

MIWO - Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen

Optimierung der wohnungsbezogenen Mobilität

Teilbericht Befragung

Arbeitsgemeinschaft Fussverkehr Schweiz, VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Januar 2014



Impressum

MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen Optimierung der wohnungsbezogenen Mobilität

Teilbericht Befragung

Herausgeber

Fussverkehr Schweiz, VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Zürich und Bern, November 2014

Bearbeitung

Thomas Schweizer, Fussverkehr Schweiz
Samuel Bernhard, VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Daniel Baehler, 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 Verkehr
Eliane Leuzinger, Stadt Bern, Amt für Umweltschutz – Fachstelle Mobilitätsberatung
Marc Münster, sanu future learning ag
Viktoria Herzog, Koordinationsstelle Veloverkehr, Kanton Zürich
Stefan Schmidhofer, Allg. Baugenossenschaft Zürich ABZ, Projektleiter Umgebung und Ökologie
Monika Tschannen, Energie Schweiz für Gemeinden
Klaus Zweibrücken, HSR Hochschule für Technik Rapperswil

Kontakt

Fussverkehr Schweiz

Thomas Schweizer, Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich,
www.fussverkehr.ch / Tel. 043 488 40 30

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Samuel Bernhard, Quellenstrasse 27, 8005 Zürich,
www.verkehrsclub.ch / Tel. 044 430 19 31
Hauptsitz: Aarberggasse 61, Postfach 8676, 3001 Bern

Webseite und Download

www.wohnen-mobilitaet.ch

Trägerschaft

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

Inhalt

1.	Zusammenfassung	4
1.1	Motorisierter Verkehr	4
1.2	Velo	5
1.3	Öffentlicher Verkehr	6
1.4	Fazit	7
2.	Einleitung	8
3.	Auswahl der Siedlungen	9
3.	Befragung der Haushalte	10
3.1	Rücklauf	10
4.	Repräsentativität	11
5.	Struktur der untersuchten Siedlungen	12
5.1	Altersstruktur	12
5.2	Haushaltsstruktur	12
5.3	Wohndauer	14
5.4	Ausländeranteil	15
6	Verfügbarkeit von Fahrzeugen	16
6.1	Autos	16
6.2	Velos	18
6.3	Motorräder, Roller, Mofas	19
6.4	Verfügbarkeit von Abos des öffentlichen Verkehrs	20
6.5	Carsharing	22
7.	Fahrleistung	23
8.	Parkierung	25
8.1	Autoparkierung	25
8.2	Einschätzung der Parkierungssituation	26
8.3	Veloparkierung	26
8.4	Parkierung Motorräder, Roller, Mofas	27
9.	Benutzungshäufigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel	29
10.	Zufriedenheit	33
11.	Akzeptanz von Gebühren	38

1. Zusammenfassung

In der vorliegenden Untersuchung wurden Grundlagen für die wohnungsbezogene Mobilität erarbeitet. In neun Siedlungen wurde mittels einer schriftlichen Umfrage das Mobilitätsverhalten der Bewohnenden ermittelt. Erfragt wurden die Verfügbarkeit und die Nutzung von Fahrzeugen und ÖV-Abonnements. Es liegen Angaben von 605 Haushalten mit zusammen 1217 Personen vor, was einem Rücklauf von 29% entspricht.

1.1 Motorisierter Verkehr

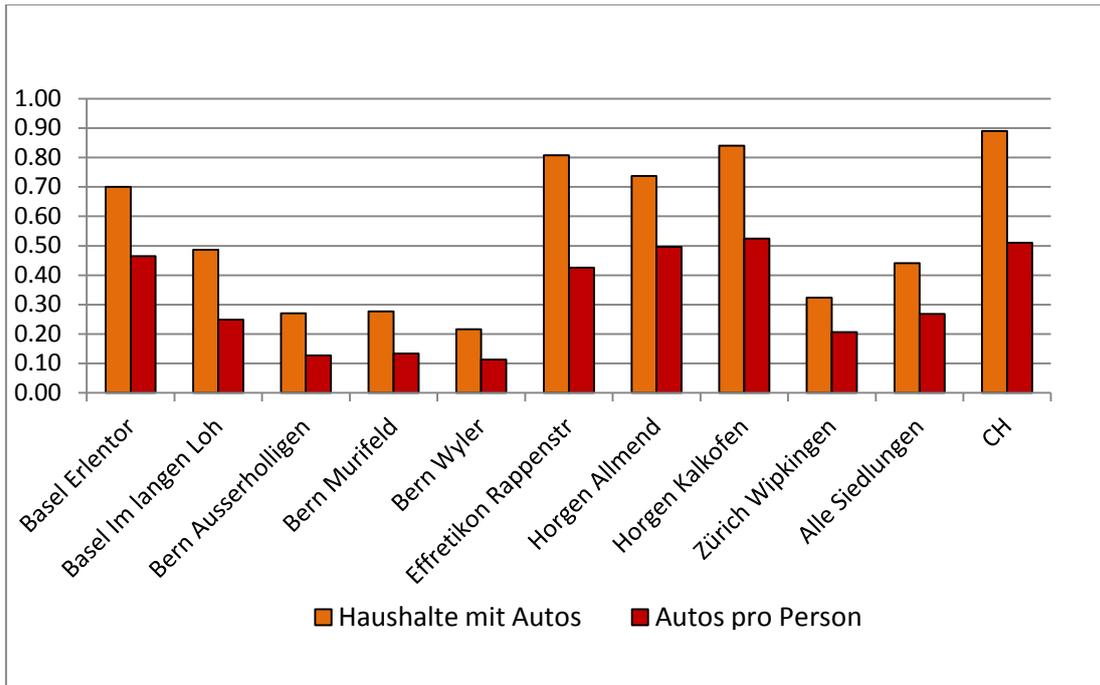


Abb. 1: Autoverfügbarkeit

Die BewohnerInnen der untersuchten Siedlungen sind insgesamt weniger motorisiert als der schweizerische Durchschnitt.

- So leben 56% aller Haushalte ohne Auto, 35% verfügen über ein Auto. Lediglich 9 % der Haushalte verfügen über zwei oder mehrere Autos.
- Der Motorisierungsgrad (Autos pro Person) liegt bei 0.27 und damit deutlich unter dem CH-Durchschnitt (0.51).
- Die Siedlungen können in zwei Gruppen unterschieden werden. Die erste Gruppe zeichnet sich durch einen ausserordentlich geringen Motorisierungsgrad aus (Basel Im langen Loh, Bern Ausserholligen, Bern Murifeld, Bern Wyler, Zürich Wipkingen), sowie eine Gruppe, welche im Bereich des Schweizerischen Durchschnitt liegt (Basel Erlentor, Effretikon Rappenstrasse, Horgen Allmend, Horgen Kalkofen).

Tabelle 1 zeigt die Fahrleistung pro Haushalt unterschieden, ob die ÖV-Erschliessung sehr gut oder gut (A oder B) oder genügend ist (C), bzw. ob die Siedlung zentral, eher zentral oder peripher liegt. Alle zentralen Siedlungen liegen in der ÖV-Gütekategorie A oder B, die peripheren liegen alle in der Gütekategorie C.

Die Unterschiede zwischen den verschiedenen Siedlungen sind markant (Faktor 7). Auffällig ist die Siedlung Erlentor, welche zwar eher zentral liegt, aber als Neubau über eine grosse Zahl von Parkplätzen verfügt und damit auf das autoaffine Publikum ausgerichtet ist.

Fahrleistung pro Haushalt	ÖV-Erschliessung sehr gut oder gut	ÖV-Erschliessung ge- nügend
Lage	Zentral / eher zentral	peripher
Basel Erlentor	14882	
Basel Im langen Loh	5074	
Bern Ausserholligen	2448	
Bern Murifeld	2966	
Bern Wyler	1959	
Effretikon Rappenstr		9596
Horgen Allmend		14533
Horgen Kalkofen		15401
Zürich Wipkingen	3339	
Total Mittelwert	5'111	13'177

Tabelle 1: Fahrleistung

1.2 Velo

68% aller Haushalte verfügen über ein oder mehrere Velos. Dies Zahl entspricht dem Schweizerischen Durchschnitt von 69%. Zwischen den Siedlungen zeigen sich deutliche Unterschiede. Von 40% in Horgen Kalkofen bis 84% in Bern Murifeld.

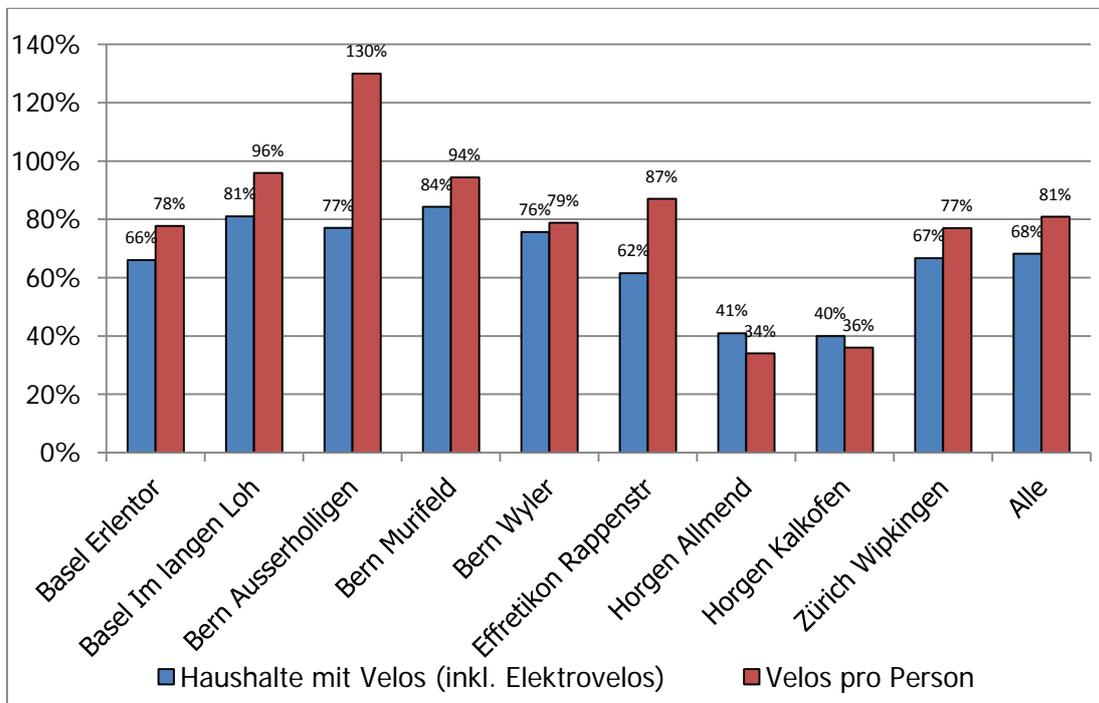


Abb. 2: Veloverfügbarkeit

Die Zahl der Velos pro Person differiert noch deutlicher von 34% bis 120% (das ist also mehr als ein Velo pro Person). Die Anzahl Velos pro Person kann als Indikator für die Affinität zum Velo genommen werden. Gesamtschweizerisch geben 74% der Personen an, sie würden über ein Velo verfügen.

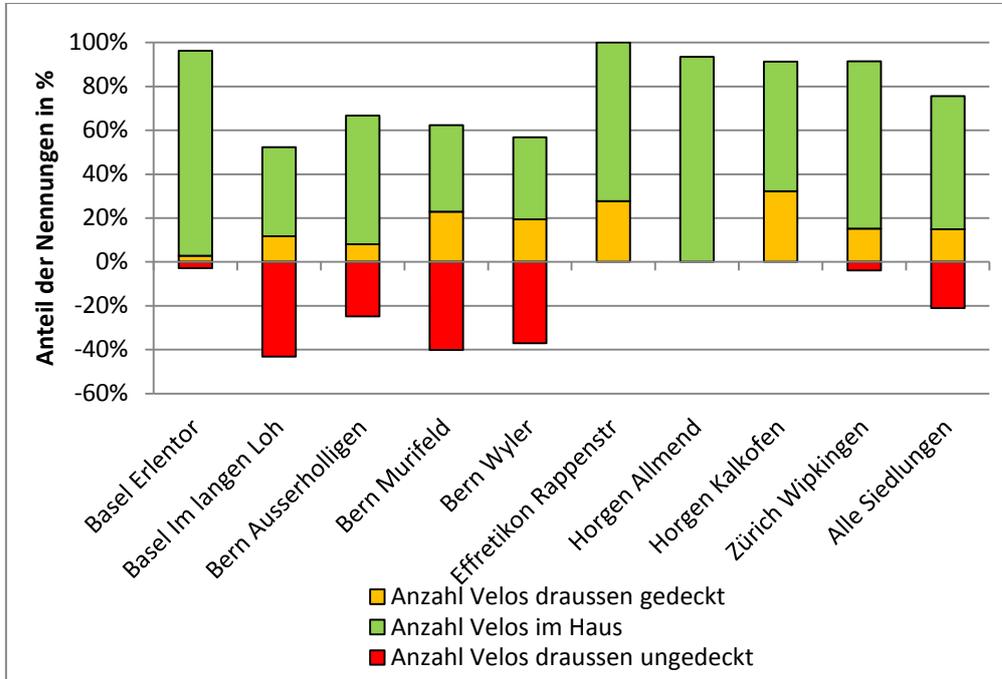


Abb. 3: Abstellsituation Velo

Bei den Veloabstellanlagen zeigt sich ein Bedarf, insbesondere in den Siedlungen Basel Im langen Loh sowie in den drei Siedlungen in Bern, wo ein beträchtlicher Teil draussen ungedeckt abgestellt werden muss.

1.3 Öffentlicher Verkehr

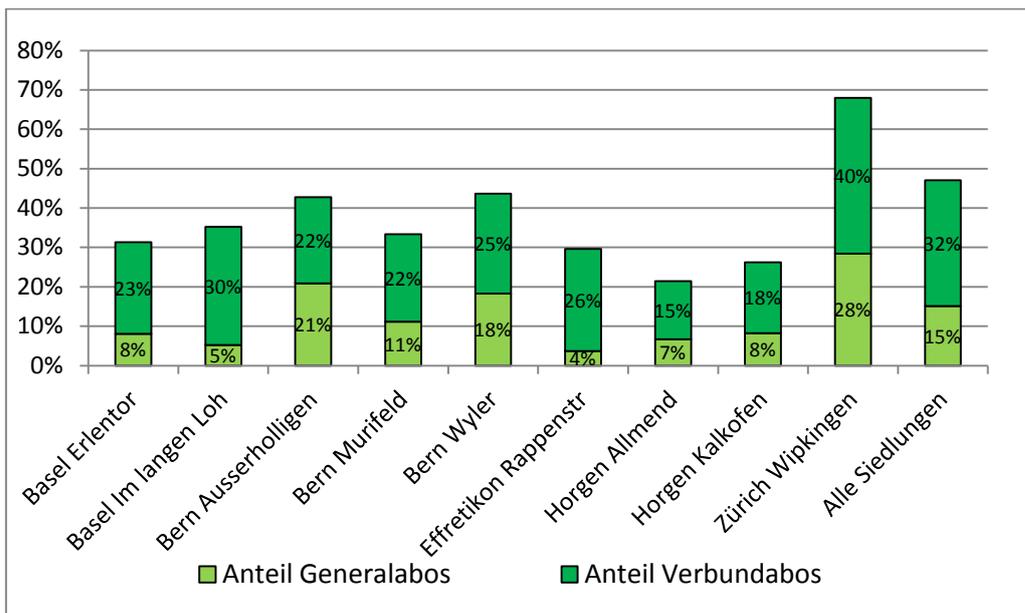


Abb. 4: Verfügbarkeit von Abos des öffentlichen Verkehrs

47% aller BewohnerInnen verfügen über ein Generalabonnement oder über ein Verbundabonnement (CH-Durchschnitt 22%). Sie können somit jederzeit im Umkreis ihres Wohnortes in den ÖV steigen, ohne sich um ein Billet kümmern zu müssen.

Die Siedlungen mit guter bzw. sehr guter ÖV-Erschliessung (vgl. Tab. 1) haben höhere Abo-Quoten. Die Siedlungen mit „nur“ genügender ÖV-Erschliessung liegen nahe beim Schweizerischen Mittel (Horgen Allmend) oder leicht darüber (Effretikon Rappenstrasse, Horgen Kalkofen)

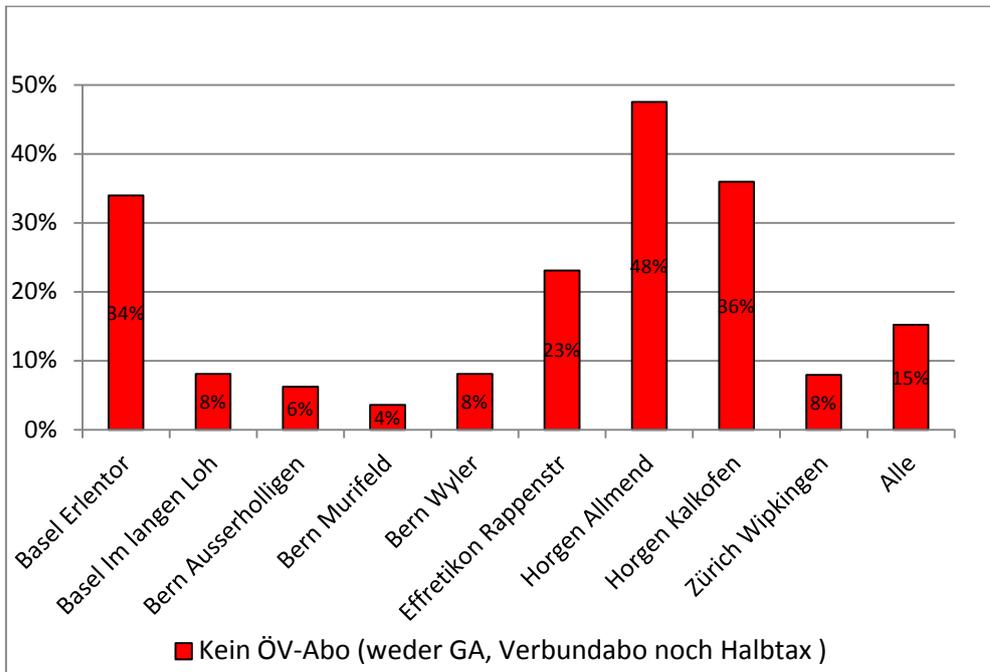


Abb. 5: Haushalte ohne ÖV-Abos

Noch deutlicher sind die Unterschiede, wenn die Zahl der Haushalte betrachtet wird, welche kein ÖV-Abo besitzen (weder GA, noch Verbundabo, noch Halbtax). (CH-Durchschnitt 44%)

1.4 Fazit

Die Auswertung pro Siedlung zeigt den aktuellen Stand bezüglich Mobilität und liefert Hinweise, in welchen Bereichen Potenziale für die Beeinflussung der Mobilität bestehen. Der Quervergleich zwischen den Siedlungen zeigt eine grosse Streuung bei fast allen Parametern.

