprüchliche Aussagen. Einige wünschen sich mehr Parkplätze, andere wollen Parkplätze reduzieren.

Interessant ist ein Vergleich zu den Anforderungen gemäss Parkplatzverordnung (PPV) der Stadt Zürich. Werden alle untersuchten Siedlungen zusammen betrachtet, so entspricht die Zahl der an die BewohnerInnen vermieteten Parkplätze ungefähr dem „minimal nötigen Bedarf“ gemäss neuer PPV. Die Zahl der heute insgesamt vorhandenen Autos entspricht ungefähr dem „maximal mögli-

chen Bedarf". Wird bei Neu- oder Umbauten somit mehr als der „minimal nötige Bedarf“ gebaut, so müssen im selben Umfang blaue Zonen-Parkplätze abgebaut werden. Andernfalls ergibt sich ein Überangebot.

Drei von sieben Siedlungen haben mehr Velos als die gemäss neuer PPV geforderte Zahl von Abstellplätzen. Bei vier Siedlungen liegt die Zahl der Velos darunter. Der Bedarf an Veloabstellplätzen ist stark von der Bevölkerungsstruktur abhängig.

Energieaspekte

Auf Basis der erfragten Angaben zum Fahrzeugbesitz, zu den Kilometerleistungen der Motorfahrzeuge und den weiteren Angaben zur Mobilität liess sich die benötigte Energie für die Mobilität abschätzen. Basis war der SIA-Effizienzpfad Energie. Die Energie für die wohnungsbezogene Mobilität wird gemäss SIA in Alltagsmobilität und nicht alltägliche Mobilität aufgeteilt. Bei der Alltagsmobilität liegen die untersuchten Siedlungen bei 44%, bei der nicht alltäglichen Mobilität bei 76 %, insgesamt bei 53% der schweizerischen Werte. Damit sind die Siedlungen nahe beim Ziel der 2000-Watt-Gesellschaft.

Handlungsfelder

Das Projekt Verkehrsparen will mit den gewonnenen Erkenntnissen zum Handeln animieren. Die Empfehlungen und Schlussfolgerungen richten sich primär an die Genossenschaften und die Stadt Zürich.

Ein Überblick über die Handlungsfelder der Genossenschaften zeigt, dass Massnahmen bei der Auto- und Velo-Parkierung umgesetzt werden müssen. Dabei sind kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen vorzusehen. Dies ist teilweise auch beim ÖV und Mobility der Fall. Weitere konkrete Massnahmen können die beteiligten Genossenschaften kurzfristig realisieren. Zu nennen sind Angebote wie: Veloanhänger-Verleih, Online-Shopping-Kurse für die ältere Bewohnerschaft, Annahmestelle für Hauslieferdienste, Abgabe spezifischer Mobilitätsinformationen, Förderung / Plattform für Car-Pooling oder die generelle Förderung von Mobilitätsdienstleistungen, die ein Wohnen in der Siedlung ohne Auto möglich macht.

Handlungsfelder gibt es auch für die Stadt Zürich und weitere Ansprechgruppen. Die Stadt Zürich kann die Genossenschaften beim Thema Parkierung insbesondere bei Ersatzneubau-Projekten unterstützen, beispielsweise mit Information und Beratung. ÖV-Verbesserungen auf Fahrplanebene können von den Genossenschaften angestossen werden, weiterführende Massnahmen in diesem Bereich wie etwa die attraktivere Gestaltung von Haltestellen bedürfen aber der Einbindung der VBZ oder weiterer Partner. Eine weitere Verbesserungsmöglichkeit wäre die Anreicherung der vorhandenen Mobilitätsinformationen zuhanden der BewohnerInnen (Neuzuzüger-Sets) mit lokalen Informationen. Planerische Massnahmen im Bereich Langsamverkehr (Beispiel lokaler Veloverkehr) müssten primär von der Stadt realisiert werden. Dies gilt auch für das Entwickeln von neuen Lösungen für Veloabstellplätze im Strassenraum und weitere nicht direkt von der Genossenschaft beeinflussbare Bereiche wie etwa Strassenführung, Signalisation oder Lebensraumaufwertungen in öffentlichen Raum. Denkbar wäre auch die genauere Untersuchung des Themas Parkierung von Geschäftsautos im Siedlungsgebiet und der damit verbundenen temporären Parkierungsengpässe abends und an Wochenenden.

