

Bericht

Siedlung Erlentor, Basel

(Eigentümerin: Pensionskasse des Bundes PUBLICA; Verwaltung: Privera AG)

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. Die Siedlung Erlentor der Pensionskasse des Bundes PUBLICA – verwaltet durch die Privera AG - ist eine der zehn untersuchten Siedlungen. Dabei wurden die BewohnerInnen der Siedlungen zu ihrer Mobilität befragt. Ergänzend wurden die Siedlungen von der Projektleitung besichtigt und eine Kurzanalyse vorgenommen. Zusätzlich zum vorliegenden Bericht erstellen die Studierenden der HSR Mobilitätspläne im Format A0, welche am 20. Dezember 2013 in Rapperswil präsentiert wurden.

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 Berichte mit Bestandesaufnahme und Massnahmenvorschläge für die Siedlung Erlentor (hier vorliegend) sowie der weiteren neun untersuchten Siedlungen.

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

2. Inhalt

Eingeleitet wird der Bericht mit einer Herleitung zur Repräsentativität der Befragung anhand von Angaben der Verwaltung im Vergleich mit Daten der BewohnerInnen bezüglich Mieterstruktur. Es folgt eine Kurzcharakteristik des Siedlungsstandortes.

Daran anschliessend ist der Bericht thematisch aufgebaut. Für die Themen Öffentlicher Verkehr, Veloverkehr und Veloabstellanlagen, Fussverkehr, Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsregime, Mobilitätsdienstleistungen, Versorgung; Einkauf und Dienstleistungen und Weitere werden jeweils die verschiedenen Prozessstufen, respektive Quellen der Informationen kompakt dargestellt:

- Kurzanalyse zu verschiedenen standortbezogenen Fragen sowie zur Mobilitätssituation
- Angaben aus dem Gespräch vom 24. Juli 2013 zwischen Lilo Hartmann, Privera AG und Samuel Bernhard, Co-Projektleiter MIWO
- Angaben der BewohnerInnen zu Mobilitätsthemen (aus den ausgefüllten Bemerkungsfeldern der Fragebögen)
- Massnahmenvorschläge

Abschliessend finden sich die Anhänge 1: Eckdaten der Siedlung; 2: Explizite Rückmeldungen BewohnerInnen und 3: Massnahmenkatalog MIWO

3. Bestandesaufnahme in der Siedlung Erlentor

3.1 Repräsentativität der Befragung

3.1.1 Angaben der Verwaltung zur Mieterstruktur

Gemäss den Angaben der Privera AG sind folgende Eckwerte über die Bewohnerschaft bekannt: Insgesamt gibt es 189 Wohnungen ohne Ateliers, welche als Wohn- und Gewerberäume gemietet werden können. Davon sind: 65 2.5-Zimmer-Wohnungen; 58 3.5-Zimmer-Wohnungen und 74 5.5-Zimmer-Wohnungen.

In diesen Zahlen gibt es eine kleine Abweichung zur Anzahl befragter Wohnungen, da die Ateliers bei den Wohnungsgrössen mitgerechnet sind. Einpersonenhaushalte können aufgrund der Wohnungsgrössen auf circa 70 geschätzt werden. Der Ausländeranteil beträgt schätzungsweise circa 55 Prozent – abgeleitet aus einer Untersuchung des stat. Amtes Kt. BS im Jahr 2010.

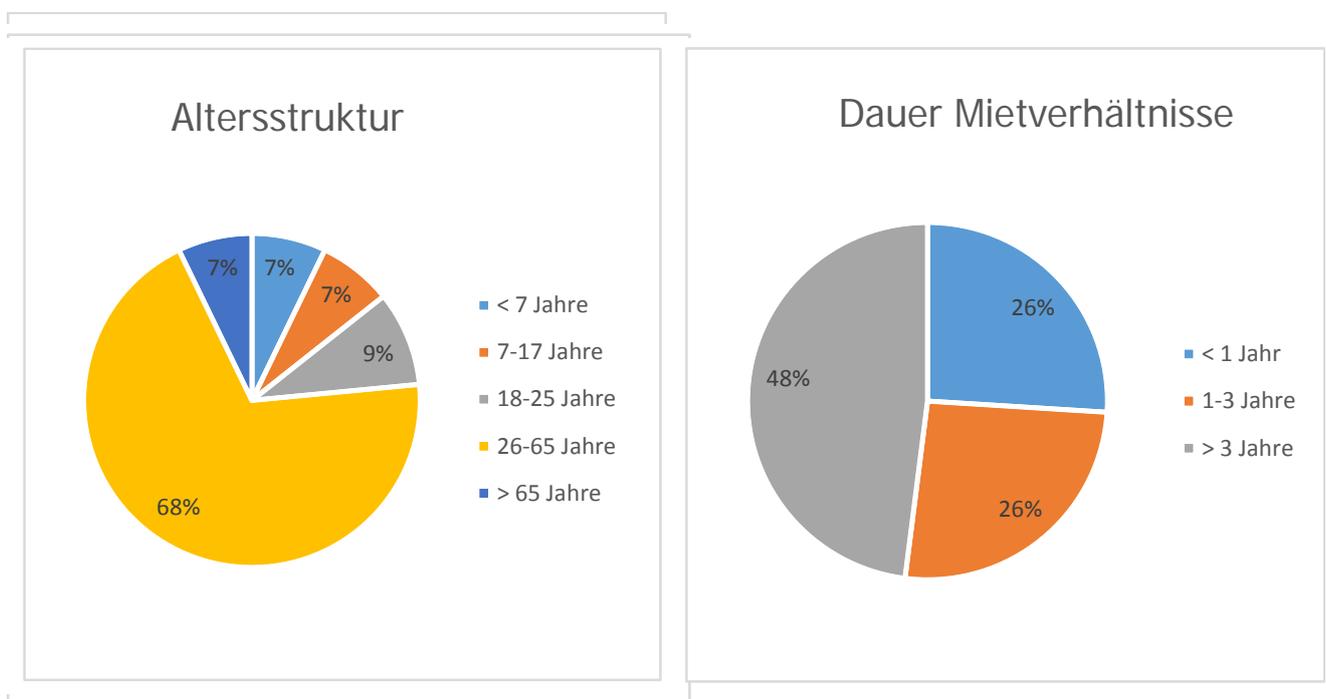


Abbildung 1: Altersstruktur (aus Untersuchung statistisches Amt Kt. BS, 2010)