Die Lage der Siedlung ist sicherlich entscheidend, wobei periphere Lage und ÖV-Qualität parallel verlaufen. Auch das Alter der Siedlung dürfte eine grosse Rolle spielen. Ältere Siedlungen befinden sich meist an einer zentraleren Lage, weisen wenige oder keine eigenen Parkplätze auf.

2. Einleitung

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

Ähnlich wie beim bereits etablierten Mobilitätsmanagement in Unternehmen wird mit einer breiten Kooperation von Siedlungsverwaltungen, Bewohnerschaft und öffentlicher Hand ein Management-Instrument aufgebaut.

Bei der wohnungsbezogenen Mobilität erhalten der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr einen höheren Stellenwert und ihr Anteil soll gesteigert werden.

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

Es konnten 9 Siedlungen in den fünf Städten Basel, Bern, Effretikon, Horgen und Zürich für die Durchführung dieses Pilotprojektes gewonnen werden.

Das Gesamtprojekt umfasst

- Eine Bestandsanalyse der Mobilität vor Ort
- Eine Umfrage bei den BewohnerInnen
- Ein Mobilitätskonzept mit möglichen Umsetzungsmassnahmen
- Erste Umsetzungsmassnahmen

Der vorliegende Teilbericht enthält die Resultate der schriftlichen Umfrage bei den BewohnerInnen. Sie fand in den Monaten März und April 2013 statt. Der Umfragebogen (siehe Anhang) wurde mit einem Begleitschreiben der Hausverwaltung in die Briefkästen verteilt. Die Rückantwortkarte war als Geschäftsantwortkarte konzipiert und konnte somit kostenlos zurückgesandt werden. Zur Erhöhung der Rücklaufquote wurde unter den Rücksendungen ein REKA-Gutschein verlost.

3. Auswahl der Siedlungen

Die Auswahl der Wohnquartiere erfolgte unter folgenden Gesichtspunkten:

- Mindestens 100 Wohneinheiten
- Verschiedene Städte und Gemeinden, auch Agglomerationsgemeinden
- homogene Besitzstruktur je Siedlung (in der Hand einer Trägerschaft)
- Berücksichtigung verschiedener Lagequalitäten der Siedlungen (peripher, zentral)
- unterschiedlich Besitzstrukturen (Genossenschaften, städtische Liegenschaftsverwaltungen Pensionskasse)
- unterschiedliches Jahr der Erstellung

Folgende zehn Siedlungen wurden ausgewählt:

Stadt Quartier	Siedlung	Trägerschaft	Anzahl Wohnungen	Zentralität	Baujahr	Bezeichnung im weiteren Bericht
Basel	Erlentor	Pensionskasse des Bundes PUBLICA verwaltet durch Privera	189	zentral	2010	Basel Erlentor
Basel	Im langen Loh	Wohnbaugenossenschaft Im langen Loh	186	zentral	1920 - 22	Basel Im langen Loh
Bern	Ausserholligen	Liegenschaftsverwaltung Stadt Bern	126	zentral	1920	Bern Ausserholligen
Bern	Murifeld	Liegenschaftsverwaltung Stadt Bern	266	zentral	1921 - 1926	Bern Murifeld
Bern	Wyler	Liegenschaftsverwaltung Stadt Bern	132	zentral	1917 - 1924	Bern Wyler
Effretikon	Rappenstrasse / Illnauerstrasse	Allgemeine Baugenossenschaft Zürich (ABZ)	127	peripher	1968 / 1969	Effretikon Rappenstr.
Horgen	Allmend	Allgemeine Baugenossenschaft Zürich (ABZ)	374	peripher	1968 - 1974	Horgen Allmend
Horgen	Kalkofen	Allgemeine Baugenossenschaft Zürich (ABZ)	160	peripher	1964	Horgen Kalkofen
Zürich Wipkingen	BEP Kolonien Letten / Wasserwerk	Baugenossenschaft des eidg. Personals (BEP)	495	zentral	1921 - 1947	Zürich Wipkingen
Zürich Höngg	Rütihof	Baugenossenschaft Sonnengarten	222	peripher	1984 - 1997	Zürich Rütihof

Tabelle 2: Übersicht Siedlungen

In die Befragung wurden 9 Siedlungen einbezogen.

Die Siedlung Rütihof Höngg der Baugenossenschaft Sonnengarten, wurde bereits bei der Vorläufer-Untersuchung 2010/2011 befragt. Zusammen mit der Verwaltung der BG Sonnengarten werden hier erste Massnahmen im Mobilitätsbereich umgesetzt.

3. Befragung der Haushalte

3.1 Rücklauf

Es wurden 9 Siedlungen mit zusammen 2'025 Wohnungen in die Befragung aufgenommen. 605 Fragebogen (29%) wurden retourniert.

Tabelle 3 gibt eine Übersicht über den Rücklauf je Siedlung.

	Basel Erlentor	Basel Im langen Loh	Bern Ausserholligen	Bern Muri-feld	Bern Wyler	Effretikon Rappenstr.	Horgen Allmend	Horgen Kalkofen	Zürich Wipkingen	Total
Anzahl Haushalte je Siedlung	189	186	126	266	132	127	374	160	495	2055
Anzahl retournierte Fragebogen	50	74	48	83	37	26	61	25	201	605
Rücklauf in %	26%	40%	38%	31%	28%	20%	16%	16%	41%	29%

Tabelle 3: Rücklauf der Fragebogen

Insgesamt konnte ein hoher Rücklauf erreicht werden. Die höchsten Rücklaufquoten konnten in den zentralen und älteren Siedlungen erreicht werden mit Werten von rund 40%.

Die hohe Rücklaufquote dürfte auf folgende Faktoren zurückzuführen sein:

- Der Fragebogen wurde mit einem Begleitbrief der Verwaltung versehen. Der Absender war damit klar sichtbar.
- Die Weiterbearbeitung durch eine Hochschule dürfte sich ebenfalls positiv ausgewirkt haben.
- Das Thema Mobilität ist für die Bevölkerung und insbesondere auch für die befragten Personen von grosser Wichtigkeit. Darauf weisen auch die vielen und z.T. ausführlichen Bemerkungen hin, welche auf den Fragebogen angebracht wurden.
- Der Fragebogen war als Geschäftsantwortkarte gestaltet und musste nicht frankiert werden.
- Ein Wettbewerb mit einer Verlosung eines REKA-Checks von CHF 100.- dürfte die Rücksendung auch positiv beeinflusst haben.

Die Antworten kamen zu 54% von Frauen und zu 45% von Männern. 1% machte keine Angaben zum Geschlecht.

4. Repräsentativität

Eine hohe Rücklaufquote ist ein starkes Indiz für eine gute Repräsentativität. Zusätzlich wurde der Wohnungsspiegel der Verwaltung mit dem Wohnungsspiegel der Rückantworten verglichen.

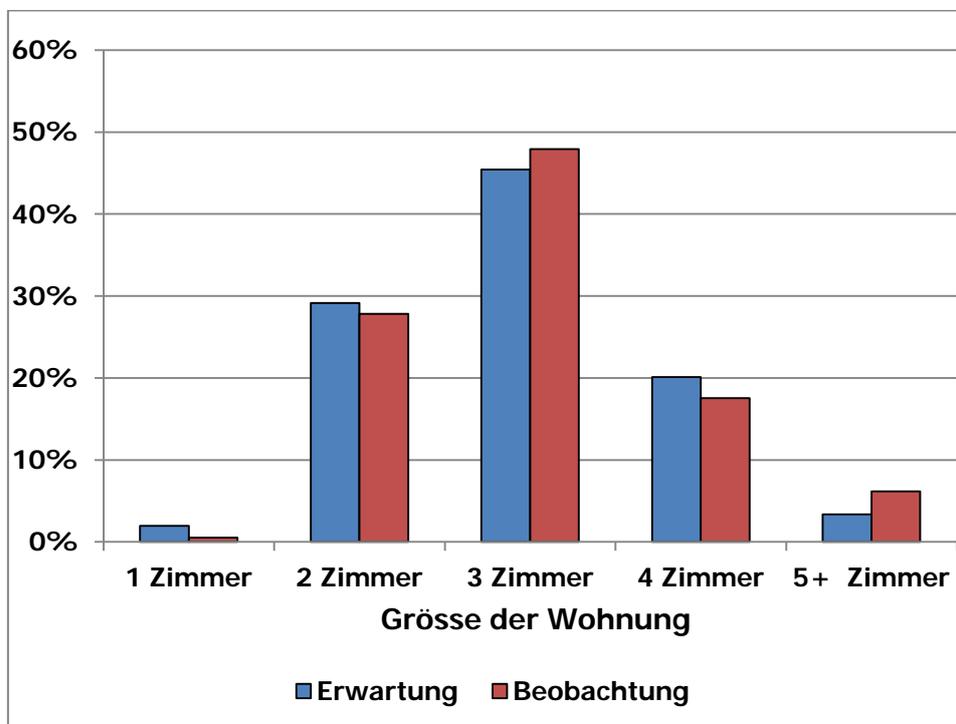


Abb. 6: Verteilung der Wohnungsgrössen (alle Siedlungen)

Erwartung = Zahl der Wohnungen je Grösse in Prozent

Beobachtung = Anzahl retournierter Fragebogen je Wohnungsgrösse in Prozent

Die Wohnungen mit 1/2 – Zimmern wurden abgerundet.

Die Abbildung zeigt, dass die Verteilung der Wohnungsgrössen aus den Fragebogen mit der Verteilung der Wohnungsgrössen in den Siedlungen gut übereinstimmt.

	Basel Erlentor	Basel Im langen Loh	Bern Ausserholligen	Bern Murifeld	Bern Wylers	Effretikon Rappenstr.	Horgen Allmend	Horgen Kalkofen	Zürich Wipkingen	Total
Anzahl Haushalte	50	74	48	83	37	26	61	25	201	605
Anzahl Personen	99	173	110	180	71	54	135	61	334	1217
Anzahl Personen pro Haushalt	2.0	2.3	2.3	2.2	1.9	2.1	2.2	2.4	1.7	2.0

Tabelle 4: Anzahl Personen in den befragten Haushalten

Insgesamt konnten Angaben von 1'217 Personen erfragt werden. In einem Haushalt leben durchschnittlich 2 Personen. 1.7 sind es in Wipkingen, 2.4 in Horgen Kalkofen.

5. Struktur der untersuchten Siedlungen

Die Siedlungen weisen in Bezug auf die Struktur der Bewohnerschaft grosse Unterschiede auf. Die folgenden Unterkapitel geben einen kurzen Überblick zu ausgewählten Merkmalen.

5.1 Altersstruktur

	Basel Erlentor	Basel Im langen Loh	Bern Ausserholligen	Bern Murifeld	Bern Wyler	Effretikon Rapenstr.	Horgen Allmend	Horgen Kalkofen	Zürich Wipkingen	Total
Befragte im Alter unter 30 Jahren	11 22%	5 40%	1 2%	10 12%	3 8%	1 4%	6 10%	8 32%	16 8%	61 10%
Befragte im Alter zwischen 30 und 50 Jahren	23 46%	30 27%	34 71%	51 61%	17 46%	6 23%	14 23%	10 40%	82 41%	267 44%
Befragte im Alter zwischen 50 und 65 Jahren	9 18%	17 15%	7 15%	14 17%	10 27%	10 38%	14 23%	3 12%	50 25%	134 22%
Befragte im Alter von mehr als 65 Jahren	6 12%	21 18%	6 13%	8 10%	5 14%	8 31%	25 41%	2 8%	45 22%	126 21%
k. Angabe	1 2%	1 1%	0 0%	0 0%	2 5%	1 4%	2 3%	2 8%	8 4%	17 3%
Total	50 100%	74 100%	48 100%	83 100%	37 100%	26 100%	61 100%	25 100%	201 100%	605 100%

Tabelle 5: Altersstruktur der befragten Personen

Es fällt auf, dass je nach Siedlung der Anteil unter 30-jähriger und der Anteil über 65-jähriger Bewohnerinnen und Bewohner, die den Fragebogen ausgefüllt haben, sehr unterschiedlich ist.

5.2 Haushaltstruktur

	Basel Erlentor	Basel Im langen Loh	Bern Ausserholligen	Bern Murifeld	Bern Wyler	Effretikon Rapenstr.	Horgen Allmend	Horgen Kalkofen	Zürich Wipkingen	Total
Keine Kinder	39 78%	51 69%	32 67%	44 53%	25 68%	21 81%	47 77%	16 64%	167 83%	442 74%
1 Kind	5 10%	3 4%	5 10%	19 23%	6 16%	0 0%	2 3%	6 24%	22 11%	68 12%
2 Kinder	4 8%	12 16%	8 17%	19 23%	5 14%	4 15%	12 20%	2 8%	12 6%	78 12%
3 und mehr Kinder	2 4%	8 11%	3 6%	1 1%	1 3%	1 4%	0 0%	1 4%	0 0%	17 2%
Total	50 100%	74 100%	48 100%	83 100%	37 100%	26 100%	61 100%	25 100%	201 100%	605 100%

Tabelle 6: Anzahl Kinder im Haushalt

Mehr als die Hälfte der befragten Haushalte in allen Siedlungen haben keine Kinder. Die Unterschiede sind aber beträchtlich, wie auch die Anzahl Kinder pro Haushalt zeigt (vgl. Abb. 7): in Bern Murifeld sind es 53% Haushalte ohne Kinder, in Zürich Wipkingen 83%.

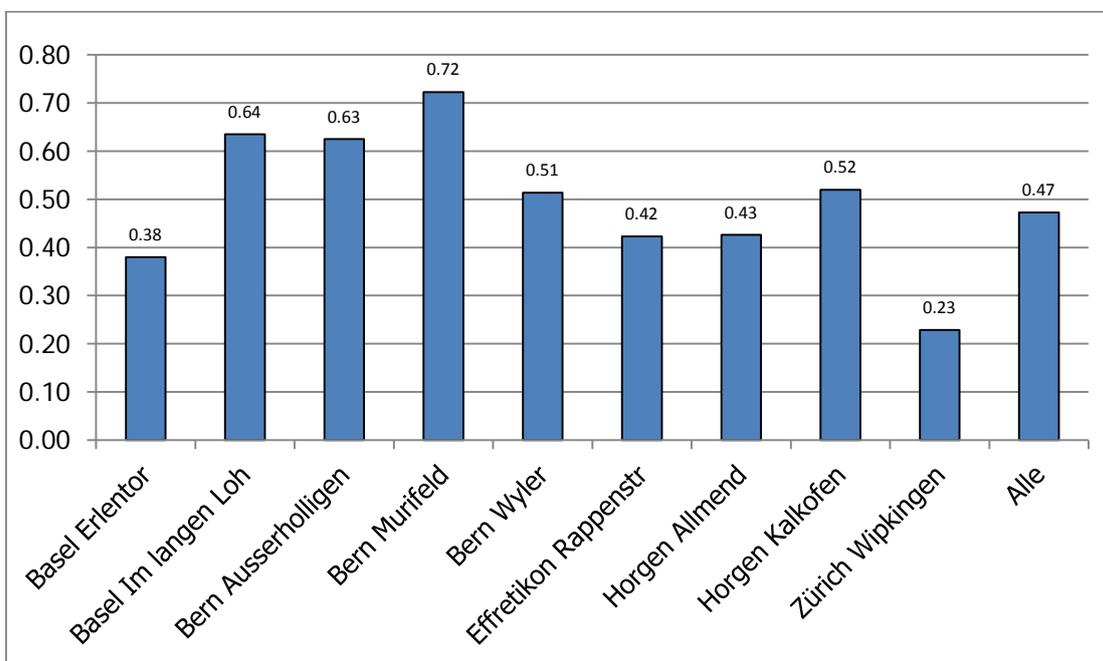


Abb. 7: Anzahl Kinder (jünger 18 Jahre) im Haushalt

	Basel Erlentor	Basel Im langen Loh	Bern Ausserholligen	Bern Murifeld	Bern Wylar	Effretikon Rappenstr.	Horgen Allmend	Horgen Kalkofen	Zürich Wipkingen	Total
Alleinerziehende/r mit Kind(ern)	1 2%	6 8%	5 10%	18 22%	8 22%	1 4%	2 3%	2 8%	10 5%	53 9%
Erwachsenen-haushalt mit mehreren Personen	2 4%	0 0%	2 4%	3 4%	2 5%	2 8%	6 10%	4 16%	1 0%	22 4%
Paar Erwachsene mit Kind(ern)	10 20%	18 24%	12 25%	21 25%	6 16%	5 19%	12 20%	7 28%	25 12%	116 19%
Paar Erwachsene ohne Kind(er)	13 26%	8 11%	10 21%	7 8%	3 8%	2 8%	5 8%	6 24%	38 19%	92 15%
Rentnerhaushalt mit 2 Personen	3 6%	12 16%	2 4%	4 5%	0 0%	5 19%	14 23%	0 0%	18 9%	58 10%
Single erwachsene Person	20 40%	17 23%	13 27%	27 33%	12 32%	5 19%	8 13%	5 20%	81 40%	188 31%
Single RentnerIn	1 2%	12 16%	4 8%	3 4%	5 14%	6 23%	14 23%	1 4%	27 13%	73 12%
k.Angabe	0 0%	1 1%	0 0%	0 0%	1 3%	0 0%	0 0%	0 0%	1 0%	3 0%
Total	50 100%	74 100%	48 100%	83 100%	37 100%	26 100%	61 100%	25 100%	201 100%	605 100%

Tabelle 7: Haushaltstruktur

Erstaunlich bei der Haushaltstruktur ist die hohe Zahl der Single-Haushalte (vgl. Abb. 8), namentlich in Basel Erlentor und Zürich Wipkingen.

