



6/2011

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

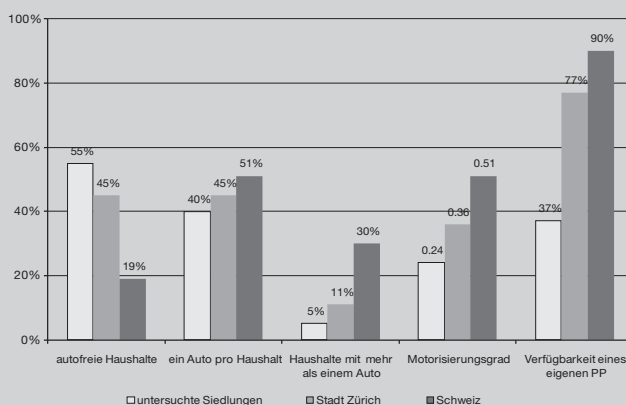
Untersuchungen zum Verkehrsverhalten in sieben Genossenschaftssiedlungen in der Stadt Zürich zeigen, dass deren Bewohnerschaft, verglichen mit dem stadtzürcher Durchschnitt, deutlich weniger motorisiert ist und deutlich weniger Energie im Verkehr verbraucht. Damit steht der Nachweis, dass die 2000-Watt-Gesellschaft in der Mobilität bereits gelebt wird und deren Ziele nicht unerreichbar sind. Aus den Befragungen und Gesprächen haben sich ausserdem Handlungsfelder für weitere Verbesserungsmöglichkeiten ergeben. Dazu gehören Carsharing-Standplätze in den Siedlungen, mehr und bessere Veloabstellplätze oder die Unterstützung der Genossenschaften seitens Stadt für autoarmes Wohnen. Einige Verbesserungen sind kurzfristig realisierbar, andere im Rahmen von Sanierungen bzw. Ersatzneubauten.

«Die Bewohnerschaft von Wohnbaugenossenschaften verhält sich bezüglich Mobilität deutlich ökologischer als der Durchschnitt in der Stadt». Diese Grundhypothese stand am Anfang der Studie «Verkehrsparen in Siedlung und Quartier». Sie wurde 2011 von Fussverkehr Schweiz, dem Club der Autofreien und der Hochschule Rapperswil erarbeitet und vom Verband für Wohnungswesen Zürich, dem Verkehrs-Club Schweiz und dem Tiefbauamt der Stadt Zürich unterstützt.

Die Untersuchung umfasst sieben Siedlungen des gemeinnützigen Wohnungsbaus in der Stadt Zürich mit insgesamt 2400 Wohnungen. Neben der Analyse von Strukturdaten je Siedlung und Gesprächen mit den Verwaltungen der Genossenschaften stand eine Befragung der Bewohnerschaft im Zentrum. Nun liegen die Angaben zum Mobilitätsverhalten und dem daraus abgeleiteten

ten Energieverbrauch von 582 Haushalten mit 1224 Personen vor. Ebenso lassen sich aus den abgefragten Bedürfnissen Handlungsfelder zur Verbesserung der aktuellen Situation ableiten.

Weniger Privatwagen, mehr Generalabonnemente



Kennwerte der untersuchten Siedlungen – motorisierter Individualverkehr

Der Motorisierungsgrad (Autos pro Person) liegt in den untersuchten Siedlungen deutlich tiefer als im städtischen Durchschnitt (bei 0,24 gegenüber 0,36 in der Stadt). Noch grösser ist die Differenz zum schweizerischen Mittelwert. Umgekehrt ist Carsharing in den untersuchten Siedlungen stärker verbreitet (10 % sind Mobilitymitglieder gegenüber stadtweit 5 %), die Verfügbarkeit von Velos ist etwas höher und deutlich mehr Leute haben ein Generalabonnement (20 % gegenüber 13 % stadtweit und 7 % schweizweit).

50 % weniger Mobilitätsenergie

Die Verfügbarkeit von Autos und anderen Verkehrsmitteln wie auch der Besitz von Abonnements des öffentlichen Verkehrs prägen das Verkehrsverhalten massgeblich.