Abbildung 2: Dauer der Mietverhältnisse Erstbezug: 1. Juni 2010

3.1.2 Angaben aus der BewohnerInnen-Befragung

Insgesamt haben 50 Haushalte der 189 Haushalte den Fragebogen ausgefüllt und zurückgeschickt. Der Rücklauf beträgt damit 26 Prozent, was einem recht guten Ergebnis entspricht. Damit ist auch die Verwaltung der Privera AG zufrieden. Sie hat eher weniger Rücklauf erwartet, da die BewohnerInnen insgesamt nicht sehr interessiert sind an ihrem Wohnumfeld. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Antwortenden von der Struktur her der Gesamtheit der Bewohnerschaft entsprechen.

Die Quote an Fragebogen mit handschriftlichen Bemerkungen beträgt 30 Prozent. Diese Quote ist vergleichsweise tief. Eine Interpretation hierfür ist aber schwierig. Gründe hierfür könnten sowohl das nicht grosse Engagement der BewohnerInnen mit ihrem Wohnumfeld sein, aber auch eine generelle Zufriedenheit, weil keine besonderen Probleme erwähnenswert scheinen.

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

- Entfernung zum Quartierzentrum (Bläsi, Matthäus): > 500 Meter
- Besteht ein zweites Quartierzentrum – näher 1 km (Clara) Ja
- Entfernung zum Stadtzentrum > 1 km

3.3 Mobilitätssituation

3.3.1 Öffentlicher Verkehr

Kurzanalyse

Die Siedlung wird der ÖV-Gütekategorie A-B zugerechnet nach Bundesamt für Raumentwicklung ARE. Dies entspricht einer guten bis sehr guten ÖV-Erschliessung. Die Siedlung liegt genau auf der Grenze der zwei Klassen.

Der Badische Bahnhof liegt ungefähr einen Kilometer, der Bahnhof Basel SBB circa 5 km entfernt von der Siedlung. Umsteigefreie Verbindungen gibt es mit der Buslinie 30, mit welcher der Bahnhof SBB in 15 Minuten erreicht werden kann.

Die nächsten Bushaltestellen (Mattenstrasse und Erlenmatt) befinden sich in circa 150 Meter Entfernung der Siedlungsgrenzen. Sie haben acht Abfahrten in Spitzenstunden. Die Haltestellen sind schlecht ausgestattet. Bei der Haltestelle Mattenstrasse fehlen Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz, bei der Haltestelle Erlenmatt sind diese wenigstens auf der Seite der stadteinwärts verkehrenden Busse vorhanden.



Abbildung 4: Situation bei der Haltestelle Mattenstrasse

Circa 600 Meter entfernt ist die Tramhaltestelle Riehenring (Linie 14, mit Innenstadtanschluss), über ein Kilometer entfernt liegt die Tramhaltestelle Messeplatz (Linien 1,2, 14 und 15 sowie Buslinie 21 mit zusätzlichen direkteren Verbindungen zum Bahnhof SBB sowie in den Süden der Stadt. Eine Verbesserung wird mit den nächsten Bauetappen des Erlentor-Projektes realisiert: der Umweg zur Tramhaltestelle Riehenring wird künftig wegfallen, weil eine Fusswegverbindung über den heute brachliegenden und nicht begehbaren Stadtpark (zwischen Erlkönig und Riehenring) entstehen wird.

Gespräch mit der Verwaltung

Hier gibt es keine gravierenden Mängel. Etwas negativ ins Gewicht fällt der heute noch notwendige Umweg Richtung Tramhaltestelle Riehenring. Dieser wird allerdings mit den weiteren Bauetappen behoben. Siehe oben. In Diskussion ist eine Tramverlängerung auf der Erlenstrasse Richtung Badischer Bahnhof. Dies würde für die BewohnerInnen einen Komfortgewinn bringen.

Handschriftliche Bemerkungen der Bewohnenden in den Fragebögen¹

1 Person wünscht ÖV-Ausbau und merkt an, dass dieser auch stattfinden wird.

1 Person wünscht neue Trams (schneller und ruhiger).

3.3.2 Veloverkehr und Veloabstellanlagen

Kurzanalyse

Die Voraussetzungen zum Velofahren können als mittel beschrieben werden. Eine Veloroute grenzt direkt an die Siedlung. Auf dieser sind auch Routen Richtung Innenstadt zu erreichen. Steigungen gibt es keine. Allerdings ist das Quartierumfeld nicht einladend zum Velofahren (knappe Platzverhältnisse, wildes Parkieren).

Rund um die Siedlung gibt es circa 30 bis 40 öffentliche Veloabstellplätze, wo auch Velos angekettet werden können. Die Situation mit privaten Abstellplätzen ist luxuriös – siehe dazu nachfolgenden Abschnitt. Die Zugänglichkeit ist perfekt. Die Veloabstellsituation im Quartier dagegen ist ungenügend: wildes Parkieren, Diebstähle, Vandalismus etc.