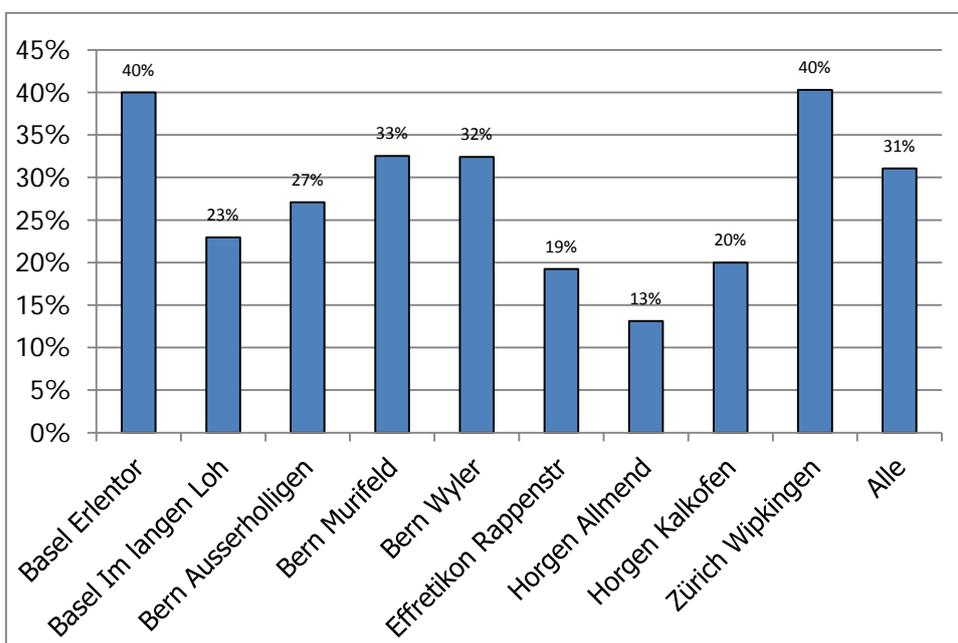


Abb. 8: Anteil der Single-Haushalte

5.3 Wohndauer

	Basel Erlentor	Basel Im langen Loh	Bern Ausserholligen	Bern Murifeld	Bern Wyler	Effretikon Rappenstr.	Horgen Allmend	Horgen Kalkofen	Zürich Wipkingen	Total
weniger als 1 Jahr	7 14%	5 7%	1 2%	5 6%	2 5%	1 4%	3 5%	0 0%	15 7%	39 6%
1-3 Jahre	16 32%	10 14%	10 21%	15 18%	6 16%	5 19%	9 15%	4 16%	38 19%	113 19%
3-5 Jahre	27 54%	9 12%	4 8%	13 16%	6 16%	3 12%	4 7%	2 8%	15 7%	83 14%
5-10 Jahre	0 0%	11 15%	9 19%	20 24%	4 11%	2 8%	16 26%	5 20%	55 27%	122 20%
mehr als 10 Jahre	0 0%	38 51%	23 48%	29 35%	18 49%	15 58%	27 44%	14 56%	77 38%	241 40%
k.Angabe	0 0%	1 1%	1 2%	1 1%	1 3%	0 0%	2 3%	0 0%	1 0%	7 1%
Total	50 100	74 100	48 100	83 100	37 100	26 100	61 100	25 100	201 100	605 100

Tabelle 8: Wohndauer

In den meisten Siedlungen beträgt die Mietdauer von knapp der Hälfte der Befragten mehr als 10 Jahre. Ausnahme bildet hier die 2010 erstellte Siedlungen Erlentor in Basel.

5.4 Ausländeranteil

	Basel Erlentor	Basel Im langen Loh	Bern Ausserholligen	Bern Murifeld	Bern Wyler	Effretikon Rappenstr.	Horgen Allmend	Horgen Kalkofen	Zürich Wipkingen	Total
SchweizerIn	31 62%	70 95%	44 92%	73 88%	29 78%	23 88%	49 80%	13 52%	176 88%	508 84%
AusländerIn	19 38%	3 4%	4 8%	10 12%	7 19%	2 8%	11 18%	12 48%	24 12%	92 15%
k.Angabe	0 0%	1 1%	0 0%	0 0%	1 3%	1 4%	1 2%	0 0%	1 0%	5 1%
Total	50 100%	74 100%	48 100%	83 100%	37 100%	26 100%	61 100%	25 100%	201 100%	605 100%

Tabelle 9: Nationalität der befragten Personen

	Basel Erlentor	Basel Im langen Loh	Bern Ausserholligen	Bern Murifeld	Bern Wyler	Effretikon Rappenstr.	Horgen Allmend	Horgen Kalkofen	Zürich Wipkingen	Total
SchweizerIn	11 38%	40 91%	26 84%	44 83%	17 94%	13 87%	29 76%	10 56%	69 75%	259 77%
AusländerIn	18 62%	4 9%	5 16%	9 17%	1 6%	2 13%	9 24%	8 44%	23 25%	79 23%
Total	29 100%	44 100%	31 100%	53 100%	18 100%	15 100%	38 100%	18 100%	92 100%	338 100%

Tabelle 10: Nationalität der zweiten Personen

Hohe Ausländeranteile weisen die Siedlungen Basel Erlentor und Horgen Kalkofen auf. In Basel sind es eher gut gestellte, in Horgen eher Bewohner mit Migrationshintergrund.

6 Verfügbarkeit von Fahrzeugen

6.1 Autos

	Basel Erlentor	Basel Im langen Loh	Bern Ausserholligen	Bern Murifeld	Bern Wyler	Effretikon Rappenstr	Horgen Allmend	Horgen Kalkofen	Zürich Wipkingen	Total
befragte Haushalte	50	74	48	83	37	26	61	25	201	605
Anzahl HH ohne Auto	15	38	35	60	29	5	16	4	136	338
Anzahl HH ohne Auto in %	30%	51%	73%	72%	78%	19%	26%	16%	68%	56%

Anzahl HH mit 1 Auto	25	29	12	22	8	19	24	12	61	212
Anzahl HH mit 2 Auto	9	7	1	1	0	2	20	7	4	51
Anzahl HH mit 3 Auto	1	0	0	0	0	0	1	2	0	4
Total HH mit Autos	35	36	13	23	8	21	45	21	65	267
Anzahl Autos	46	43	14	24	8	23	67	32	69	326
Anzahl Autos pro HH	0.92	0.58	0.29	0.29	0.22	0.88	1.10	1.28	0.34	0.54

Anzahl Bew. in befr. HH	99	173	110	180	71	54	135	61	334	1'044
Motorisierungsgrad Anzahl Autos /Pers.	0.46	0.25	0.13	0.13	0.11	0.43	0.50	0.52	0.21	0.27

Tabelle 11: Autoverfügbarkeit

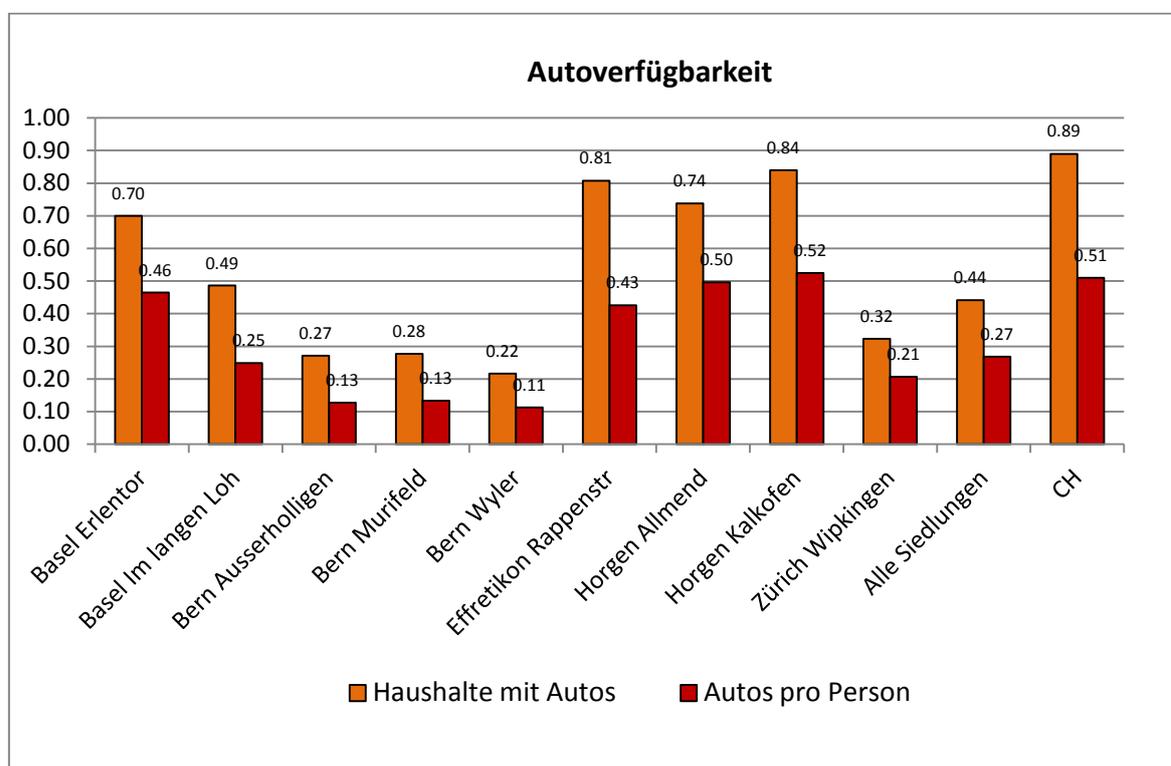


Abb. 9: Autoverfügbarkeit

44% aller Haushalte verfügen über ein Auto, 56% sind autofrei. 14% der Haushalte verfügen über ein Motorrad, einen Roller oder ein Mofa (vgl. Tab. 12 bzw. Abb. 13). In den meisten Fällen ist das Motorrad ergänzend zum Auto. Lediglich 31 Haushalte (9%) sind autofrei, verfügen aber über ein oder mehrere Motorräder.

Die Zahl der Haushalte mit Motorfahrzeugen (Autos und Motorräder) ist daher etwas höher als die Zahl der Haushalte mit Autos.

Die Siedlungen Allmend und Kalkofen in Horgen weisen mit 0.50 und mit 0.52 Autos pro Person den höchsten Motorisierungsgrad auf und sie entsprechen damit dem gesamtschweizerischen Mittel (0.52)¹

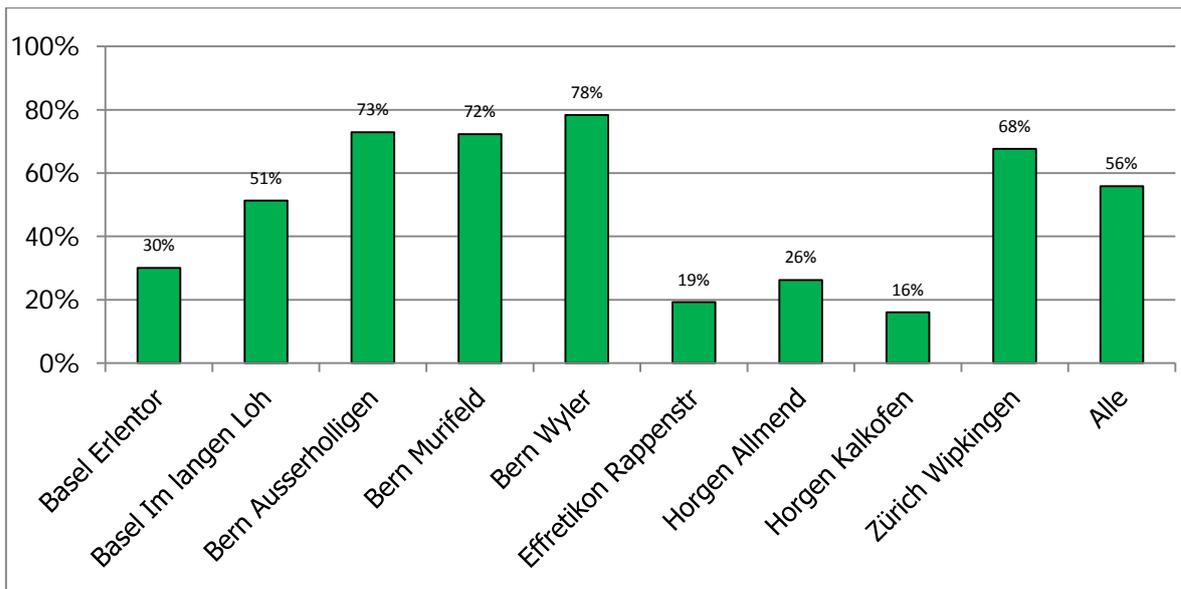


Abb. 10: Anteil autofreie Haushalte

Die Zahl der autofreien Haushalte schwankt zwischen 78% (Bern Wyler) und 16% (Horgen Kalkofen). Siedlungen, welche eher peripher liegen bzw. die ÖV-Erschliessung nur mittelmässig ist, weisen deutlich geringere Anteile an autofreien Haushalten auf (CH-Mittel 21%)².

¹ Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2012), Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, Neuchâtel und Bern
² Ebd.

6.2 Velos

	Basel Erlentor	Basel Im langen Loh	Bern Ausserholligen	Bern Murifeld	Bern Wyler	Effretikon Rappenstr	Horgen Allmend	Horgen Kalkofen	Zürich Wipkingen	Alle Siedlungen
befragte Haushalte	50	74	48	83	37	26	61	25	201	605
Haushalt mit Velos	35	60	37	71	28	16	24	10	129	407
Anteil HH mit Velos	70%	81%	77%	86%	76%	62%	39%	40%	64%	67%

Anzahl Bewohner	99	173	110	180	71	54	135	61	334	1217
Anzahl Velos	71	165	143	161	56	47	45	22	251	961
Anzahl Elektrovelos	6	2	0	9	0	0	1	0	6	24
Total Velos (inkl. Elektrovelos)	77	167	143	170	56	47	46	22	257	985
Anzahl Velos pro Bewohner	78%	97%	130%	94%	79%	87%	34%	36%	77%	81%

Tabelle 12: Verfügbarkeit von Velos

Die Zahl der Velos pro Person schwankt zwischen 70 – 90%. In Bern Ausserholligen gibt es mehr Velos als Bewohner. Auffällig ist die tiefe Veloüberfügbarkeit in den Siedlungen in Horgen (vgl. Abb. 11), bzw. der hohe Anteil von Haushalten ohne Velos (vgl. Abb. 12). Insgesamt verfügen 67 % der Haushalte über mindestens ein Velo (CH-Mittel 69 %).

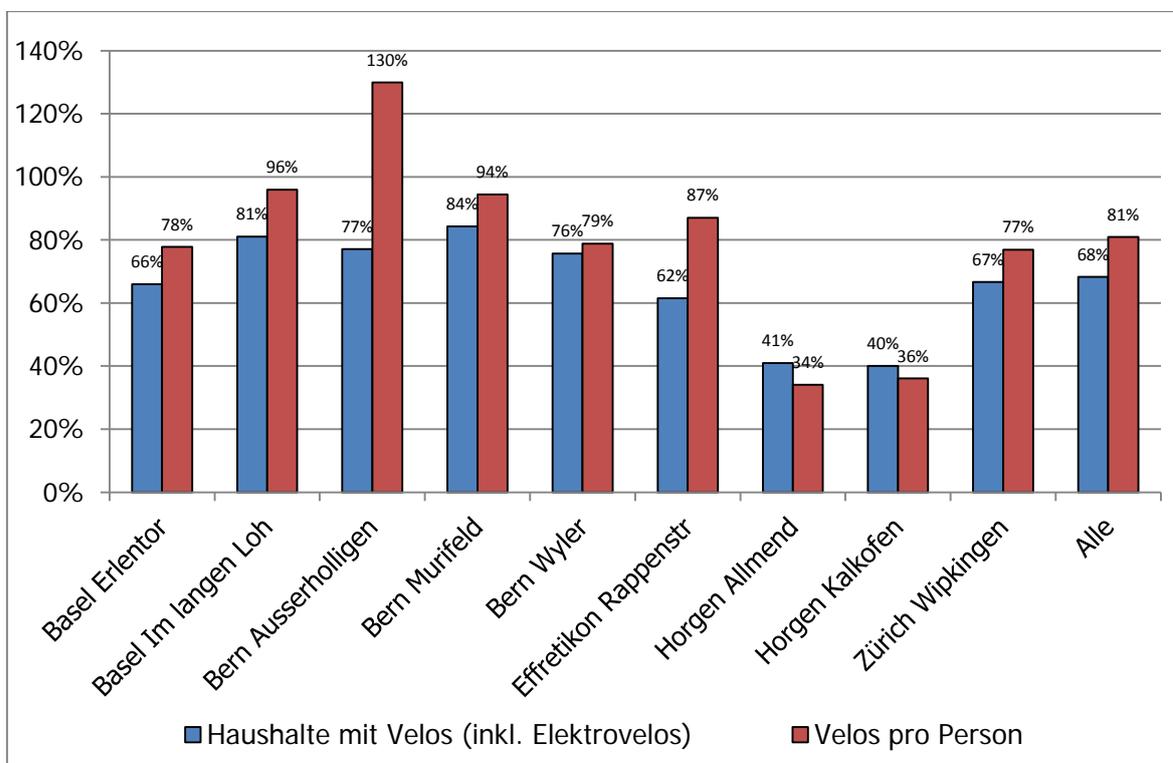


Abb. 11: Verfügbarkeit von Velos

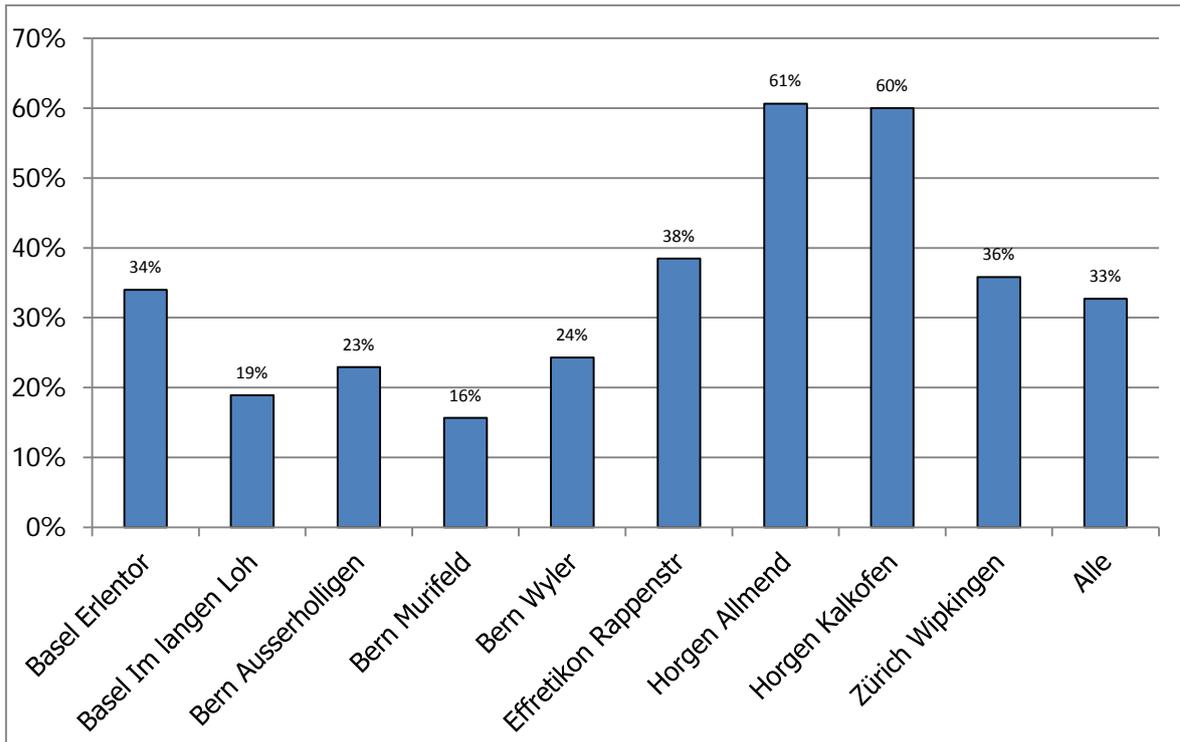


Abb. 12: Haushalte ohne Velos

6.3 Motorräder, Roller, Mofas

	Basel Erlentor	Basel Im langen Loh	Bern Ausserholligen	Bern Murifeld	Bern Wyler	Effretikon Rappenstr	Horgen Allmend	Horgen Kalkofen	Zürich Wipkingen	Alle
Anzahl Haushalte	50	74	48	83	37	26	61	25	201	605
kein Motorrad	42	63	41	76	33	22	56	17	170	520