Nicht bei allen Siedlungen sind alle möglichen Massnahmen zu prüfen. Welche Bereiche beispielsweise für die Siedlung Rütihof 1-3 in Zürich-Höngg relevant sind, zeigt die nachfolgende Darstellung (...).

Chancen für eine nachhaltigere Gestaltung der Mobilität ergeben sich vor allem bei der Siedlungs-Erneuerung. Für den Heizenergiebedarf im Gebäudebereich hat man schon seit längerem Zielwerte und Grenzwerte. In der 2000 Wattgesellschaft sind auch für Mobilitätsenergiebedarf Zielwerte und Grenzwerte zu definieren. Die SIA hat dazu Grundlagen erarbeitet, welche es ermöglichen, eine Baute bereits in der Planungsphase nicht nur bezüglich Erstellung und Betrieb (heizen, beleuchten etc.) zu beurteilen und zu optimieren, sondern auch punkto wohnungsinduzierte Mobilität (Wahl des Standorts, optimiertes gegebenenfalls reduziertes Parkplatzangebot etc.). Die SIA-Merkblätter 2039 und 2040 sind seit dem 1. August 2011 gültig. Nun ist es Aufgabe aller Partner dieses bekannt zu machen, damit möglichst viele 2000-Watt-Gesellschafts-kompatible Projekte realisiert werden können. Dazu kann auch der Bereich Mobilität seinen Beitrag liefern.

Das Entwickeln eines umfassenden Mobilitätsmanagements für Wohnsiedlungen, welches die Information und Beratung von Bauträgern in Sachen Mobilität umfasst, die Konzentration der Parkplätze in Einstellhallen und Aufhebung der Strassenparkplätze verknüpft mit der Umgestaltung des Strassenraums oder die Unterstützung von Bauträgern bei der Optimierung des privaten Parkplatz-Angebotes. Mit einer Potentialabklärung zusammen mit dem Carsharing-Unternehmen Mobility kann für alle Standorte abgeklärt werden, ob die Einrichtung von Standplätzen innerhalb der Siedlung in Frage kommt. Um die Verbreitung von Mobility innerhalb von Siedlungen zu fördern, müsste eine spezifische Kommunikationsstrategie für Carsharing in Genossenschaften entwickelt werden. Weitere erfolgversprechende Ansatzpunkte sind das Prüfen von E-Bike- oder Velo-Vermietung, die Verbesserung von Veloabstellanlagen, die Ergänzung der Fuss- und Veloverkehrsinfrastruktur sowie die Verbesserung der Nahversorgung, indem Einkaufsmöglichkeiten im Quartier geschaffen werden. Insgesamt kann die Förderung verschiedenster Mobilitätsdienstleistungen einen wichtigen Beitrag liefern, dass viele SiedlungsbewohnerInnen ihre persönliche Mobilität weiterhin oder neu ohne eigenes Auto gestalten.

Zürich, 26. Januar 2012

Fussverkehr Schweiz
Thomas Schweizer, Geschäftsleiter
Klosbachstrasse 48
8032 Zürich
Tel./Natel 043 488 40 32/079 434 36 23
(Natel vor und nach MK)
E-Mail: thomas.schweizer@fussverkehr.ch

Club der Autofreien der Schweiz CAS
Samuel Bernhard, Geschäftsleiter
Quellenstrasse 27
8005 Zürich
Tel.: 044 430 19 31/079 747 33 45
(Natel vor und nach MK)
E-Mail: info@clubderautofreien.ch

Verkehrsparen: Erkenntnisse und Handlungsmöglichkeiten der Stadt Zürich

Christina Spoerry, Fachbereichsleiterin Verkehrsstrategien, Tiefbauamt der Stadt Zürich

Es gilt das gesprochene Wort

Für das Referat von Christina Spoerry liegt kein Manuskript vor. Es wird verwiesen auf die Folien zur Medienkonferenz sowie das vom Tiefbauamt der Stadt Zürich gestaltete «Infoblatt 6/2011» (siehe separate Beilagen).