Abbildung 5: Knappe Platzverhältnisse im Umfeld der Siedlung Erlentor

¹ Bei den handschriftlichen Bemerkungen sind in den nachfolgenden Unterkapiteln die Anzahl Personen aufgeführt, welche sich zu den betreffenden Themen explizit mit Bemerkungen geäußert haben.

Gespräch mit der Verwaltung

Es gibt keine oberirdisch gedeckten Abstellplätze im Freien. Dort gibt es nur zwischen 30 bis 40 ungedeckte Abstellplätze für Gäste und KundInnen der Gewerbebetriebe. Ebenerdig zugängliche Abstellplätze in geschlossenen Räumen gibt es keine. Dagegen ist in der Tiefgarage eine riesige Fläche für Velos vorhanden. Diese sind über eine Rampe erreichbar. Es könnten bis zu 2'000 Velos abgestellt werden. Nur über Treppen erreichbare Abstellplätze werden nicht angeboten.

Das Angebot ist mehr als ausreichend. Ebenfalls liegen die Abstellplätze am richtigen Ort, weil in der Tiefgarage mehrere Teilflächen ausgeschieden sind, so dass die Wege zu den Liften der Wohnung sehr kurz sind. Veränderungen haben sich in den letzten Jahren keine ergeben. Geplant sind Veloständer, damit auch Velos ohne Ständer angelehnt werden können. Bemängelt wird etwa die Sicherheit in der Tiefgarage, da diese relativ einfach für Aussenstehende zugänglich ist. Die Tiefgarage muss zwar mit dem Hausschlüssel geöffnet werden. Da das automatische Öffnen und Schliessen aber lange dauert, ist es Dieben einfach möglich, rasch in die Tiefgarage einzudringen und sich bei den Velos zu bedienen. So ist es auch schon zu Diebstählen von besonders wertvollen Velos gekommen. Eine Lösung wäre die Erstellung separater zusätzlich abschliessbarer Zwinger innerhalb der Tiefgarage. Kinderanhänger, Kindervelos oder Anhänger können ebenfalls in der Tiefgarage abgestellt werden. Zusätzlich gibt es im Erdgeschoss einen Raum neben der Kinderkrippe, der spezifisch nur zu diesem Zweck dient.

Weitere spezifische Probleme oder wildes Parkieren sind nicht auszumachen.

Das Quartierumfeld kann insgesamt als mittel geeignet bezüglich Velorouten eingeschätzt werden. Den grössten Nutzen würde die Aufwertung des Strassenraumes bringen.

Eine zusätzliche Verbesserungsmöglichkeit neben der Lösung des beschriebenen Sicherheitsproblems wäre allenfalls der einfachere Zugang zur Tiefgarage. Dieser erfolgt heute für Velos von Seite Mattenstrasse, was für BewohnerInnen, die vom Badischen Bahnhof kommen, Umwege bedeutet.

Handschriftliche Bemerkungen der Bewohnenden in den Fragebögen

1 Person wünscht Veloständer in der Tiefgarage und dass die Velos „ankettbar“ sind.

1 Person wünscht mehr Velowege für mehr Sicherheit

3.3.3 Fussverkehr

Kurzanalyse

Die Fusswege im Quartier sind grundsätzlich gut. Höhenunterschiede gibt es keine zu überbrücken. Auch gibt es keine nennenswerte Trennwirkung durch Strassen zu verzeichnen. Störend ist der Lärm und Verkehr durch die Schwarzwaldallee und die Autobahn im Osten und Norden der Siedlung. Die Aufenthaltsqualität im Quartier ist sehr gering, was nicht zu Spaziergängen einlädt. Störend ist weniger der Verkehr an sich. Die Strassen sind nicht sehr stark befahren. Vielmehr ist die fehlende Ordentlichkeit und Sauberkeit als Mangel zu bemerken. Es gilt das Gleiche wie im Kapitel Veloverkehr und Veloabstellanlagen Festgehaltene. Der fehlende Fussgängerstreifen auf der Erlenstrasse (Haltestelle Erlenmatt) fällt nicht ins Gewicht, da die Strasse nicht stark befahren ist. Das Fusswegnetz in und direkt um die Siedlung herum (Begegnungszone) ist dagegen perfekt.

Gespräch mit der Verwaltung

Als Problem wird die fehlende Fusswegverbindung über den Stadtpark wahrgenommen. Siehe oben. Dafür gibt es aber mit den nächsten Bauetappen eine Lösung. Die Siedlung kann als kinderwagen- und behindertengerecht eingeschätzt werden. Die Anbindung an den ÖV ist gut, die-

jenige zu den Einkaufsgelegenheiten eher schlecht – aufgrund der mangelnden Attraktivität des Quartiers.

Handschriftliche Bemerkungen der Bewohnenden in den Fragebögen

Es sind keine expliziten Rückmeldungen eingegangen.

3.3.4 Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsregime

Kurzanalyse

Eine ad hoc-Bestandesaufnahme am 24. Juli 2013 (Schulferien Basel-Stadt) ergibt folgendes Bild:

Es gibt ein Überangebot an privaten Parkplätzen in der Tiefgarage der Siedlung. Das öffentliche Angebot ist dagegen zu knapp. Es gibt sowohl weisse wie blaue Parkplätze. Das Angebot der beiden Parkplatzkategorien ist heute etwa gleich gross. In Basel ist aber die Streichung der weissen Parkplätze vorgesehen². Bei der Begehung am 24. Juli 2013 fällt auf, dass die Parkplätze überfüllt sind – trotz Schulferien. Faktoren für die gute Nachfrage könnten die Nähe der Messe oder PendlerInnen, insbesondere aus Frankreich sein. Illegale Parkierung kommt innerhalb der Siedlung nicht vor. Dagegen ist die illegale Parkierung im Quartier flächendeckend extrem verbreitet – sowohl von Autos wie auch von Motorrädern. Die von der Stadt Basel geplante Aufhebung der weissen – zugunsten blauer - Parkplätze – könnte die Situation sogar noch weiter verschärfen. Die Preise in der blauen Zone 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. Im Bereich öffentliche Parkierung gibt es einen grossen Handlungsbedarf.