1 Motorrad	5	10	5	6	4	2	4	1	22	59
2 Motorräder	2	1	1	1	0	1	1	5	7	19
3 Motorräder	1	0	1	0	0	1	0	2	1	6
4 Motorräder	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Total HH mit Motorräder	8	11	7	7	4	4	5	8	31	85
Anteil Haushalte mit Motos	16%	15%	15%	8%	11%	15%	8%	32%	15%	14%

Tabelle 13: Verfügbarkeit Motorräder, Roller, Mofas

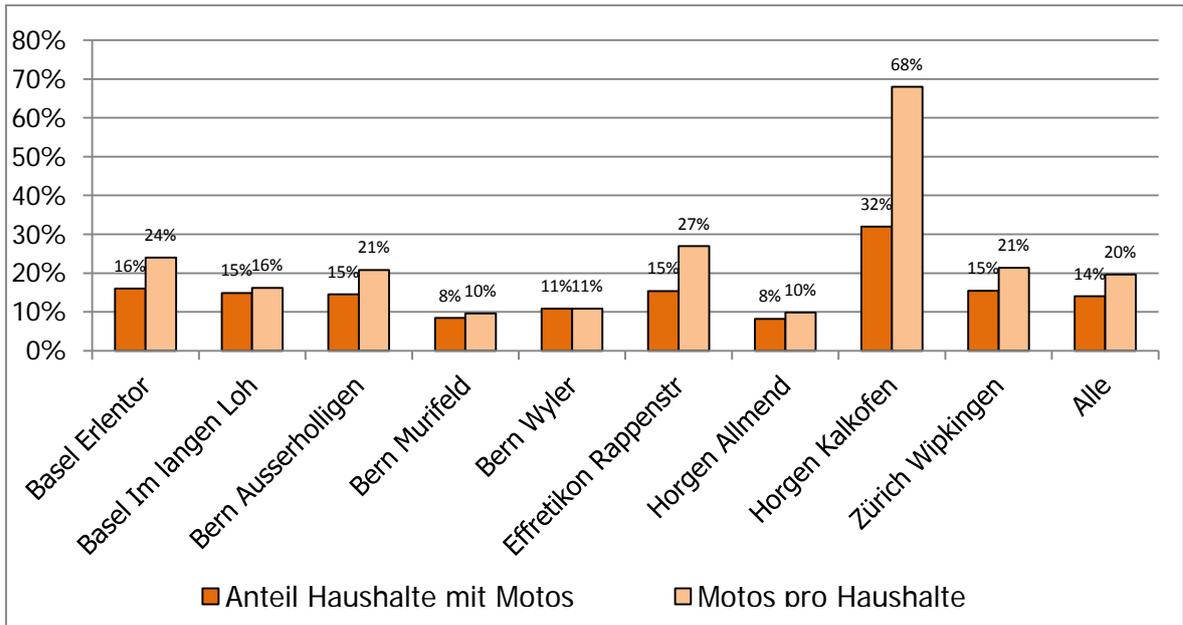


Abb. 13: Motorräder, Roller und Mofas

In jedem siebten Haushalt (14%) steht ein Motorrad, ein Roller oder ein Mofa. Eine ausserordentlich hohe Verfügbarkeit besteht mit 32% in Horgen Kalkofen (CH-Mittel 12%).

6.4 Verfügbarkeit von Abos des öffentlichen Verkehrs

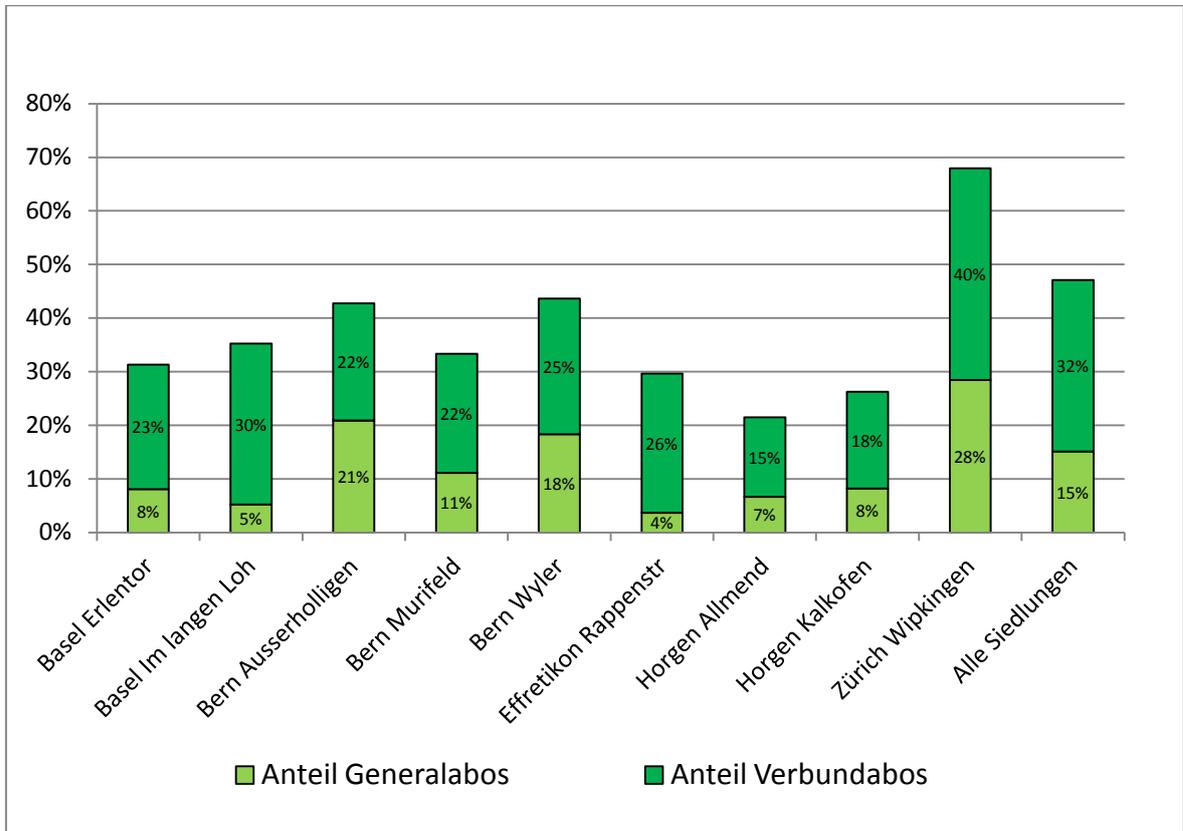


Abb. 14: Verfügbarkeit von Abos des öffentlichen Verkehrs

Die Anteile der Personen, welche über ein Generalabonnement (GA) oder ein Verbundabonnement verfügen, liegen bei durchschnittlich 48% (CH-Mittel 10% GA und 14% Verbundabos, insgesamt 24%). Auffällig ist die hohe ÖV-Affinität der Siedlung Zürich Wipkingen mit einem Anteil von 77% von Abo-Besitzern (GA + Verbundabos).

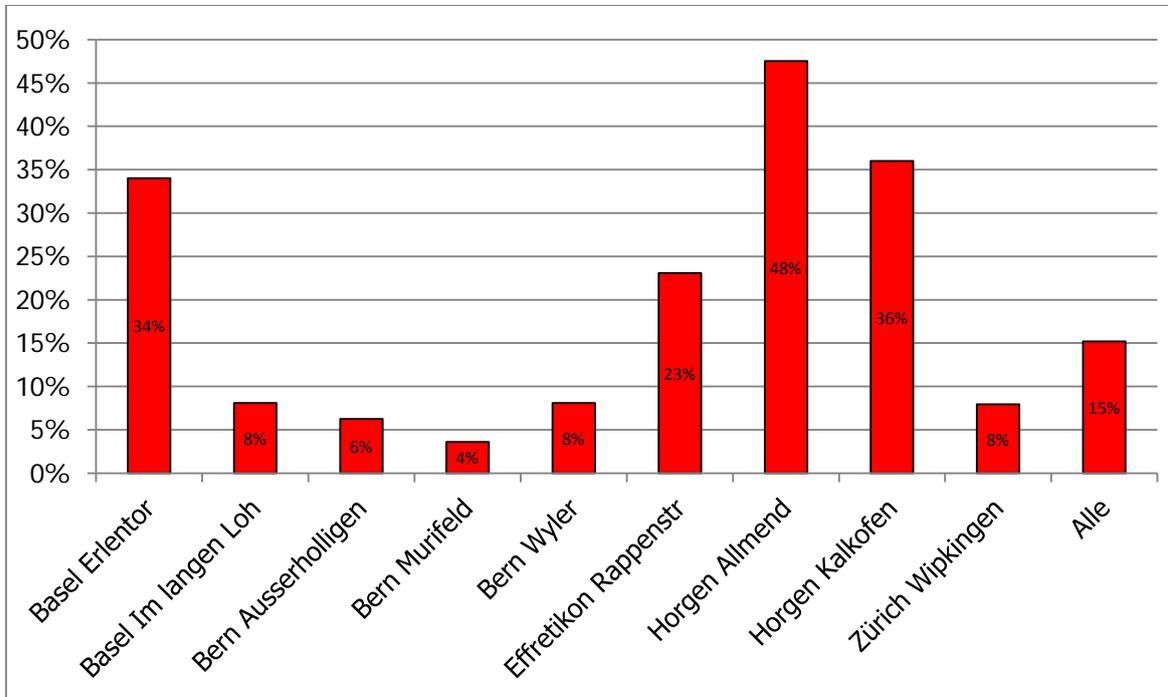


Abb. 15: Haushalte ohne Abos des öffentlichen Verkehrs

Interessant ist die Betrachtung der Haushalte, welche weder über ein Halbtax, noch über Verbund- oder Generalabonnement verfügen (15%). Fast die Hälfte aller Haushalte in der Siedlung Allmend Horgen und ca. 35% in den Siedlungen Kalkofen und Erlentor sind nicht ÖV-affin.

6.5 Carsharing

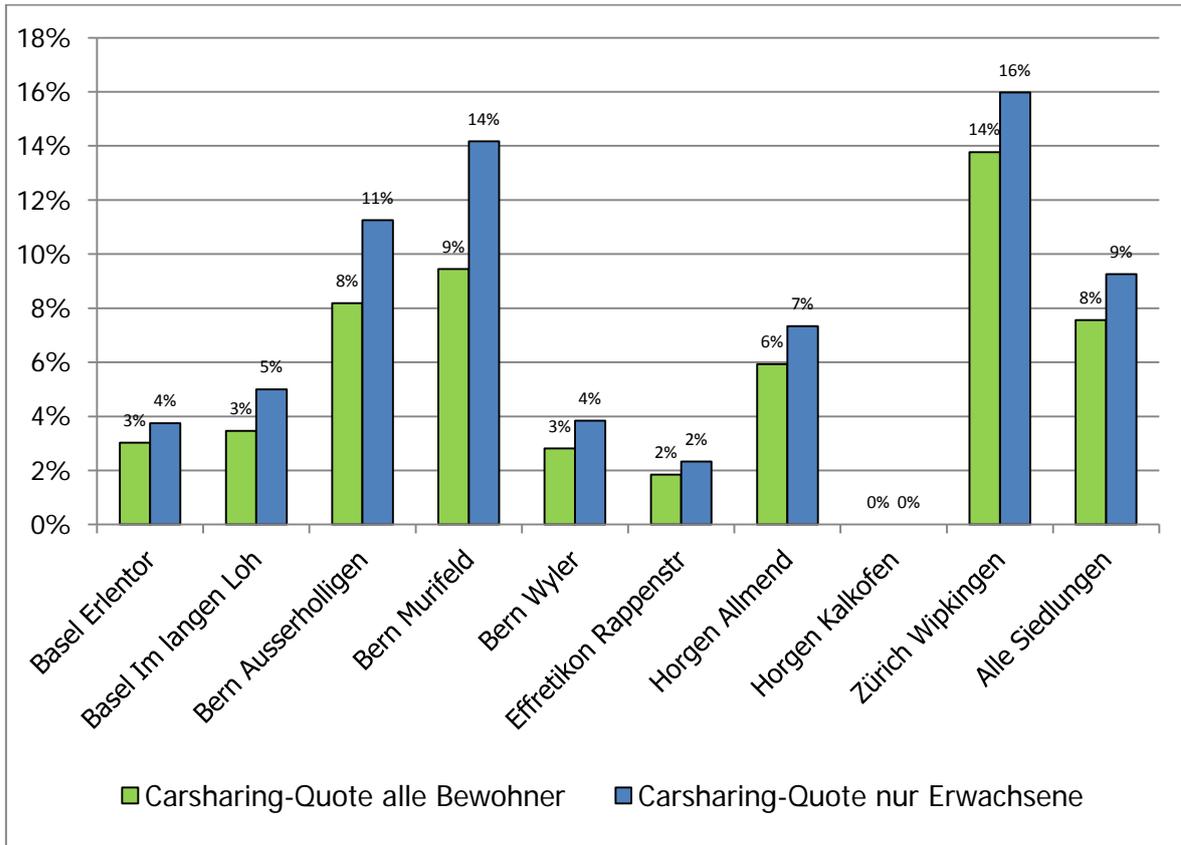


Abb. 16: Anteil der Bewohner mit Carsharing-Mitgliedschaft

16% der erwachsenen Personen sind in Zürich Wipkingen Mitglied der Carsharing-Organisation Mobility. Auch in Bern Ausserholligen und Murfeld sind die Anteile über 10% und damit sehr hoch. Immerhin 4 befragte Personen oder 7% sind in der Siedlung Allmend Horgen Mitglied von Mobility, dies obwohl das nächste Auto ca. 2.5km entfernt am Bahnhof Horgen steht. In Horgen Kalkofen ist niemand von den Befragten Mitglied. Eher gering sind auch die Quoten der beiden Basler Siedlungen, in Bern Wyler und in Effretikon Rappenstrasse.

7. Fahrleistung

	Basel Erlentor	Basel Im langen Loh	Bern Ausserholligen	Bern Murifeld	Bern Wyler	Effretikon Rappenstr	Horgen Allmend	Horgen Kalkofen	Zürich Wipkingen	Total
Fahrleistung pro HH	14'882	5'074	2'448	2'966	1'959	9'596	14'533	15'401	3'339	6'195
Fahrleistung pro Person	7'516	2'171	1'068	1'368	1'021	4'620	6'567	6'312	2'009	3'590
Fahrleistung pro Auto	18'603	8'733	9'792	10'704	9'063	10'848	13'231	12'834	9'726	12'391

Tabelle 14: Fahrleistung pro Haushalt, pro Person und pro Auto

Die durchschnittliche Fahrleistung pro Auto liegt bei 12'400km (CH-Mittel 12'000). (Tabelle 14) Ausserordentlich hohe Fahrleistungen sind in der Siedlung Basel Erlentor zu verzeichnen. Sie weist sowohl pro Auto als auch pro Haushalt und pro Person mit Abstand die höchsten Werte aus. Unterdurchschnittliche Werte liegen in den städtischen Siedlungen vor. Diese liegen pro Haushalt bzw. pro Person um Faktor drei unter dem Mittelwert. Auch pro Auto werden in städtischen Siedlungen (wiederum Ausnahme Erlentor) ca. 20% geringere Fahrleistungen angegeben als in den Siedlungen in Horgen und Effretikon.

Tabelle 15 zeigt die Fahrleistung (Fahrleistung pro Haushalt) unterschieden, ob die ÖV-Erschliessung sehr gut oder gut (A oder B) oder genügend ist (C), bzw. ob die Siedlung zentral, eher zentral oder peripher liegt. Alle zentralen Siedlungen liegen in der ÖV-Gütekategorie A oder B, die peripheren liegen alle in der Gütekategorie C.

Die Unterschiede zwischen den verschiedenen Siedlungen sind markant (Faktor 7). Auffällig ist die Siedlung Erlentor, welche zwar eher zentral liegt, aber als Neubau über eine grosse Zahl von Parkplätzen verfügt und damit auf das autoaffine Publikum ausgerichtet ist.