Zürich, 26. Januar 2012

Tiefbauamt der Stadt Zürich
Strategien, Mobilität und Verkehr

Christina Spoerry
Fachbereichsleiterin Verkehrsstrategien

Tel.: 044 412 45 96

E-Mail: christina.spoerry@zuerich.ch

Genutzte und noch ungenutzte Verkehrspar-Potentiale im genossenschaftlichen Wohnungsbau

Ueli Keller, Vorstandsmitglied Schweiz. Verband für Wohnungswesen SVW

Es gilt das gesprochene Wort

Die Anfrage von Fussverkehr Schweiz und dem Club der Autofreien der Schweiz (CAS) nach Unterstützung ihres Forschungsprojekts «Verkehrsparen» haben wir aufgenommen und unsere Verbandsmitglieder gebeten dem Vorhaben die Türe zu öffnen. Obwohl wir nicht viel zu bieten hatten ausser Mehraufwand stiessen wir auf sehr gutes Echo und bedanken uns an dieser Stelle ausdrücklich für die nicht selbstverständliche Bereitwilligkeit und Grosszügigkeit bei dieser Untersuchung mitzumachen.

Aufgrund einer Auswertung des Mikrozensus 2000 durch das Bundesamtes für Raumentwicklung im Jahre 2006 mit dem Titel «Raumstruktur und Mobilität von Personen» war uns natürlich bekannt, dass:

«...Bewohner in verdichteten grosstädtischen Quartieren mit kurzen Distanzen zu wichtigen Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen an einem Tag erwartungsgemäss deutlich geringere Distanzen zurücklegen als Bewohner von schwach verdichteten Einfamilienhausquartieren in Agglomerationsrandgemeinden und in ländlichen Gemeinden...»

und dass

«...Personen mit der permanenten Verfügbarkeit eines Pw, bei sonst gleichen Bedingungen, deutlich höhere Tagesdistanzen als Personen ohne Pw zurücklegen...»

Und darüber hinaus haben wir auch ein bisschen gehofft, dass sich das Mobilitätsverhalten gerade in Genossenschaftssiedlungen positiv unterscheidet vom durchschnittlichen – wir sind drum sehr erfreut, dass sich diese Vermutung mit der vorliegenden Untersuchung nur schon ganz gewöhnlicher Siedlungen bestätigen liess – wenn darüber hinaus noch gezielt Massnahmen getroffen werden, wie sie beispielhaft in den Teilberichten ausgeführt sind, dann lassen sich einige Randbedingungen verändern, die bisher Mobilität zwanghaft mit all ihren Nachteilen und gar nicht freiheitlich bewirkte.

Anzeichen zu dieser Vermutung ergaben sich zum Beispiel aus Meldungen verschiedener Genossenschaften über Leerstände ihrer Tiefgaragen, besonders in neueren Bauten in Aussenquartieren – offensichtlich führt die immer noch gültige, alte Parkplatzverordnung zum Zwang überflüssige Parkplätze zu erstellen. Wir haben deshalb im SVW Zürich einen Leitfaden erarbeitet, der aufzeigt wie mit einem Mobilitätskonzept und seinen Massnahmen der Bedarf und damit auch der behördliche Zwang Parkplätze zu erstellen, reduziert werden kann. <http://www.svw-zh.ch/index.cfm?Nav=35&ID=80>

Die Möglichkeit Mobilität anders, und damit besser siedlungs- und umweltverträglich zu organisieren sind zahlreich. Ein Beispiel das schon einige Aufmerksamkeit gefunden hat, ist das Projekt ‚Sihlbogen‘ in Zürich–Leimbach der Baugenossenschaft Zurlinden. Dieses Projekt ist dem Konzept der 2000-Watt-Gesellschaft verpflichtet und deshalb gibt es im Sihlbogen mehr Wohnungen als Parkplätze. Wer im Sihlbogen wohnt, fährt gratis mit der S-Bahn. Das entsprechende Jahresabonnement ist in der Wohnungsmiete enthalten. Zudem ist ein Car-Sharing-Standort vorgesehen. www.sihlbogen.ch

Auch andere genossenschaftliche Projekte, wie diejenigen der Baugenossenschaft Kalkbreite und der BG mehr als wohnen auf dem Hunzikerareal streben eine möglichst autoarme Siedlung an, mit Massnahmen wie sie heute hier vorgestellt werden. Und die darüber hinaus auch Gebäude konzipieren, die wenig Energie brauchen, viel Gemeinschaft ermöglichen und trotzdem für normale Portemonnaies erschwinglich sind. Projekte die nachhaltig sind im Wirtschaftliche, Sozialen und Ökologischen.