Die Siedlung Erlentor umgibt eine Begegnungszone. Die restlichen Strassen im Quartier sind mehrheitlich normale Quartierstrassen ohne spezielles Verkehrsregime. Motorfahrzeugfreie/-arme Strassen gemäss den SSV-Signalen 2.13 und 2.14 gibt es weder in der Siedlung noch im näheren Quartierumfeld.

Gespräch mit der Verwaltung

Es gibt ein Angebot an 231 Parkplätzen in der Tiefgarage der Siedlung. Oberirdische Parkplätze werden keine angeboten, ebenso wenig Besucherparkplätze. Fremd zugemietete Parkplätze gibt es auch nicht.

Dazu werden 16 Motorrad-Parkplätze – ebenfalls in der Tiefgarage – angeboten.

Die Zufahrt zur Tiefgarage erfolgt an der Kreuzung Erlenstrasse / Erlenmattweg. Die Parkplätze befinden sich auf der ganzen Fläche unterhalb der Wohnungen. Der Weg vom Auto zur Wohnung ist damit praktisch gleich null. Der Parkplatz ist in der Nähe der Lifte, die direkt in die Wohnung führen.

Zurzeit sind 152 Auto-Parkplätze an MieterInnen vermietet – an FremdmietterInnen zusätzlich 47 Auto-Parkplätze. Der Leerstand beträgt 32 Auto-Parkplätze. Motorrad-Parkplätze sind 6 vermietet, 10 stehen leer. Die Preise betragen CHF 155.- / Monat für einen Auto-Parkplatz und CHF 50.- für einen Motorrad-Parkplatz.

Es gibt ein Überangebot. Dieses konnte im Laufe der Zeit etwas abgebaut werden. Zu Mietbeginn war der Leerstand noch grösser. Jahreszeitlich sind keine Schwankungen in der Vermietung auszumachen. Ein Wunsch seitens der MieterInnen sind Besucher-Parkplätze. Die Stadt Basel

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

sieht keine solchen vor. Sie wären Sache des Vermieters. Bei der Planung hätte geschaut werden müssen, dass es einen äusseren – einfacher zugänglichen Teil – in der Tiefgarage für Besucherparkplätze gibt. Änderungen sind heute schwierig. Grundsätzlich ziehen die hohen Mietpreise eher ein Segment mit hoher Autoverfügbarkeit an. Entsprechend wurde geplant.

Illegales Parkieren kommt in der Siedlung kaum vor. Einzelne Fahrzeughalter parkieren ihr Auto auch ohne Berechtigung oder sie stellen ein zweites Fahrzeug ab, ohne für dieses zu bezahlen, da es genug Platz hat. Bei Kontrollen wurden so schon unberechtigte Fahrzeuge festgestellt – insgesamt dürfte die Anzahl falsch parkierter Fahrzeuge aber nur circa 5 Fahrzeuge betragen.

Völlig entgegengesetzt sieht das Bild im Quartier aus. Hier sind flächendeckend falsch parkierte Autos und Motorräder in der blauen Zone auszumachen und das wilde Parkieren ist allgegenwärtig.



Abbildung 6: Wildes Parkieren in der Umgebung der Siedlung

Die Parkplätze werden zu den vollen Betriebskosten vermietet, welche circa CHF 35'000.- betragen. Bezüglich Amortisation der Investitionskosten kann keine Aussage gemacht werden. Ein aktueller Verlust ergibt sich aber aus dem Leerstand.

Bei den Motorrädern ist zu vermuten, dass einige MieterInnen auf den Parkplatz in der Tiefgarage verzichten und ihr Motorrad oberirdisch auf die öffentlich ausgeschiedenen Parkfelder stellen.

Die Probleme mit der Handhabung der Begegnungszone werden auch von den BewohnerInnen beschrieben. Zusätzlich gibt es das Problem, dass die Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Krippe bringen. Dies erzeugt auch Lärm und Gefahrenmomente.

Handschriftliche Bemerkungen der Bewohnenden in den Fragebögen

4 Personen wollen Besucher-Parkplätze.

1 Person weist auf die Behinderungen des (Gelegenheits-)Autogebrauchs hin, beispielsweise für einen Grosseinkauf – durch das Fahrverbot im Erlenmattweg.

3 Personen nennen die bestehende Begegnungszone, welche besser vor dem motorisierten Individualverkehr geschützt werden muss.

Etwa gleich viele Personen äussern sich negativ über den Autoverkehr und die damit verbundenen Belästigungen.

3.3.5 Mobilitätsdienstleistungen

Kurzanalyse

Direkt am Rand der Siedlung gibt es zwei Mobility-Standplätze (1-economy-, 1-Transport-Fahrzeug), was für die erste Bauetappe ausreichen dürfte. Für alle BewohnerInnen beträgt der Weg zu den Standplätzen maximal 200 bis 300 Meter. Weitere Standplätze im Quartier liegen fast einen Kilometer entfernt. Eine Depotmöglichkeit für Hauslieferdienste und Pakete gibt es keine. Andere Mobilitätsdienstleistungen sind nicht bekannt.

Gespräch mit der Verwaltung

Wird im Kapitel 4. Fazit und Massnahmenvorschläge abgehandelt.