Fahrleistung pro Haushalt	ÖV-Erschliessung sehr gut oder gut	ÖV-Erschliessung genügend
Lage	Zentral / eher zentral	peripher
Basel Erlentor	14882	
Basel Im langen Loh	5074	
Bern Ausserholligen	2448	
Bern Murifeld	2966	
Bern Wyler	1959	
Effretikon Rappenstr		9596
Horgen Allmend		14533
Horgen Kalkofen		15401
Zürich Wipkingen	3339	
Total Mittelwert	5'111	13'177

Tabelle 15: Fahrleistung

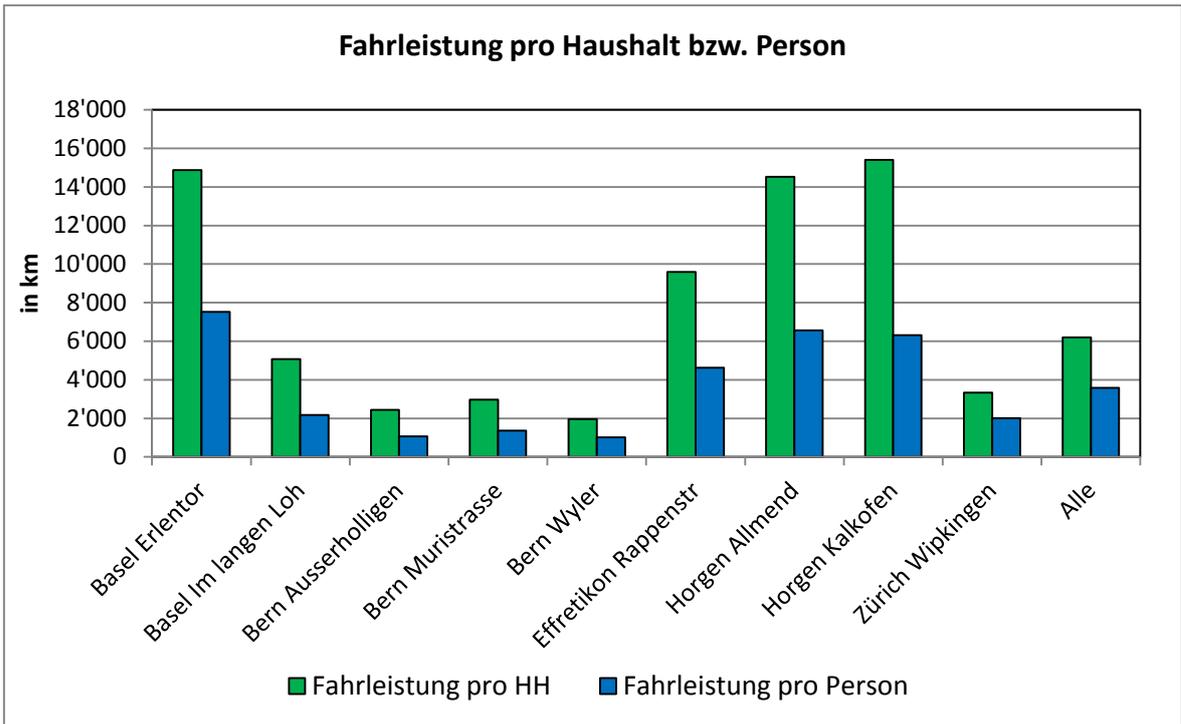


Abb. 17: Fahrleistung pro Haushalt und pro Person

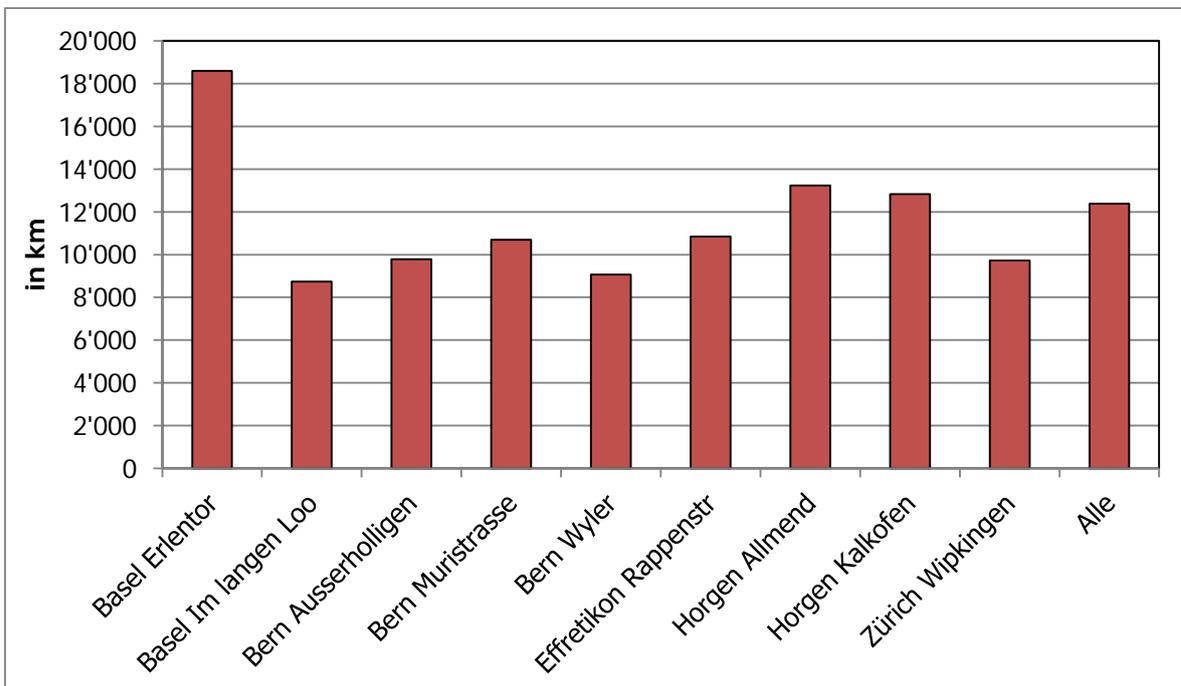


Abb. 18: Fahrleistung pro Auto

8. Parkierung

8.1 Autoparkierung

	Basel Erlentor	Basel Im langen Loh	Bern Ausserholligen	Bern Murifeld	Bern Wyler	Effretikon Rappenstr	Horgen Allmend	Horgen Kalkofen	Zürich Wipkingen	
Öffentlicher Parkplatz	1 2%	28 65%	9 64%	21 88%	5 63%	1 4%	0 0%	2 6%	39 57%	106 33%
Private PP innerhalb Siedlung	39 85%	3 7%	3 21%	3 13%	0 0%	19 83%	56 84%	23 72%	6 9%	152 47%
Private PP ausserhalb Siedlung	6 13%	1 2%	1 7%	0 0%	0 0%	1 4%	3 4%	0 0%	18 26%	30 9%
keine Angabe	0 0%	11 26%	1 7%	0 0%	3 38%	2 9%	8 12%	7 22%	6 9%	38 12%
Total	46 100%	43 100%	14 100%	24 100%	8 100%	23 100%	67 100%	32 100%	69 100%	326 100%

Tabella 16: Autoparkierung

In den Siedlungen Basel Erlentor, Effretikon und Horgen wird fast ausschliesslich auf privaten Parkplätzen parkiert. In den anderen Siedlungen mehrheitlich im öffentlichen Strassenraum.

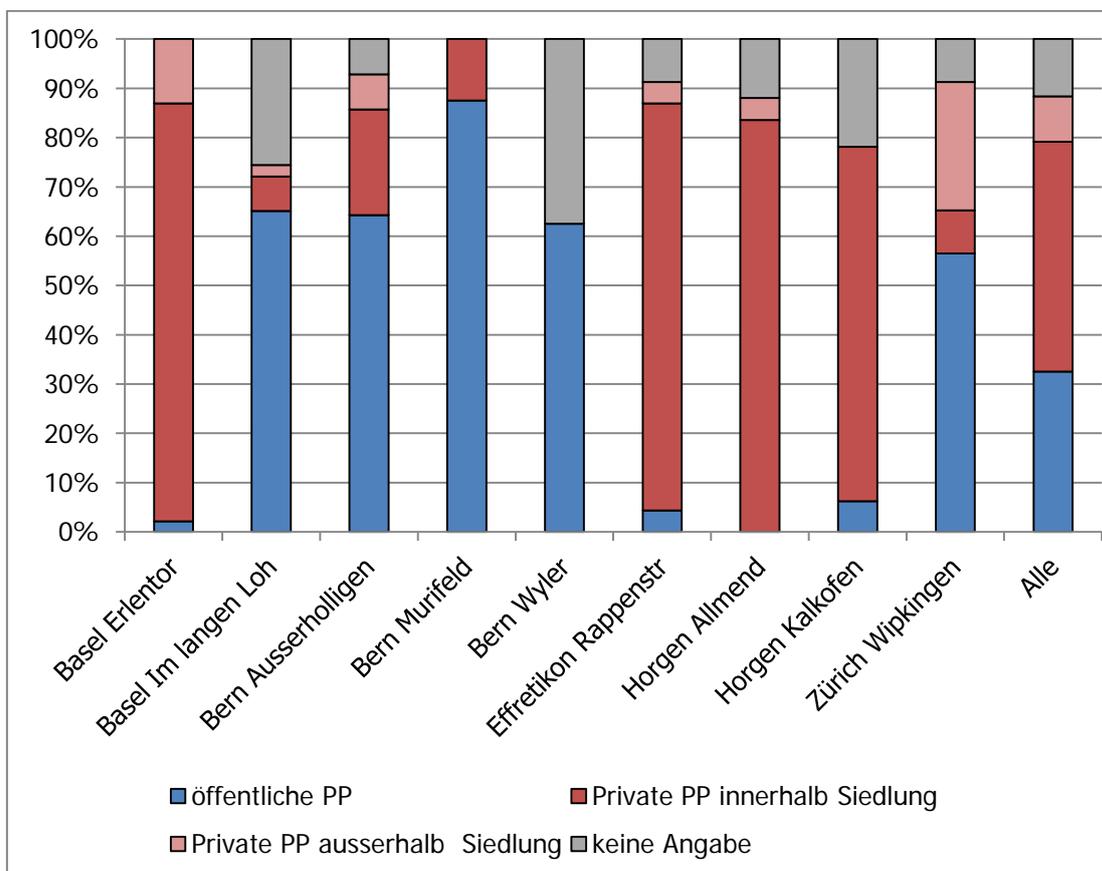


Abb. 19: Autoparkierung

8.2 Einschätzung der Parkierungssituation

Die Parkplatzsituation wurde bezogen auf die öffentlichen Strassenparkplätze erfragt. Die Frage lautete: „Sind sie der Meinung, dass es zu wenige oder zu viele öffentlichen Strassenparkplätze in der Umgebung ihrer Wohnsiedlung gibt?“

Die Situation wird sehr unterschiedlich beurteilt, insbesondere auch innerhalb der Siedlungen. Mit Ausnahme von Bern Ausserholligen sind die Anteile der befragten Bewohnerinnen und Bewohner, welche einen Mangel an Parkplätzen sehen, grösser (54%). Ein Drittel der Befragten ist mit der Situation zufrieden. Durchschnittlich 12% sind der Meinung, dass es zu viele Strassenparkplätze hat.

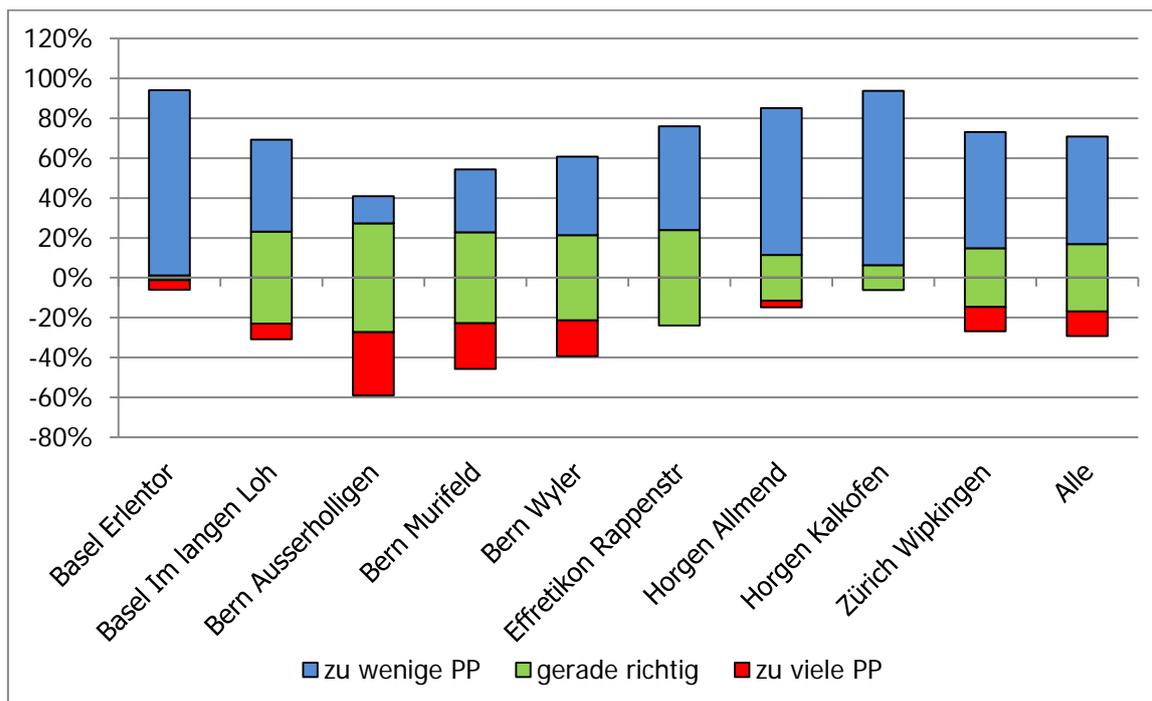


Abb. 20: Einschätzung Parkplatzsituation

8.3 Veloparkierung

	Basel Erlentor	Basel Im langen Loh	Bern Ausserholligen	Bern Murifeld	Bern Wyler	Effretikon Rappenstr	Horgen Allmend	Horgen Kalkofen	Zürich Wipkingen	Alle Siedlungen
Anzahl Velos im Haus	72	68	84	67	21	34	43	13	196	598
Anzahl Velos draussen gedeckt	2	17	10	36	12	13	0	9	36	135
Anzahl Velos draussen ungedeckt	2	63	31	63	23	0	0	0	9	191
keine Angabe	1	19	18	4	0	0	3	0	16	61
Total	77	167	143	170	56	47	46	22	257	985

Tabelle 17: Veloparkierung

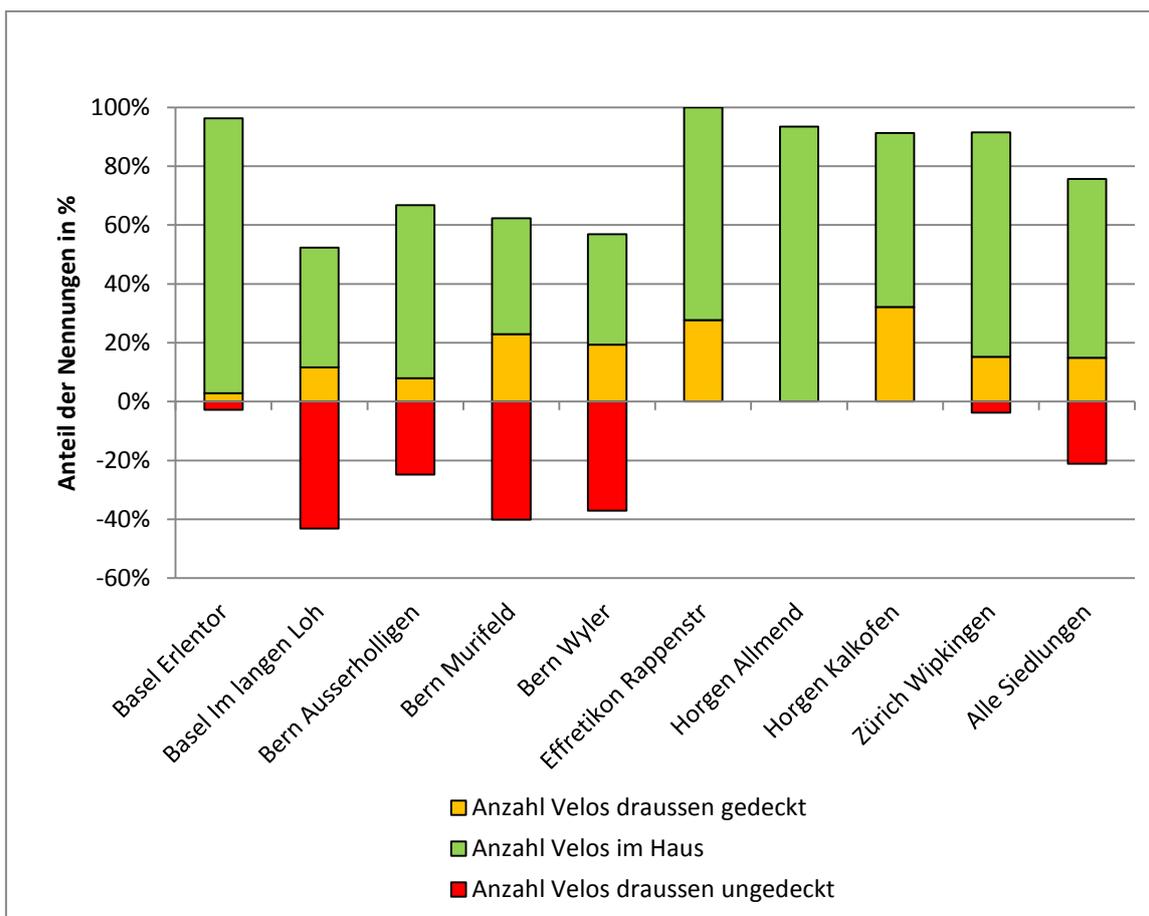


Abb. 21: Situation Veloabstellanlagen

In den Siedlungen Basel Im langen Loh sowie in den drei Siedlungen in Bern werden die Velos zu einem beträchtlichen Teil draussen ungedeckt abgestellt.