Zürich, 26. Januar 2012

Schweizerischer Verband für Wohnungswesen, SVW

Ueli Keller

Vorstandsmitglied SVW Schweiz

Natel: 079 579 13 67

E-Mail: ueli-keller@bluewin.ch

Mobilitätskonzepte für Wohnsiedlungen

Klaus Zweibrücken, Professor für Verkehrsplanung an der Hochschule Rapperswil, Studiengang Raumplanung

Es gilt das gesprochene Wort

Die Ergebnisse des Projektes „Verkehrsparen im Quartier“ zeigen, dass die Art der Siedlungsstruktur und das Mobilitätsverhalten in einem unmittelbaren Zusammenhang stehen. Auch wenn in diesem Pilotprojekt mit bescheidenem Mitteleinsatz nur einige Wohnsiedlungen untersucht werden konnten, überrascht doch die Eindeutigkeit der Ergebnisse. Die Hypothese, dass es bereits heute Siedlungsformen gibt, die wenig automobile Mobilität verursachen, konnte voll und ganz bestätigt werden. Dies ist auch wichtig im Hinblick auf die Erreichung der Ziele der Energieeinsparung im Bereich der Mobilität. So kann man jetzt sagen, dass Siedlungsformen möglich sind, die im Bereich der Mobilität den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft, so wie sie z.B. in der Gemeindeordnung der Stadt Zürich verankert sind, relativ nahe kommen.

In den studentischen Arbeiten, die dem Projekt zugrunde liegen, konnte auch aufgezeigt werden, welche Bausteine nötig sind, um Wohnsiedlungen mit wenig automobiler Mobilität „betreiben“ zu können. Diese Bausteine liegen einerseits auf der Netz- und Infrastrukturebene, d.h. z.B.

- gute Einbindung der Siedlung in die Fuss- und Velonetze
- kurze Wege zu Nahversorgungseinrichtungen, Schulen und Kindergärten,
- optimaler Zugang zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- wohnungs-/eingangsnah und qualitativ hochwertige Abstellanlagen für Velos

Andererseits spielen jene Faktoren eine Rolle, die mit dem Sammelbegriff „Mobilitätsdienstleistungen“ zusammengefasst werden können, wie z.B.

- Angebote der „kombinierten Mobilität“, z.B. die Verfügbarkeit von Car Sharing-Fahrzeugen in der Siedlung
- Vergünstigte Abonnemente für den öffentlichen Verkehr
- Umfassende Informationen über die Mobilitätsangebote, z.B. für Neuzuzüger

Die Mobilitätsdienstleistungen sollen die Idee verkehrsparender Siedlungsstrukturen (kurze Wege, Nutzungsmischung) in der Form unterstützen, dass der Anreiz zur Nutzung umweltverträglicher Verkehrsmittel steigt. Voraussetzung dafür ist, dass sie am Wohnstandort verfügbar sind und einfach zugänglich sind.

Die studentischen Arbeiten geben auch konkrete Hinweise, wie bei anstehenden Siedlungserneuerungen nachhaltige Mobilitätskonzepte umgesetzt werden können. So sollten z.B. neue Parkierungsanlagen als Sammelgaragen am Rand der Siedlung platziert werden und nicht mehr in den Untergeschossen der Wohnbauten.

Die konkreten Erkenntnisse aufgrund der Untersuchung von Fallbeispielen in Zürich bestätigen auch das, was das Bundesamt für Raumentwicklung im Jahr 2006 aufgrund statistischer Auswertungen (Mikrozensus) herausgefiltert hat:

- Personen verursachen weniger Kilometer-Leistungen, wenn sie in Gemeinden oder Quartieren mit hoher Siedlungsdichte oder in Mehrfamilienhäusern wohnen;
- bestehen gute Nahversorgungsmöglichkeiten, fallen weniger lange Wege an;

Aus Sicht der Mobilitätsforschung wird es nun darum gehen, die Erkenntnisse, die in ihrer Eindeutigkeit überraschen, aber erst auf einigen wenigen Fallbeispielen basieren, durch Untersuchung

weiterer Fallbeispiele zu vertiefen und weiter zu verifizieren. Bisher lag der Fokus auf genossenschaftlichen Siedlungen; es wäre sinnvoll, diesen Fokus in weiterführenden Studien auf andere Wohnsiedlungsformen/-typen auszudehnen.