Handschriftliche Bemerkungen der Bewohnenden in den Fragebögen

Es sind keine expliziten Rückmeldungen eingegangen.

3.3.6 Versorgung; Einkauf und Dienstleistungen

Kurzanalyse

Die Situation punkto Versorgung ist mittel. Ein kleiner Coop Supermarkt an der Maulbeerstrasse befindet sich rund 500 Meter von der Siedlung entfernt. Ein kleiner Migros am Riehenring ist wegen einem lästigen Umweg (siehe Kapitel 3.3.1. Öffentlicher Verkehr) zurzeit noch gegen ein Kilometer entfernt. Die Poststelle am Badischen Bahnhof ist gut ein Kilometer entfernt. In der näheren Umgebung hat es diverse kleinere Läden und Basare. Grössere Geschäfte gibt es rund anderthalb bis zwei Kilometer entfernt im Clara-Quartier (grosser Migros und Coop, Jumbo, Apotheken, Lidl, Manor etc.). Etwas näher liegen kleinere Geschäfte im Bläsi-Quartier. In beiden Quartieren gibt es auch eine Poststelle.

Gespräch mit der Verwaltung

Die Nahversorgung wird als knapp taxiert. Es ist nicht bekannt, wo die Mietenden einkaufen. Es ist zu vermuten, dass etliche von ihnen auch Einkaufsfahrten mit dem Auto machen. Punkto Versorgung haben sich in den letzten Jahren keine Veränderungen ergeben. Ein Projekt mit dem Shopping-Center Erlenmattgalerie zwischen Im Triangel (vorgelagerter Platz der Siedlung mit Sitzgelegenheiten) und der Schwarzwaldallee ist in Planung. Es gibt zwar einen leeren Gewerberaum in der Siedlung. Darin aber einen Laden einzumieten würde wohl nicht rentieren, wenn nur die Bewohnenden selber zu den potentiellen Einkäufern gehörten.

Handschriftliche Bemerkungen der Bewohnenden in den Fragebögen

1 Person weist auf fehlende Einkaufsmöglichkeiten zu Fuss hin.

3.3.7 Weitere Themen

Kurzanalyse

Die Siedlung ist mit Einrichtungen für Kleinkinder sowie Spielmöglichkeiten (Platz mit Basketball, Tischtennis) optimal versorgt. Die nächsten Naherholungs- oder Freizeitanlagen sind ebenfalls recht nahe gelegen. Der Erlenmatt-Park mit weiteren Spielplätzen schliesst fast direkt an die Siedlung. Für die Naherholung gibt es den Erlenpark mit See und Grünanlagen am Bach Wiese sowie weiter Richtung Riehen gelegene Erholungsräume. Allerdings sind diese durch Autobahn und Schwarzwaldallee getrennt.

Siehe auch Geoviewer Stadt-Basel.

Gespräch mit der Verwaltung

Die Erreichbarkeit von Grünräumen und Spielplätzen ist sehr gut. Etwas weniger gut sieht es bei den Schulwegen aus. Das Bläsi-Schulhaus (Primarschule) befindet sich zwar zurzeit gerade in unmittelbarer Nähe der Siedlung und ist zudem gefahrenlos über den Erlenmatt-Park zu erreichen. Allerdings ist dies nur ein Provisorium. Später müssen die Kinder wieder ins Bläsi-Quartier zur Schule. Insbesondere der Riehenring ist hier als Barriere auszumachen. Die Internationale Schule (Privatschule) ist direkt neben der Siedlung gelegen. Dazu gibt es ein Projekt für eine Primarschule an der Ecke Erlenstrasse / Mattenstrasse. Dieses würde die Situation entscheidend entschärfen.

Genannt wird auch die Lärmproblematik. Ergänzend zu den Voten der BewohnerInnen gilt es anzumerken, dass ein Teil des Problems auch durch die Elterntaxis entsteht: die Eltern fahren ihre Kleinkinder mit dem Auto direkt vor die Krippe, was Lärm etwa durch Türeenschlagen oder Gefahrenmomente zur Folge hat. Dazu gibt es auch Probleme mit Partylärm. In der Tendenz wird sich dies aber verbessern, wenn es keine Zwischennutzungen (Disco, Bar, Drogenabgabestelle) mehr geben wird. Die Autobahn (Wiesenkreisel) wird zudem mit einer Lärmwand ausgestattet und die neu entstehenden Gebäude zwischen Im Triangel und Schwarzwaldallee (Gewerbe, Alterssiedlung) werden als Lärmpuffer gegen die Schwarzwaldallee wirken.

Handschriftliche Bemerkungen der Bewohnenden in den Fragebögen

1 Person weist darauf hin, dass das Sicherheitsgefühl in Kleinbasel in der Nacht verbessert werden könnte.

Der Lärm wird von mehreren Personen als Problem genannt.

4. Fazit und Massnahmenvorschläge

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

4.1 Mögliche Handlungsfelder

Öffentlicher Verkehr

Einen Handlungsbedarf gibt es bei der Gestaltung der Haltestellen. Dort wo Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz fehlen, kann ein Zeichen gesetzt werden für mehr Ordnung und Aufenthaltsqualität im Quartier. Die festgestellte unbefriedigende Situation betreffend Fussweg von der Siedlung zum Riehenring (Umweg) wird mit den nächsten Bauetappen gelöst. Die Aufwertung mit einer Verlängerung der Tramlinie auf der Erlenstrasse Richtung Badischer Bahnhof würde von den Bewohnenden und der Verwaltung begrüsst.