8.4 Parkierung Motorräder, Roller, Mofas

	Basel Erlentor	Basel Im langen Loh	Bern Ausserholligen	Bern Murifeld	Bern Wyler	Effretikon Rappenstr	Horgen Allmend	Horgen Kalkofen	Zürich Wipkingen	Alle Siedlungen
Anzahl Motorräder abgestellt im Haus	10	1	1	1	1	7	2	9	18	50
Anzahl Motorräder abgestellt draussen gedeckt	2	2	4	1	0	0	3	2	13	27
Anzahl Motorräder abgestellt draussen ungedeckt	0	7	5	5	2	0	1	1	9	30
keine Angabe	0	2	0	1	1	0	0	5	3	12
	12	12	10	8	4	7	6	17	43	119

Tabelle 18: Parkierung Motorrad, Roller, Mofas

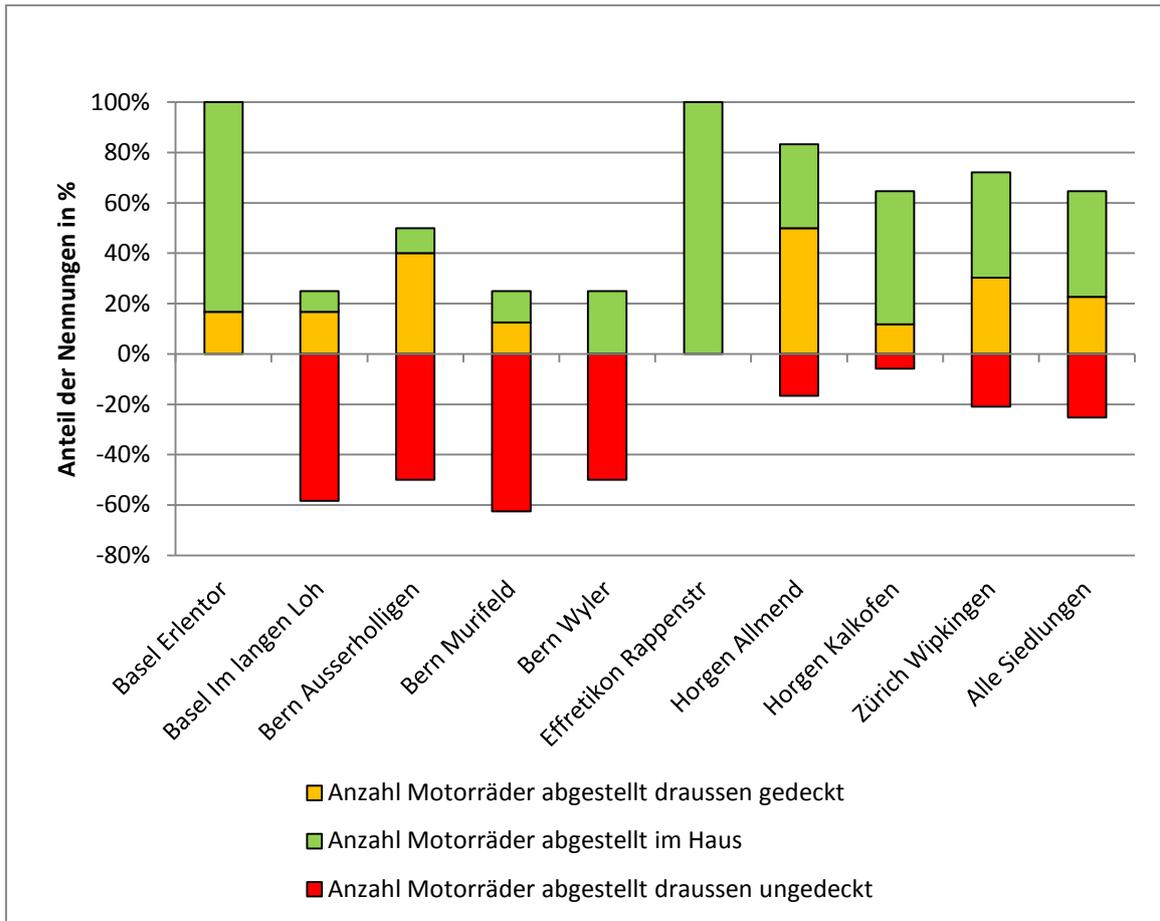


Abb. 22: Situation Parkierung Motorräder, Roller, Mofas

Die obige Abbildung muss vor dem Hintergrund interpretiert werden, dass die Zahl der Motorräder, Roller und Mofas (vgl. Tabelle 13 und Abb. 13 in Kapitel 6.3) pro Siedlung relativ gering ist. In der Siedlung Im langen Loh Basel werden von 12 Motorrädern 7 draussen ungedeckt parkiert, in Bern Ausserholligen sind es 5 von 10 und in Wipkingen 9 von 43.

9. Benutzungshäufigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel

Die Benutzungshäufigkeit wurde in verschiedenen Kategorien erfragt. Anzukreuzen galt es die Anzahl der Nutzung der Verkehrsmittel während einer Durchschnittswoche ausserhalb der Ferien. Die Mittelung der Häufigkeit ergibt folgende Auswertung:

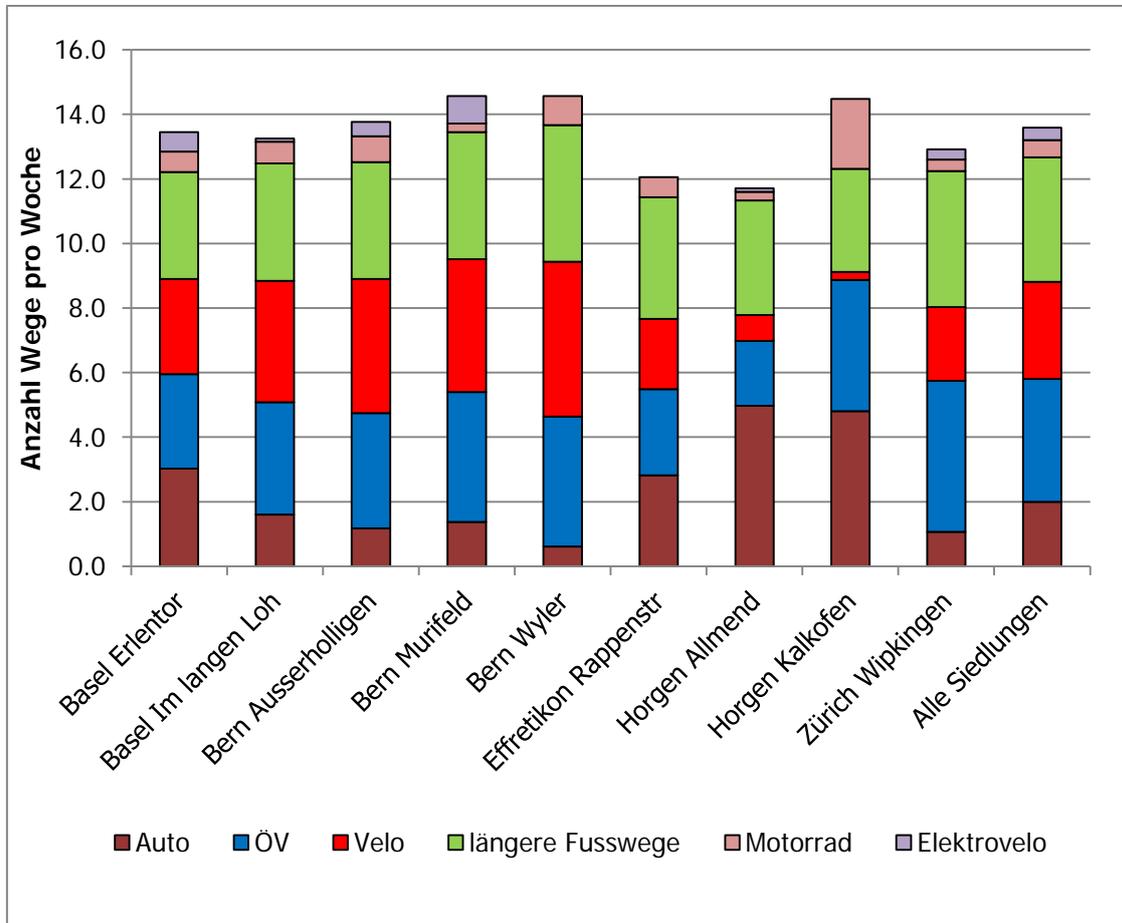


Abb. 23: Benutzungshäufigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel

Die Benutzung des ÖV und des Autos ist gegenläufig (vgl. Abb. 24). Je mehr ÖV-Nutzung, desto weniger Auto-Nutzung und umgekehrt. Insgesamt geben die befragten Personen an, den öffentlichen Verkehr fast doppelt so häufig zu benutzen wie das Auto.

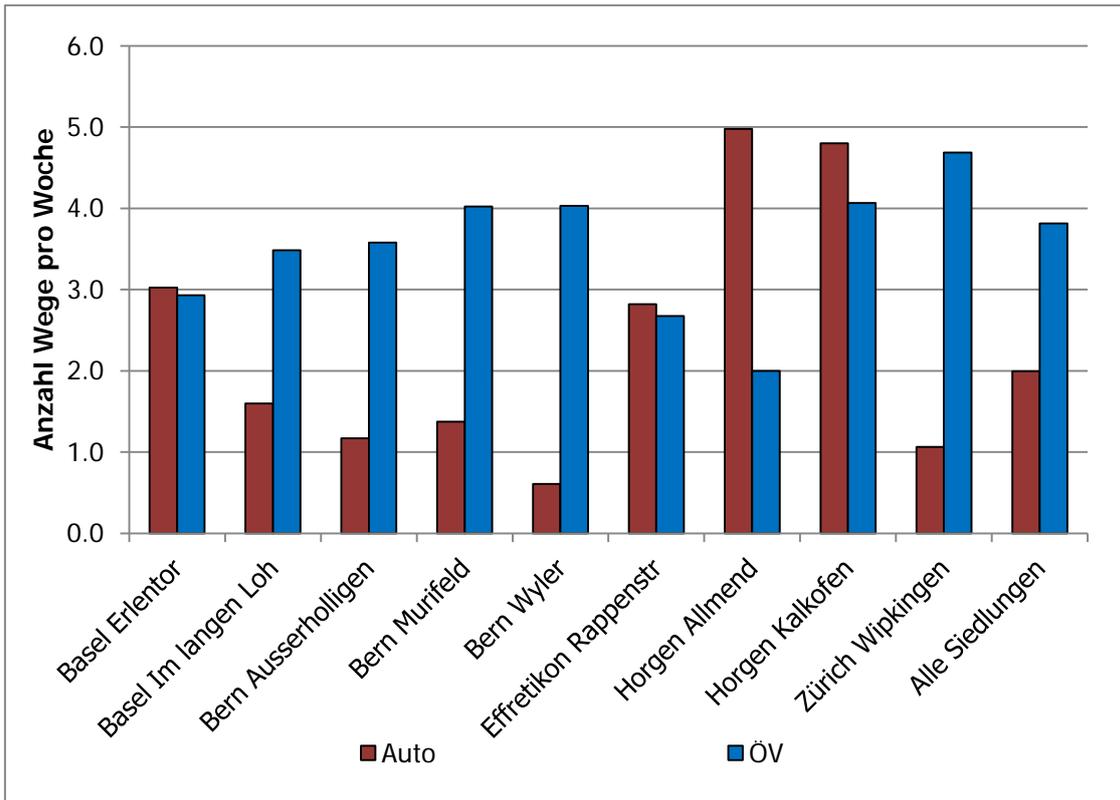


Abb. 24: Benutzungshäufigkeit Auto / ÖV

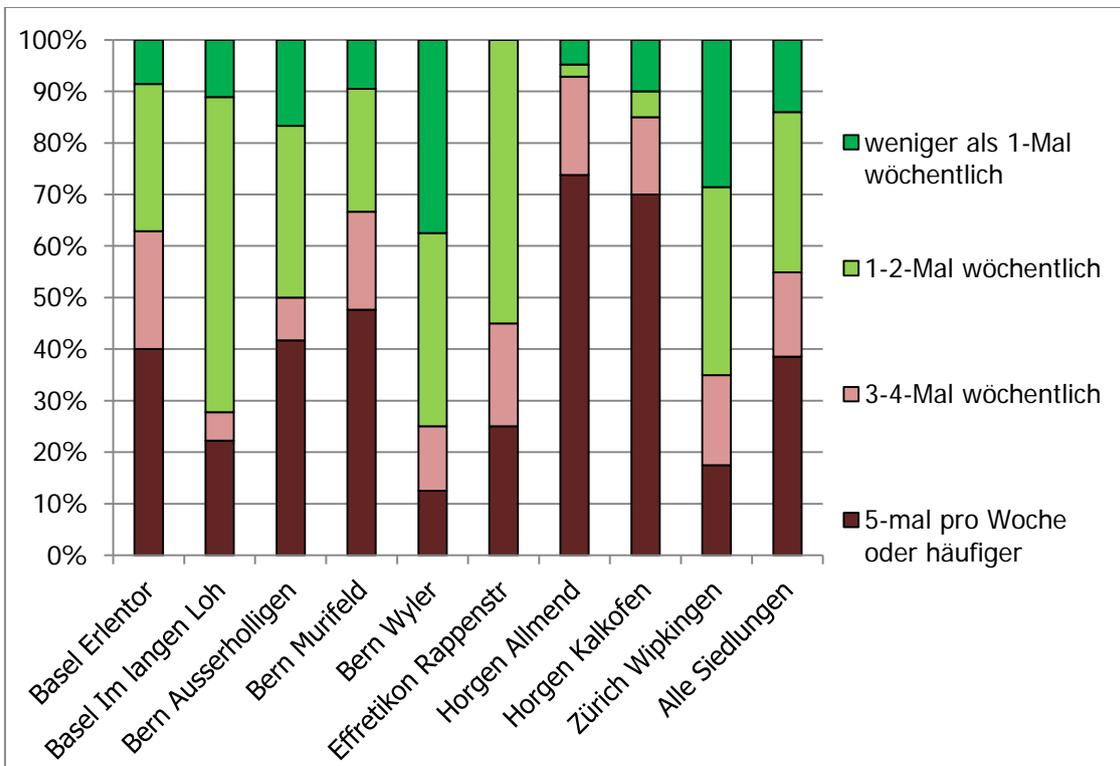


Abb. 25: Benutzungshäufigkeit des Autos von Haushalten mit Autos

Die Betrachtung in Abbildung 25 bezieht nur Haushalte ein, die ein (oder mehrere) Auto besitzen. Die Benutzungshäufigkeit bezieht sich auf die befragte Person. Bei Mehrpersonenhaushalten kann

somit nicht direkt daraus geschlossen werden, dass das Auto tatsächlich so wenig genutzt wird, wie hier angegeben. Dennoch gibt sich ein Hinweis darauf, dass einige Autos nur 1 – 2 Mal pro Woche oder weniger benutzt werden.

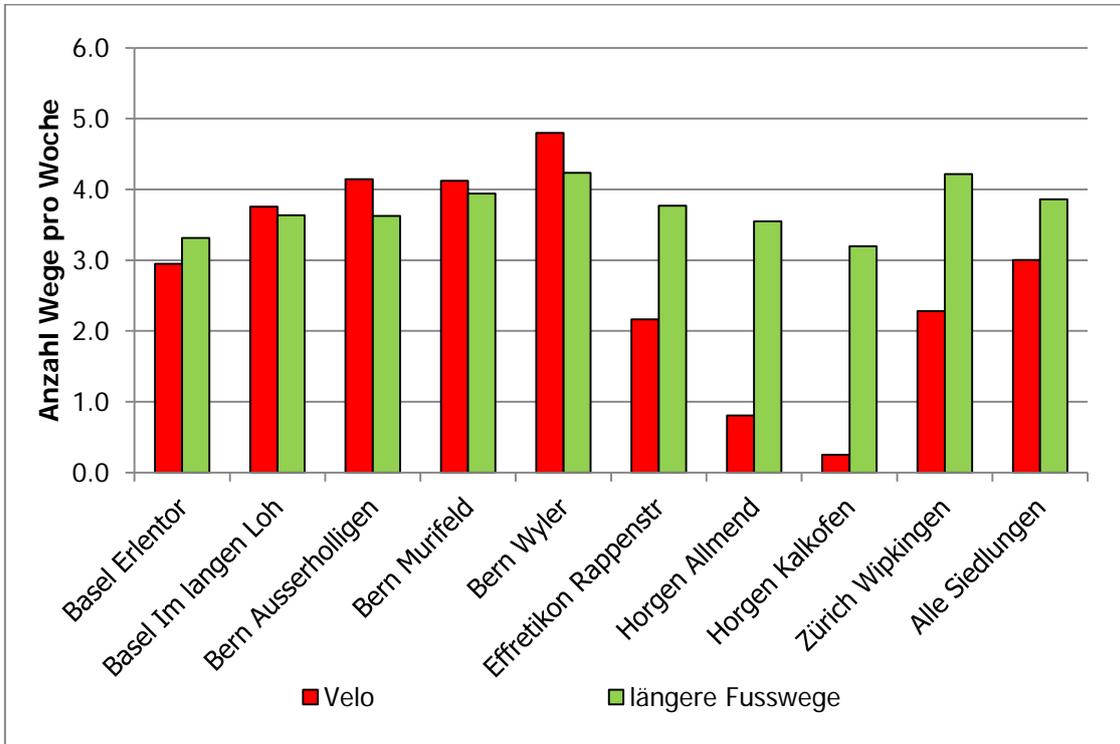


Abb. 26: Benutzungshäufigkeit Velo / Anzahl längere Fusswege

Die Nutzung des Fuss- und Veloverkehr verläuft parallel. Hohe Nutzung Veloverkehr korrespondiert auch mit einem häufigen Zurücklegen von längeren Fusswegen. Das Velo hat in Horgen und Effretikon nur eine geringe Bedeutung. Auch in Wipkingen ist die Velonutzung verhältnismässig gering.