Mobilität + Verkehr informiert in dieser Reihe über aktuelle Planungsgrundlagen, Konzepte und Studien rund um das Thema Mobilität. Weitere Publikationen, Infoblätter, etc. finden Sie im Internet unter: www.stadt-zuerich.ch (Suchbegriff: Infoblätter Verkehrsplanung). Mit Fragen wenden Sie sich bitte an folgende Adresse:

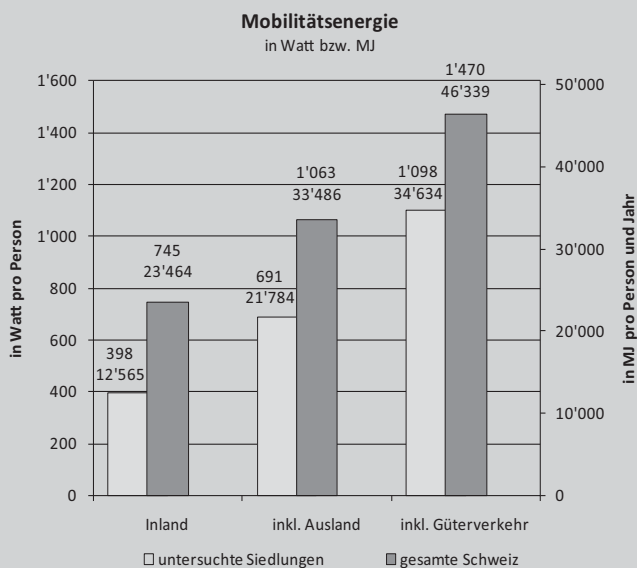
Stadt Zürich, Tiefbauamt, Mobilität + Verkehr
Amtshaus V, Werdmühleplatz 3, Postfach, 8021 Zürich
Telefon 044 412 27 22, Telefax 044 412 27 14, mobilitaet@zuerich.ch, www.stadt-zuerich.ch/mobilitaet

6/2011

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

Nicht überraschend legt die Bewohnerschaft der untersuchten Siedlungen deutlich weniger Kilometer mit Autos zurück als der städtische Durchschnitt. Wird die Fahrleistung der sieben Genossenschaftssiedlungen betrachtet, so legen diese pro Haushalt durchschnittlich 2452 km/Jahr zurück, für die gesamte Stadt liegt der Wert bei 3967 km. Noch deutlicher ist der Unterschied zum schweizerischen Durchschnitt (6416 km). Umgekehrt wird davon ausgegangen, dass die Siedlungsbewohner wesentlich mehr Kilometer mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen. Der aus den Fahrleistungen abgeleitete Energieverbrauch zeigt, dass die Bewohnerschaft der Wohnsiedlungen im Schnitt nur gut halb so viel Mobilitätsenergie verbraucht wie der gesamtschweizerische Durchschnitt!

Bei der folgenden Grafik ist zu berücksichtigen, dass einzig die Säulen «Inland» auf erhobenen Werten beruhen. Bei den beiden anderen Säulen «inkl. Ausland» und «inkl. Güterverkehr» sind schweizerische Durchschnittswerte zu den erhobenen Werten dazugezählt worden. Damit nivellieren sich die Unterschiede.



Mobilitätsenergie in den untersuchten Siedlungen in Zürich und in der Schweiz

Ideen für Verbesserungen

Vor allem aus den Gesprächen mit den Vertreterinnen und Vertretern der Genossenschaften resultierten Vorschläge für konkrete Massnahmen. Sie sind in dem für

jede Siedlung erstellten Teilbericht beschrieben. Zusätzlich erarbeiteten die Studierenden der Hochschule Rapperswil im Rahmen von Semesterarbeiten je Siedlung Mobilitätskonzepte und Mobilitätspläne. Der Hauptbericht und die Teilberichte je Siedlung sowie die Mobilitätskonzepte können bei www.fussverkehr.ch/publikationen bestellt werden.

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

kurzfristig realisierbar
langfristig realisierbar

Übersicht Handlungsfelder Genossenschaften

Weniger Privatparkplätze, mehr Mobility-Standplätze, mehr Mobilitätsinformationen

Massnahmenvorschläge liegen für alle Siedlungen vor, ausser für die Siedlung Herrlig in Altstetten.

Die Handlungsfelder beleuchten unterschiedliche Verbesserungsaspekte, darunter: Minimierung des Parkplatz-Angebots, Mobility-Standplatz in der Siedlung, Konzentration der Parkplätze in Einstellhalle und Aufhebung Strassenparkplätze verknüpft mit Umgestaltung Strassenraum, mehr und sichere Veloabstellplätze in der Siedlung, aber auch bei wichtigen Zielen in der Umgebung, verbesserte Information über vorhandene Mobilitätsangebote, zusätzliche/grössere Begegnungszonen etc. Diese Massnahmenvorschläge werden von den einzelnen Genossenschaften bzw. Siedlungen geprüft und zum Teil auch an Bewohneranlässen thematisiert. Eine aktivere Rolle erwarten die Befragten von der Stadt Zürich. Interesse besteht zum Beispiel an einem Beratungsangebot Mobilität und Wohnen (analog zu Mobilität in Unternehmen, siehe www.miu.ch) oder beim Entwickeln neuer Lösungen für Veloabstellplätze im Strassenraum.

November 2011, WIE