Veloverkehr und Veloabstellanlagen

Das Angebot an Abstellplätzen ist perfekt. Teilweise wird moniert, dass die Flächen in der Tiefgarage keine Haltevorrichtungen aufweisen, an welchen sich auch Velos ohne Ständer gut abstellen lassen. Dazu gibt es die Sicherheitsproblematik in der zu einfach zugänglichen Tiefgarage. Mögliche Lösungen wären Veloständer und abschliessbare Zwinger in der Tiefgarage. Eine weitere Verbesserung wäre die Verkürzung der Wege für Velofahrende, welche von der Schwarzwaldallee her kommen. Hierzu müsste der Zugang zur Tiefgarage anders erfolgen. Grundsätzlich schwieriger zu beeinflussen ist das Quartierumfeld, welches nicht zum Velofahren einlädt (Chaos, Sauberkeit, Sicherheit etc.). Allenfalls wären Quartieraufwertungsmassnahmen zu diskutieren und mit der Polizei zu klären, ob strengere Kontrollen möglich sind.

Fussverkehr

Betreffend Aufwertung des Quartiers kann das Gleiche festgehalten werden wie im Kapitel Veloverkehr und Veloabstellanlagen. Für die Attraktivierung des Fussverkehrs wären Massnahmen fast noch wichtiger, weil die Aufenthaltszeit im Quartier bei einem Spaziergang – oder Fussmarsch zu Einkaufsgeschäften – aufgrund der kleineren Geschwindigkeiten grösser ist als beim Velofahren. Denkbar wäre ein Fussgängerstreifen auf Höhe der Haltestelle Erlenmatt, welcher allenfalls wichtige psychologische Wirkung entfalten könnte. Zur fehlenden Fusswegverbindung über den Stadtpark – siehe ebenfalls Kapitel Veloverkehr und Veloabstellanlagen.

Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsregime

Für das heutige Parkierungs-Überangebot muss eine Lösung gefunden werden. Mehr Parkplätze an die Bewohnenden zu vermieten scheint unrealistisch, da die Quote von Parkplatz-Mietenden unter den Autobesitzenden der Siedlung schon sehr hoch ist. Zudem ist insgesamt der Anteil an autofreien Haushalten – für zentrale städtische Verhältnisse – bereits heute sehr bescheiden. Es kann nicht von einem noch höheren Autobestand ausgegangen werden. Grundsätzlich sollte versucht werden, das Überangebot mit Fremdvermietungen zu verkleinern. Dies ist in letzter Zeit gut gelungen. Der Leerstand ist gesunken. Bauliche Massnahmen zur Lösungsfrage in der Tiefgarage sind aufwändig und teuer. Allenfalls wären solche aber nötig, um den Anteil der Fremdvermietungen weiter zu erhöhen. Zudem könnten dann auch einige leerstehende Parkplätze zu Besucherparkplätzen umfunktioniert werden. Bei künftigen Bauten sollte die Bauherrschaft auf eine realistischere Parkplatznachfrage hin planen. Mit Angeboten für eine nachhaltige Mobilität (siehe Kapitel 4.3. Massnahmenvorschläge zuhanden Verwaltung / Eigen-

tümer) könnte die Nachfrage gar gesenkt werden, womit der Bedarf teure Parkplätze erstellen zu müssen, gesenkt werden könnte. Bei den oberirdisch abgestellten Motorrädern sollte überprüft werden, ob diese wirklich von BesucherInnen stammen. Falls diese von Mietenden stammen, sollte die Einstellung in der Tiefgarage eingefordert werden, was wiederum ein Beitrag wäre an eine bessere Auslastung der Tiefgarage. In irgendeiner Form sollte ein Abgleich zwischen des Überangebots an privaten Parkplätzen und des Unterangebots an öffentlichen Parkplätzen erfolgen. Hierzu wäre ein Gespräch zwischen Stadt und Verwaltung allenfalls ein zielführender Weg. Ein besonderes Augenmerk sollte auf die Einhaltung der Regeln in der Begegnungszone gerichtet werden. Geschwindigkeitsübertretungen sind gerade für spielende Kinder gefährlich und Lärmimmissionen durch nicht angepasstes Fahren für die Bewohnenden sehr ärgerlich. Augenmass sollte in Ausnahmesituationen angewendet werden (beispielsweise bei temporärem Abstellen eines Fahrzeuges zum Ausladen von Grosseinkäufen). Es fällt auf, dass etliche Bewohnende mit der Lärmsituation und den Belastungen durch den Verkehr unzufrieden sind. Dagegen ist gerade der Autogebrauch in dieser Siedlung verglichen mit anderen sehr hoch. Es ist zu vermuten, dass etliche Bewohnende zwar selber auch Verursacher sind, sich aber primär über den Lärm und die Immissionen der anderen ärgern. Zu überlegen wäre, ob die Bewohnenden nicht generell für eine nachhaltigere Siedlungsmobilität sensibilisiert werden könnten. Dabei könnte die Verantwortung aller für das nähere Wohnumfeld angesprochen werden. Wichtig wäre dabei eine positive – auf Nutzen für den einzelnen – ausgerichtete Kommunikation.

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. Mögliche Massnahmen unterstützen zudem die im Abschnitt oben beschriebene Sensibilisierung der Bewohnenden für eine nachhaltigere Siedlungsmobilität. Mit den nächsten Bauetappen sollte zumindest das Mobility-Angebot erweitert werden. Im Moment ist dieses noch gut bemessen, doch mit dem Wachstum des Quartiers wird es zu knapp werden.

Versorgung; Einkauf und Dienstleistungen

In diesem Bereich wird kein grosser Spielraum gesehen. Am ehesten könnte wie oben beschrieben für eine nachhaltigere Einkaufsmobilität sensibilisiert werden. Es könnte darüber informiert werden, wie nahe und umfangreich das bestehende Angebot im Quartier ist. Allenfalls käme eine Förderung der lokalen Einkaufsmöglichkeiten in Frage.