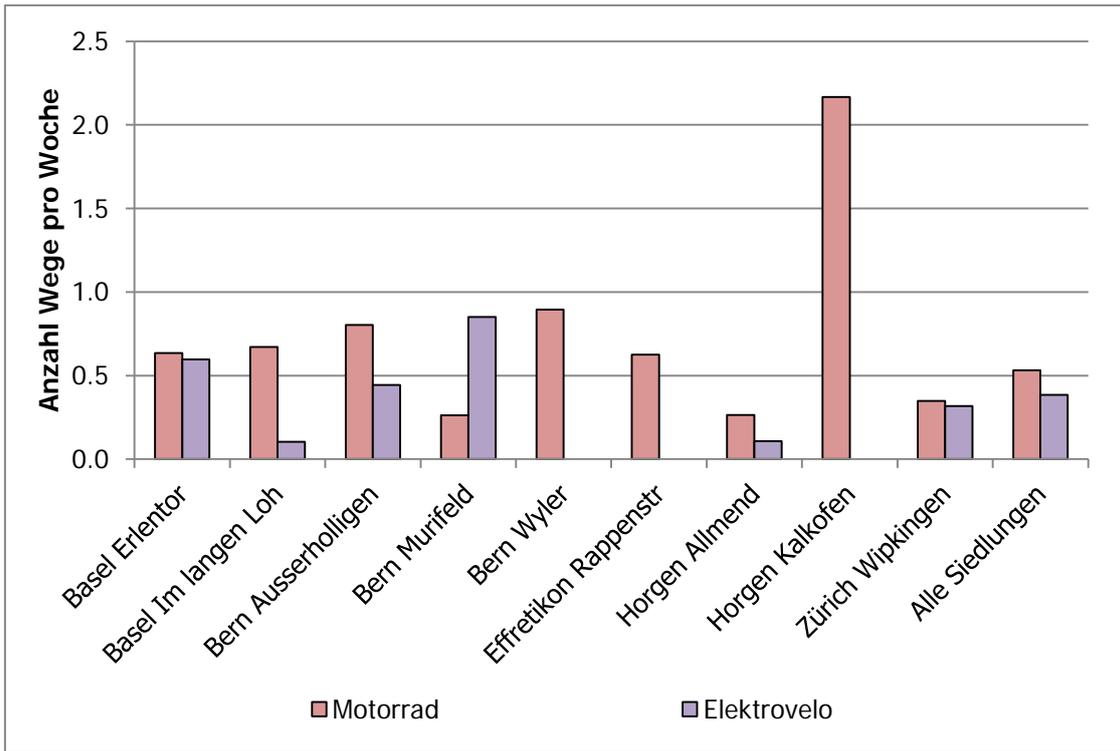


Abb. 27: Benutzungshäufigkeit Motorräder, Roller, Mofa / Elektrovelo

Die Nutzung von Motorrädern, Rollern und Mofas ist sehr unterschiedlich. Auffällig ist die hohe Nutzung von Motorrädern in Horgen Kalkofen. Elektrovelos werden nur in Bern Murifeld im Durchschnitt für knapp einen Weg pro Woche genutzt. Interessant ist, über alle Siedlungen gesehen, die Feststellung, dass trotz einem fast fünf Mal grösseren Bestand an Motorrädern (119 Stück) die Benutzungshäufigkeit nur geringfügig höher ist als bei den Elektrovelos (24 Stück).

10. Zufriedenheit

Es wurden sieben Aspekte zur Zufriedenheit mit den Angeboten bzw. Möglichkeiten der Siedlung und der näheren Umgebung erfragt. Diese werden im Folgenden kurz erläutert.

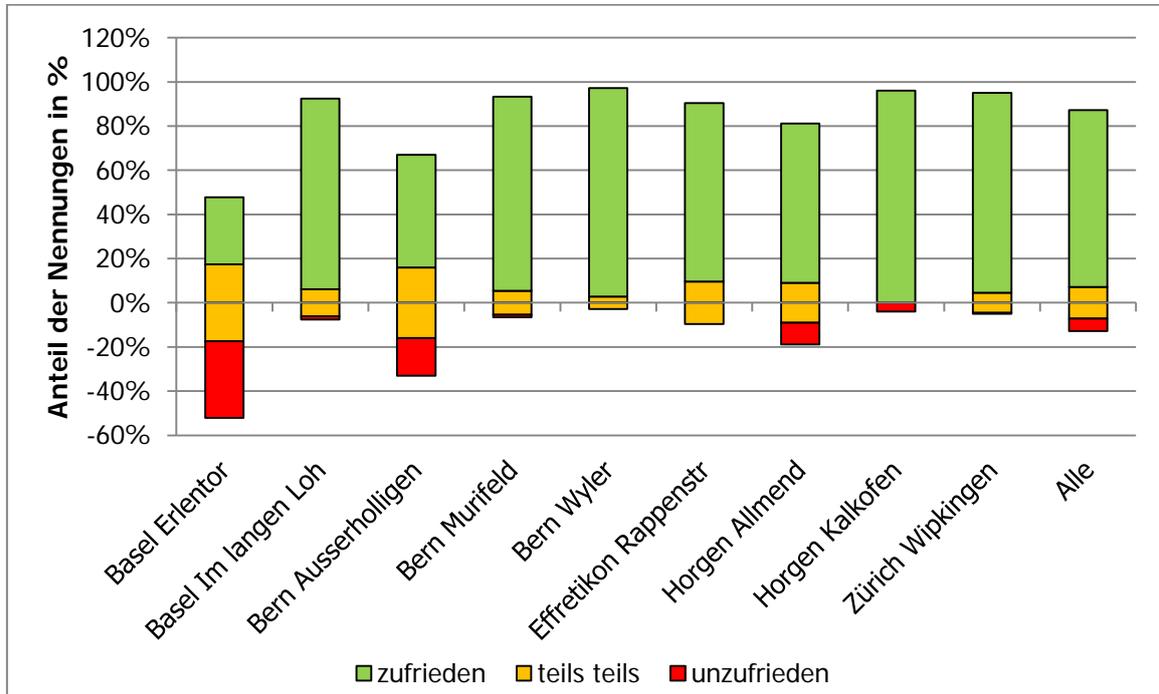


Abb. 28: Zufriedenheit mit Einkaufsmöglichkeiten

Die Zufriedenheit mit der Nähe und dem Angebot an Einkaufsmöglichkeiten für Artikel des täglichen Bedarfs ist in Basel Erlentor, in Bern Ausserholligen und in Horgen Allmend unterdurchschnittlich. In allen anderen Siedlungen beträgt sie über 80%.

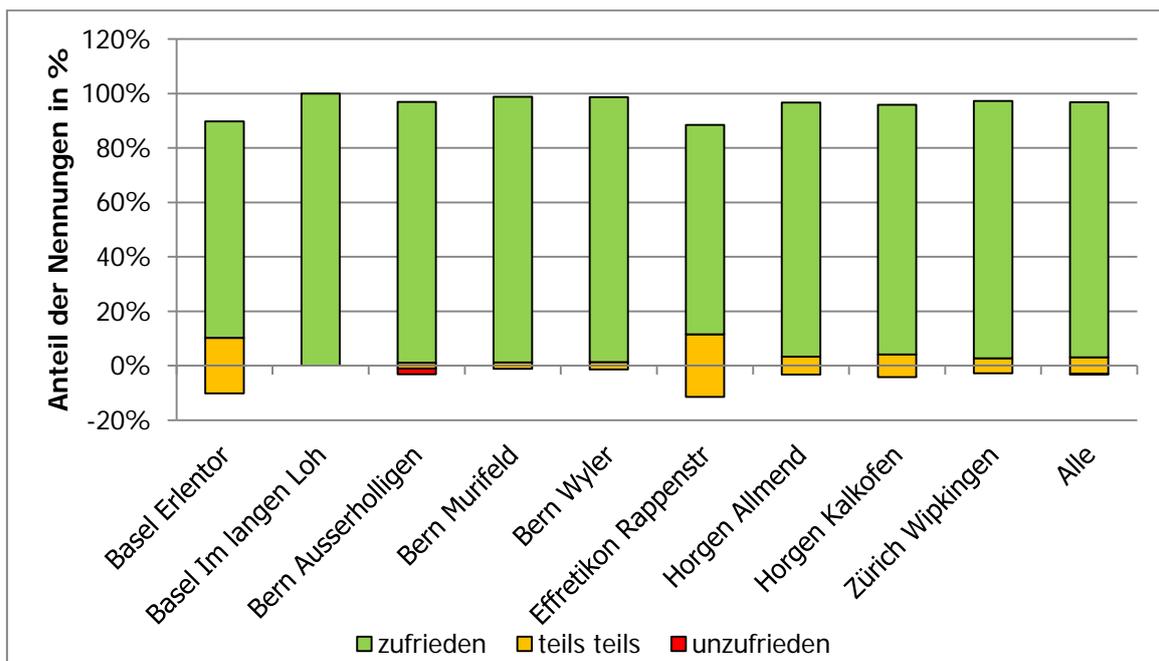


Abb. 29: Zufriedenheit mit öffentlichem Verkehr

Die Nähe und das Angebot des öffentlichen Verkehrs wird in den Siedlungen Basel Erlentor und Rappenstrasse in Effretikon am Kritischsten eingestuft. Generell besteht aber eine sehr hohe Zufriedenheit.

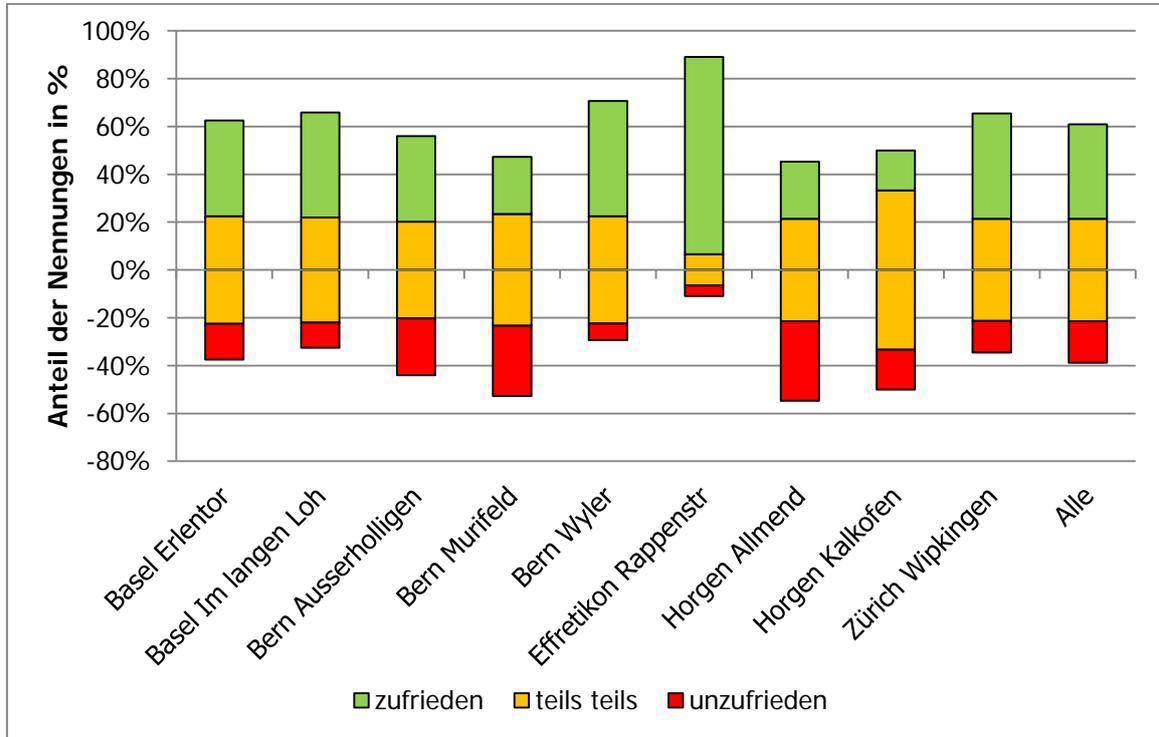


Abb. 30: Zufriedenheit Velowege

Bezüglich Velowege (direkte und sichere Velowege in der Umgebung der Siedlung) und Lage und Qualität der Veloabstellanlagen ist die Zufriedenheit deutlich geringer. Bezüglich Velowege sticht positiv die Siedlung in Effretikon heraus, negativ die Siedlungen in Horgen und in Bern Murifeld (vgl. Abb. 30).

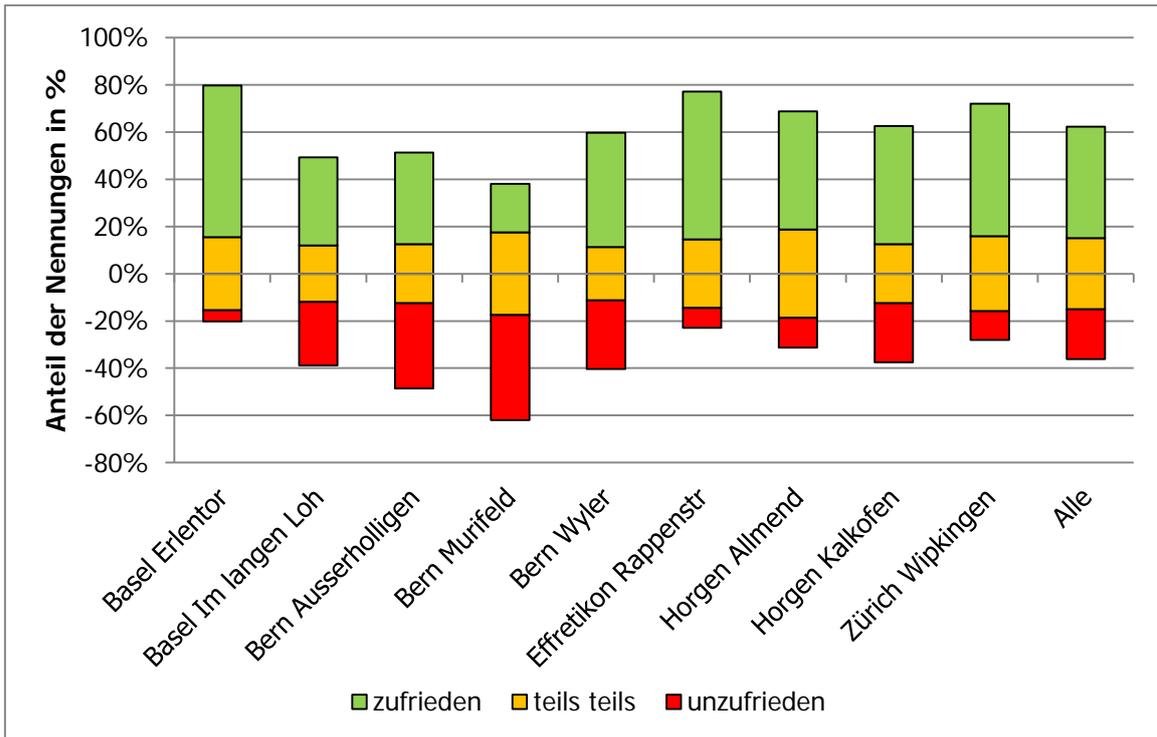


Abb. 31: Zufriedenheit Veloabstellanlagen

Die Veloabstellanlagen werden häufig als ungenügend eingestuft (vgl. Abb. 31). Dieser Aspekt ist bezüglich Zufriedenheit am Schlechtesten bewertet.

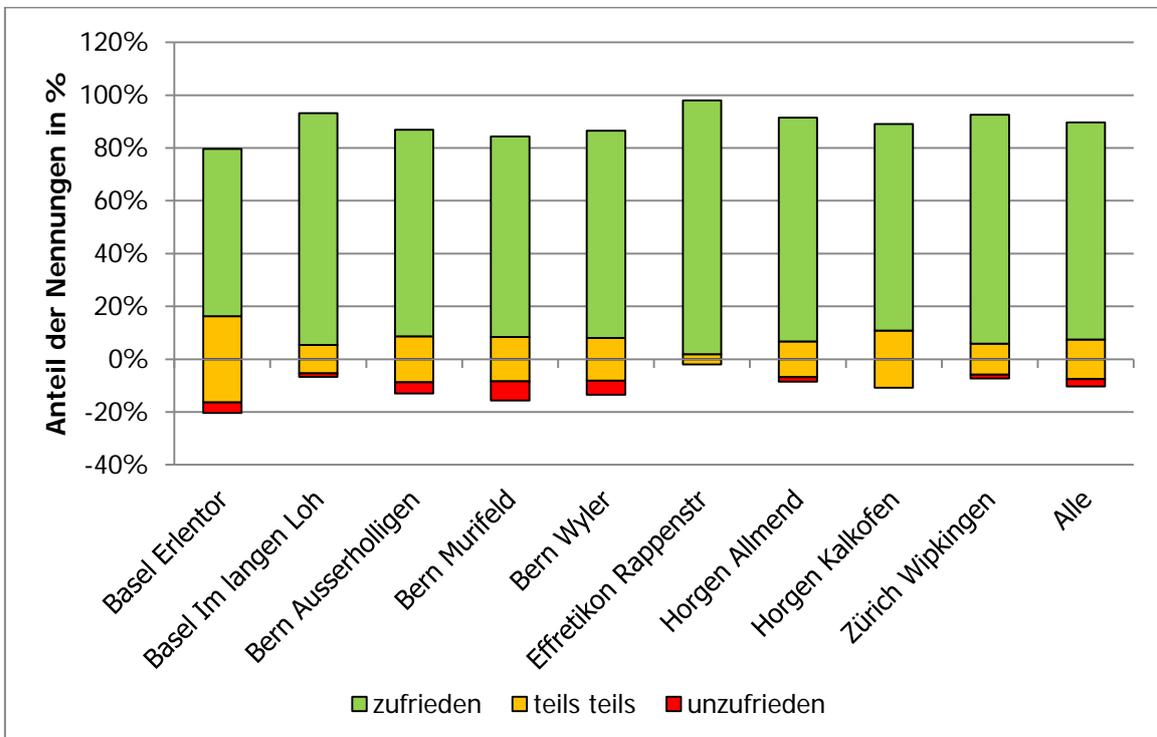


Abb. 32: Zufriedenheit mit Fusswegen

Die Zufriedenheit mit den Fusswegen (direkte und sichere Fusswege in der Umgebung der Siedlung) ist wiederum in Effretikon sehr hoch. Unterdurchschnittlich ist die Siedlung Erlentor in Basel.