Zürich, 26. Januar 2012

Hochschule Rapperswil
Institut für Raumentwicklung irap
Professor Klaus Zweibrücken
Oberseestrasse 10
8640 Rapperswil
Tel. 044 364 39 81
E-Mail: klaus.zweibruecken@hsr.ch

Bedeutung des autofreien Wohnens für die Stadt Zürich

Markus Knauss, Co-Geschäftsleiter Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Zürich

Es gilt das gesprochene Wort

Gerade in städtischen Ballungsräumen hat der Autoverkehr viele negative Auswirkungen, wie Luftverschmutzung, übermässigen Lärm, Übernutzung des knappen Raums, aber auch und die enormen Kosten. Allein die Gesundheitskosten der übermässigen Schadstoffbelastung belaufen sich in der Stadt Zürich auf 200 Mio Franken.

Die Stadtzürcher Stimmbevölkerung hat in den letzten Jahren deutliche Zeichen gesetzt, dass sie willens ist, die Verkehrsprobleme in Zürich auf ökologische Weise zu lösen. Der öffentliche Verkehr wird stark ausgebaut (Durchmesserlinie, Tram Zürich West, Ausbau Bahnhof Oerlikon) und die Grundlagen für diese Verkehrspolitik wurden mit der Zustimmung zur 2000-Watt-Gesellschaft und zur Städte-Initiative geschaffen.

Die 2000-Watt-Gesellschaft verlangt nicht nur eine deutliche Energiereduktion, sondern eine noch stärkere Reduktion des CO₂-Ausstosses. Der Verkehr spielt mit einem Anteil einem Drittel am CO₂-Verbrauch eine zentrale Rolle. Der Autoverkehr hat aber nicht nur negative Auswirkungen bei der Energie oder beim Umwelt- oder Klimaschutz. Es rücken zunehmend auch andere Problemstellungen in den Vordergrund.

Autofahren stellt bezüglich Flächenverbrauch das absolut ineffizienteste Verkehrsmittel dar. Gerade in der Stadt, wo der Platz knapp ist und immer knapper wird, ist es viel zu schade, den öffentlichen Raum für Autos und die nötige Infrastruktur, d.h. Parkplätze und Strassen, zu verschwenden. Eine Verlagerung zu effizienteren Verkehrsmitteln ist nötiger denn je. So braucht eine mit dem Auto transportierte Person 50 mal mehr Platz als eine Fussgängerin oder 10 mal mehr Platz als eine Velofahrerin.

Nicht zu unterschätzen sind auch die Kosten. Für Parkplätze sieht das Planungs- und Baugesetz vor, dass Autoabstellplätze auf privatem Grund gebaut werden. Für Parkplätze in Unterniveaugaragen ist mit Kosten von 30'000 bis 40'000 Franken, in Einzelfällen bis zu 70'000 Franken zu rechnen. Weil aber zu viele Parkplätze gebaut wurden, stehen diese oft leer oder können nur unter ihrem Preis vermietet werden. Das führt regelmässig zu Quersubventionierungen der Parkplätze durch die Wohnungsmieten. Mit der neuen Parkplatzverordnung ist endlich die Grundlage für autoarmes oder autofreies Wohnen geschaffen worden.

In der Stadt Zürich liegt autofreies Wohnen im Trend; die Anzahl der Autos nimmt trotz steigender Wohnbevölkerung ab. In einzelnen Stadtquartieren ist dabei ein markanter Rückgang der Motorisierung zu verzeichnen. Im Umfeld der autofreien Wohnsiedlung Kalkbreite ist autofreies Wohnen schon lange selbstverständlich und wird immer beliebter. Im Quartier Sihlfeld stieg die Anzahl autofreier Haushalte zwischen 1998 und 2008 von rund 55 auf 63% im Quartier Langstrasse von 60% auf 70%.

Die vorliegende Studie zeigt nun auf, was es braucht, um das mit vielerlei Vorteilen verbundene Wohnen ohne Auto zu fördern. Der VCS setzt sich als Umweltverband für einen menschen- und umweltverträglichen Verkehr ein. Gerade autofreies Wohnen scheint uns ein ideales Mittel zu sein, die Verkehrsentwicklung menschen- und umweltverträglicher zu machen und so die Zukunft unserer Städte zu garantieren.

Zürich, 26. Januar 2012

Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Zürich
Markus Knauss, Co-Geschäftsführer
Zypressenstrasse 76, PF 820
8040 Zürich

Tel. 044 291 33 00

E-Mail: vcszh@swissonline.ch