Weitere Themen

Handlungsbedarf muss bei den Schulwegen ausgemacht werden. Im Moment sind die Probleme hier zwar nicht sichtbar, weil das Provisorium des Bläsi-Schulhauses in unmittelbarer Nähe der Siedlung liegt. Sobald dieses aber wieder an seinen angestammten Platz umzieht, wird der Schulweg länger und anspruchsvoller, insbesondere bei der Überquerung des Riehenrings. Zu überlegen wären Massnahmen, welche das Elterntaxi ersetzen und nachhaltigere – gleichzeitig aber auch sichere und gesündere – Mobilitätsformen der Kinder fördert. Grossen Handlungsbedarf gibt es bei der Herstellung der öffentlichen Ordnung im Quartier. Regeln gilt es konsequent durchzusetzen (beispielsweise wildes Entsorgen, Nachtruhe etc.). Dies hätte dämpfenden Einfluss auf die Kleinkriminalität und damit auch auf das Sicherheitsgefühl der AnwohnerInnen.

4.2 Anstehende Siedlungserneuerung

Die Siedlung ist relativ neu (2010). Aktuell gibt es keine Erneuerungsplanungen. Erkenntnisse aus diesem Projekt könnten gegebenenfalls bei anderen Projekten der Verwaltung einfließen.

4.3 Massnahmenvorschläge zuhanden Verwaltung / Eigentümer

Im Gespräch vom 24. Juli 2013 wurden mögliche Massnahmen (siehe Anhang 3: Massnahmenkatalog MIWO) besprochen. Nachfolgend sind die aus Sicht der Projektleitung erfolgversprechendsten aufgeführt.

Massnahmen Öffentlicher Verkehr

- Attraktivierung der Haltestellen-Einrichtung mit den Verantwortlichen des TNW klären.

Massnahmen Veloverkehr und Veloabstellanlagen

- Haltevorrichtungen in der Tiefgarage für Velos einrichten und die Schaffung von abschliessbaren Velozwingern prüfen.
- Aufstellen von abschliessbaren oberirdischen Veloboxen (Pilotprojekt mit der Stadt Basel) Richtung Schwarzwaldallee prüfen, um die Wege der Velobenutzenden zu verkürzen.
- Leihangebot für Elektrovelos, Veloanhänger, Lastenvelos und ev. Velos aufbauen.
- Reparaturinfrastruktur und Pumpstationen anbieten.

Massnahmen Fussverkehr

- Attraktiven Fussweg über den Stadtpark Richtung Riehenring schaffen.
- Einrichtung eines Fussgängerstreifens auf der Erlenstrasse Höhe Haltestelle Erlenmatt bei der Stadt anregen.

Massnahmen Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsregime

- Parkierungsangebot bei zukünftigen Siedlungen restriktiv gestalten und mit nachhaltigen Mobilitätsangeboten / Sensibilisierung der Bewohnenden verknüpfen.
- Praxis oberirdische Motorrad-Parkierung überprüfen und ggf. Parkplatzzwang in Tiefgarage durchsetzen.
- Gespräch mit den Stadtbehörden suchen für mögliche Lösung zum Abbau des Über-, respektive des Unterangebots an privaten, respektive öffentlichen Parkplätzen.
- Regeln betreffend Begegnungszone den Mietenden klar machen und durchsetzen.
- Bewohnende für eine sparsame Nutzung der Motorfahrzeuge und eine nachhaltigere Siedlungsmobilität sensibilisieren.

Massnahmen Mobilitätsdienstleistungen

- Angebot für Lieferdienst / Depot für Waren- und Paketannahme schaffen.
- Ausbau Mobility-Standort / mobility@home prüfen / System bekannt machen.
- Mobilitätsinformationen /-mappen für die BewohnerInnen (ÖV-Haltestellen-Fahrpläne, Lieferdienste, Dienstleistungen etc.) herstellen und zur Verfügung stellen.
- Einen Anlass durchführen, welcher die Bindung und Identität der Bewohnenden mit ihrer Siedlung verstärkt. Dabei sensibilisieren für ÖV-Nutzung, Lebensqualität durch nachhaltige Mobilität, Gesundheitsaspekte etc. und neu geschaffene Angebote einführen.

Massnahmen Versorgung; Einkauf und Dienstleistungen

- Mit den Mobilitätsinformationen (siehe oben) auch über die bestehenden Einkaufsmöglichkeiten vor Ort informieren und diese fördern.

Massnahmen Weitere Themen

- Bei Wegfall des Schulprovisoriums in Siedlungsnähe – Einrichtung eines „Pedibus“ prüfen (Begleitung der Kinder nach Fahrplan durch Erwachsene zu Fuss – anstatt Elterntaxi).

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 Lilo Hartmann vom 24. Juli 2013 ergeben sich diverse Verbesserungsmöglichkeiten, welche nicht im Einflussbereich der Verwaltung liegen. Diese richten sich primär an die Stadt Basel.

Massnahmen Öffentlicher Verkehr

- Qualität bei den Haltestellen „Mattenstrasse“ und „Erlenmatt“ verbessern (Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz).
- Eine Verlängerung der Tramlinie auf der Erlenstrasse Richtung Badischer Bahnhof wäre aus Sicht der Siedlung sehr wünschenswert.

Massnahmen Veloverkehr und Veloabstellanlagen

- Die Möglichkeit zum Aufstellen von Veloboxen wird geprüft, sofern der Standort öffentlicher Grund ist (Pilotprojekt in Zusammenarbeit mit der Siedlung Erlentor).