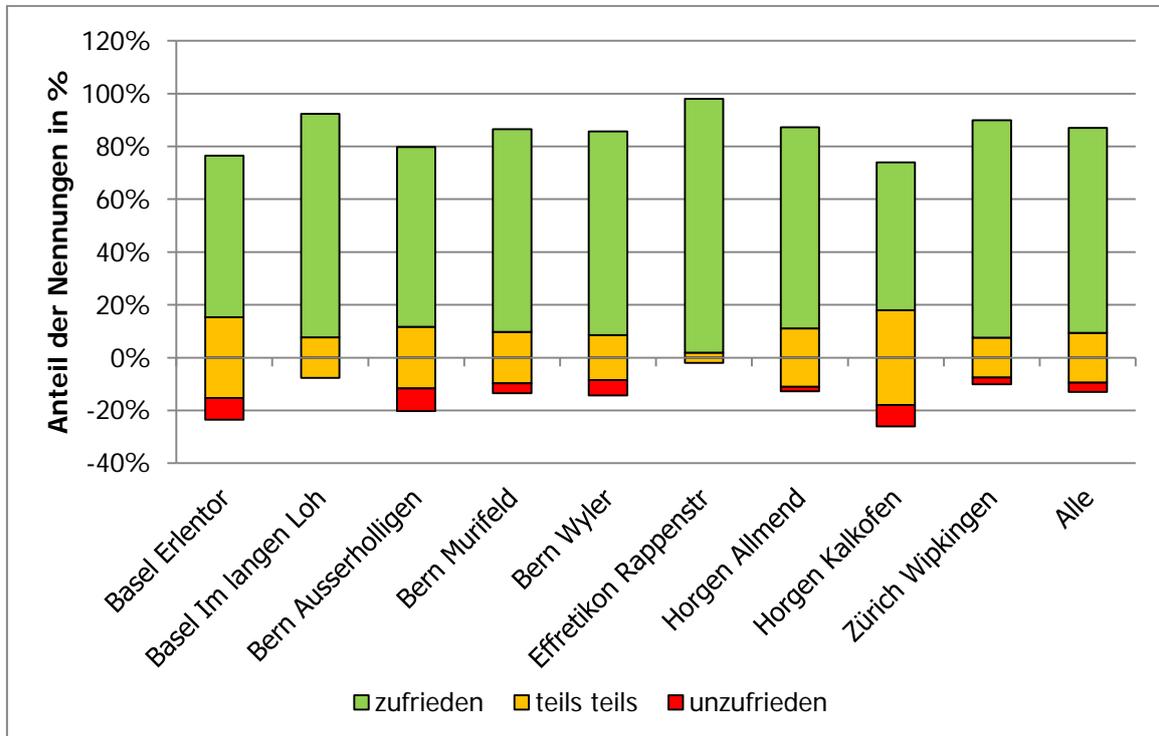


Abb. 33: Zufriedenheit mit Grünflächen

Bei den Grünflächen (in der Wohnsiedlung bzw. der nahen Umgebung) werden Mängel bei der Siedlung Basel Erlentor und Horgen Kalkofen festgehalten. Auch Bern Ausserholligen schneidet unterdurchschnittlich ab.

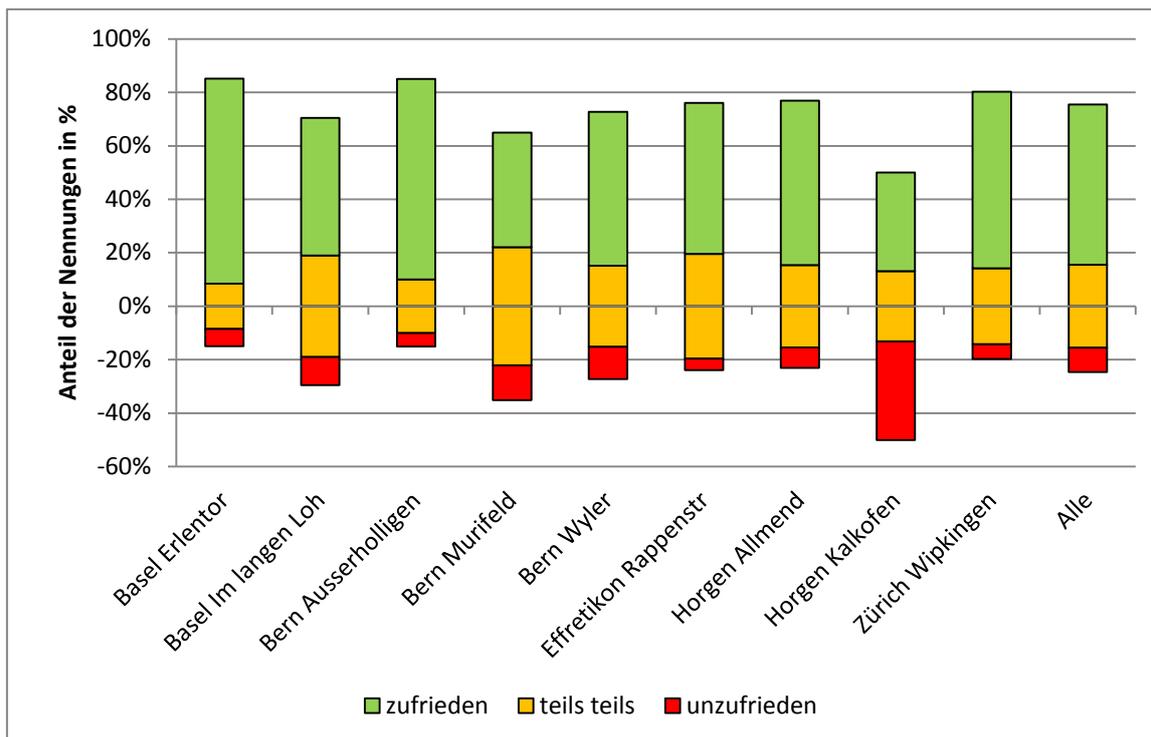


Abb. 34: Zufriedenheit mit Spielflächen

Die Spielmöglichkeiten (geeignete Spielflächen für Spiel mit Trottinettes, Kindervelos, Skates usw.) werden in sieben der neun Siedlungen deutlich schlechter eingestuft als die Fusswege und Grünflächen. In Bern Murifeld und Horgen Kalkofen liegt die Zufriedenheit unter 50%

11. Akzeptanz von Gebühren

Es wurden vier Fragen zur Akzeptanz von Gebühren gestellt. Mit diesen Massnahmen soll die Auslastung der Verkehrsinfrastruktur optimiert und die Verkehrsentwicklung in nachhaltige Bahnen gelenkt werden. Die Fragen wurden aus dem Mikrozensus 2010 übernommen³.

Es wurde gefragt ob die Befragten dafür, unter Umständen dafür oder dagegen sind,

- dass Gebühren in den Spitzenzeiten für die Zufahrt mit dem Auto in die Stadtzentren eingeführt werden.
- dass Parkplatzgebühren in den Stadtzentren erhöht werden
- dass der Benzinpreis erhöht wird
- dass Parkplatzgebühren bei Einkaufszentren eingeführt bzw. erhöht werden.

Generell kann festgehalten werden, dass die Akzeptanz dieser Massnahmen relativ gering ist (vgl. Abb. 35-38). Sie ist in den untersuchten Siedlungen in den Städten Bern und Zürich deutlich höher als die Akzeptanz, welche im Rahmen des Mikrozensus 2010 für die gesamte Schweiz ermittelt wurde. Deutlich geringer ist die Akzeptanz in den Siedlungen in der Agglomeration (Horgen und Effretikon). In Basel entsprechen die Werte ungefähr dem schweizerischen Mittel.

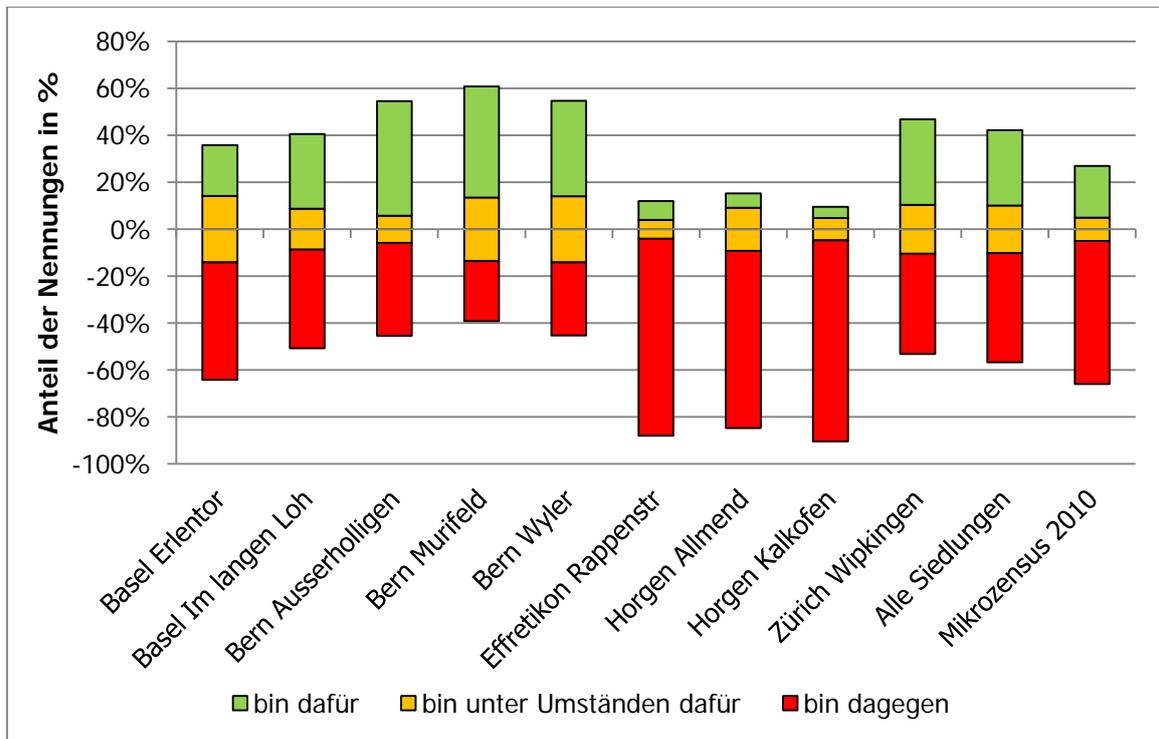


Abb. 35: Akzeptanz von Roadpricing

³

Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung (2012), Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, Neuchâtel und Bern (Seite 104)

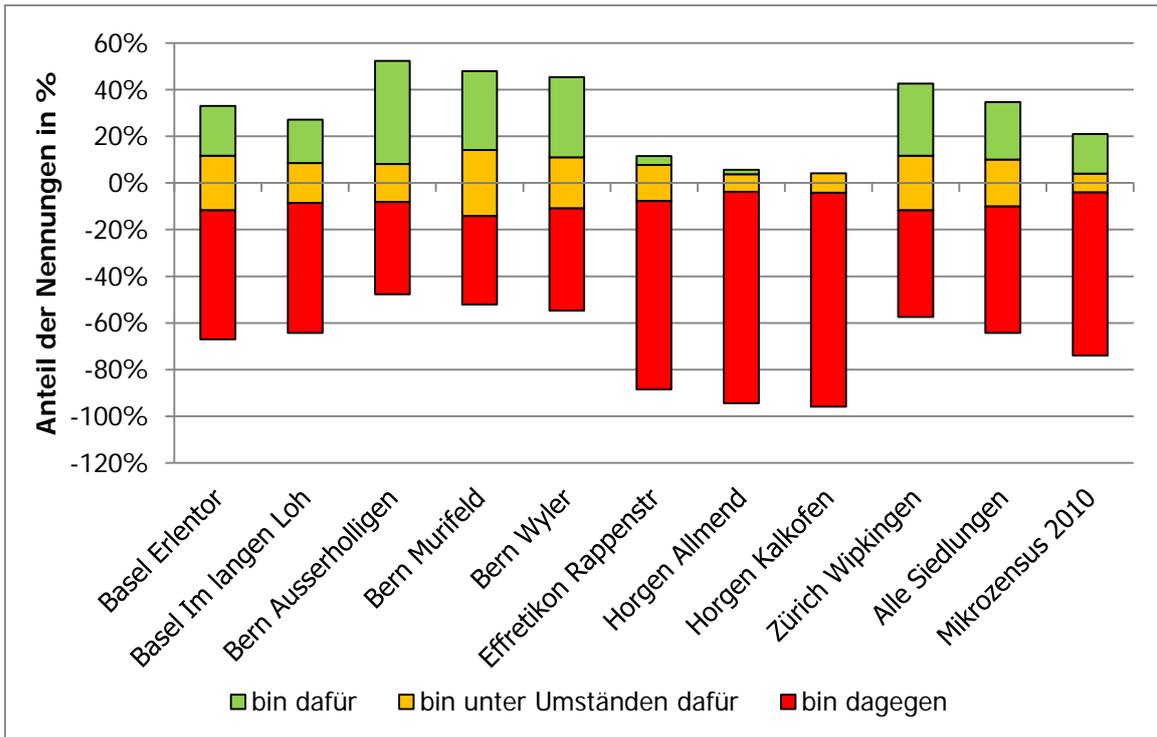


Abb. 36: Akzeptanz von höheren Parkplatzgebühren in Stadtzentren

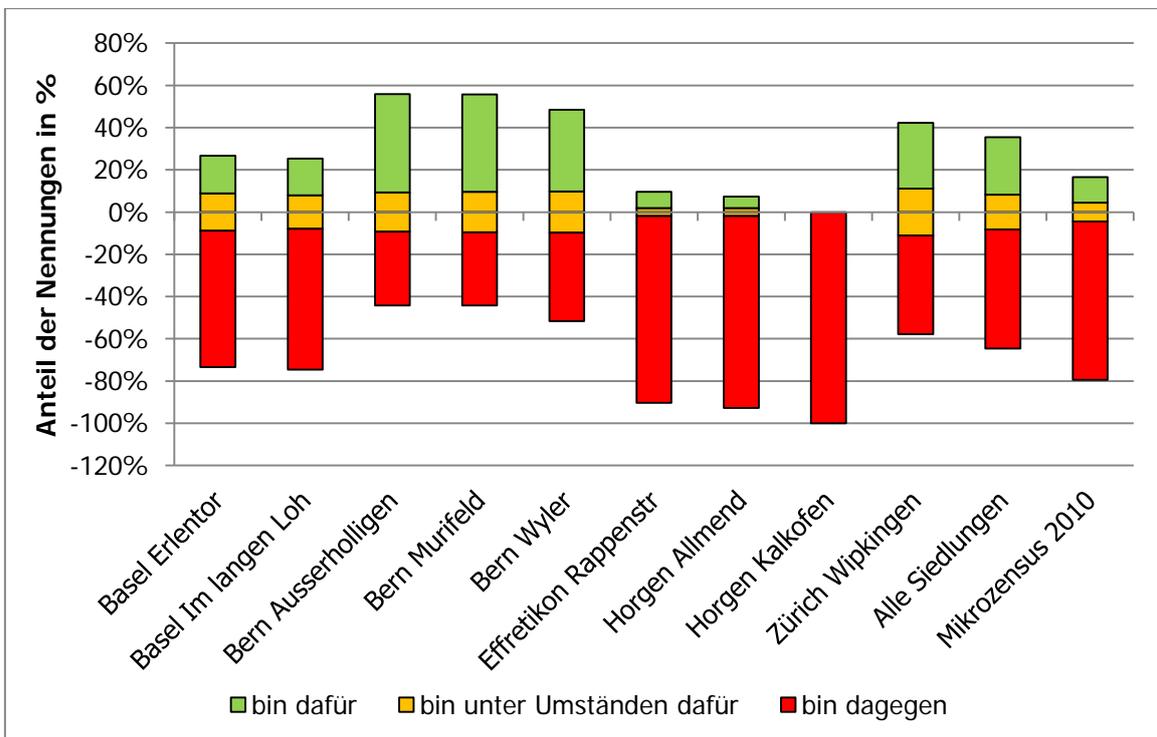


Abb. 37: Akzeptanz von höheren Benzinpreisen

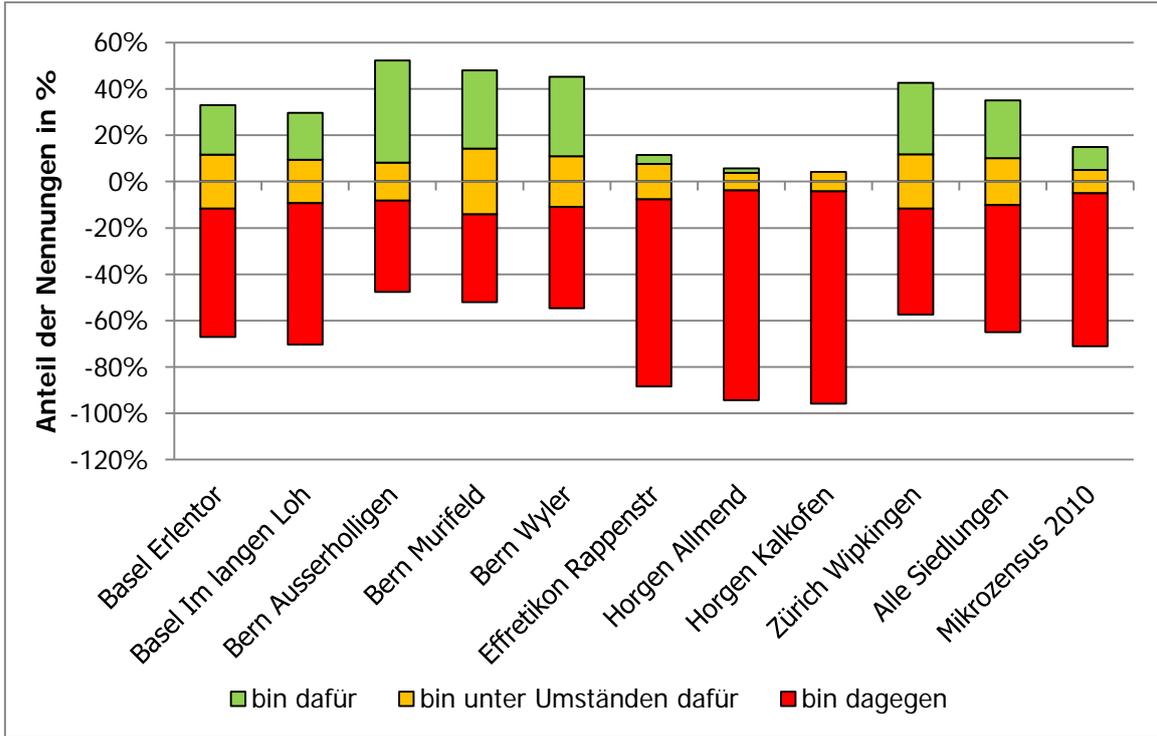


Abb. 38: Akzeptanz höherer PP-Gebühren bei Einkaufszentren