Massnahmen Motorisierter Individualverkehr

- Die verbreitete illegale Parkierung von Motorfahrzeugen in der Umgebung der Siedlung gilt es konsequent zu unterbinden.
- Gespräch mit der Verwaltung führen für mögliche Lösung zum Abbau des Über-, respektive des Unterangebots an privaten, respektive öffentlichen Parkplätzen.
- Antrag auf regelmässige Polizeikontrollen in der Begegnungszone stellen.
- Rückmeldung betreffend Vermeidung Überangebot Parkierung an Projekt «Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen MIPA»

Massnahmen Mobilitätsdienstleistungen

- Die Verwaltung bei der Umsetzung von Massnahmen begleiten und soweit wie möglich unterstützen, beispielsweise bei der Gestaltung einer Mobilitätsmappe.

Massnahmen Weitere Themen

- Öffentliche Ordnung / Regeln durch verstärkte Kontrollen polizeilich besser durchsetzen.
- Strategie Aufwertung Kleinbasel: Kopplung zu laufenden Projekten sicherstellen.

5. Ausblick

Beim Gespräch vom 24. Juli 2013 mit Lilo Hartmann, Privera AG, wurde folgendes weitere Vorgehen und Handlungsmöglichkeiten skizziert:

- Den vorliegenden Berichtsentwurf sowie die Massnahmenvorschläge der Verwaltung vorlegen.
- Prüfen, ob einige Massnahmen im Rahmen des MIWO-Projektes initiiert werden sollen.
- 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 von der Verwaltung genehmigten Schlussbericht den verantwortlichen Stellen innerhalb der Verwaltung zur Stellungnahme unterbreiten.

Anhang 1: Eckdaten aus BewohnerInnen-Befragung

Befragung BewohnerInnen: Grundlagendaten

Rücklauf Fragebogen		
Anzahl Haushalte	189	
Anzahl retournierte Fragebogen	50	
Rücklauf	26%	
Struktur der Haushalte		
	Alle BewohnerInnen	Antwortende BewohnerInnen
Single-Haushalte	37 %	42 %
Paare	37 %	32 %
Mehrpersonenhaushalte mit Kindern und weitere Kategorien (Alleinerziehende, WG's)	26 %	26 %
Total	100 %	100 %

Befragung BewohnerInnen: wichtigste Ergebnisse

Verfügbarkeit Verkehrsmittel	Absolut	In Prozent
Anzahl autofreie Haushalte	15	30
Motorisierungsgrad (Anzahl Autos / Person)	46 Autos / 99 Bew.	0.46
Haushalte mit 2 Autos	9	18
Haushalte mit 3 Autos	1	2
Haushalte mit Roller und Motorräder	8 (mit total 10 Motos)	16
Haushalte mit Velos	35	70
Anzahl Elektrovelos in Siedlung	6	12
Anzahl Velos in Siedlung	77	---
GA- und Zonen-Abo-Anteil pro Person	5 HH mit 1 GA 1 HH mit 3 GA 13 HH mit 1 Streckenabo 5 HH mit 2 Streckenabo	---
Anteil Mobility-Mitglieder	3	6
Auto-Parkplätze		
Anzahl siedlungseigene PP (Angaben Verwaltung)	231	
Vermietete an BewohnerInnen (Angaben Verwaltung)	152	
PP pro Wohnung (Angaben Verwaltung)	1.22	
Preis für einen PP	CHF 155.-	
Anteil abgestellter Autos auf privaten PP innerhalb Siedlung	85 %	
Anteil abgestellter Autos auf privaten PP ausserhalb Siedlung	13 %	
Anteil abgestellter Autos auf öffentlichem PP	2 %	
Anzahl Autos in Siedlung gemäss Hochrechnung	174	
Fahrleistung		
Fahrleistung pro Haushalt	14'882 km / Jahr	
Fahrleistung pro Person	7'516 km / Jahr	
Fahrleistung pro Auto	18'603 km / Jahr	
Veloabstellplätze		
Anzahl Abstellplätze oberirdisch im Freien gedeckt	2	
Anzahl Abstellplätze oberirdisch im Freien ungedeckt	2	
Anzahl Abstellplätze in geschlossenen Räumen	72	

Anhang 2: Explizite Rückmeldungen BewohnerInnen

Nummer / Fragebogen	Bemerkung in Fragebogen
1	Zu wenig besucherparkplätze, ist sehr mühsam - die wenigen öffentlichen Parkplätze sind Kurzzeit-Parkplätze, was auch nichts nützt
6	Viel lärm von Autos (Rennen, TÜrenschlagen) trotz Tempo 20 (t20) vor allem abends
10	Wochenende und abends viele Probleme (Chaos, Raserei, illegales Parkieren) trotz t20
11	ÖV-Angebot muss ausgebaut werden und wird dies auch
13	Alte Trams sollten ersetzt werden (viel lärm und langsam, was zu Behinderungen führt)
14	Verkehrssituation allgemein zufriedenstellend - Fahrverbot für Erlenmattweg führt zu Schwierigkeiten für Ältere (Auto für Grosseinkauf, restriktive Handhabung des Fahrverbot, erhält keine Garagenschlüssel)
22	Es gibt keine Besucherparkplätze - zu wenig Einkaufsmöglichkeiten zu Fuss
24	Mehr gratis-Besucherparkplätze
29	Keine Besucherparkplätze
35	Begegnungszone mit Schikanen versehen (bepflanzte Tröge)
36	Veloständer in Tiefgarage für Velos ohne Seitenständer und ankettbar machen
38	Zurzeit funktioniert t20 noch (ruhig, gut für Kinder) - doch Befürchtungen wenn zweite Etappe fertig
45	Sicherheitsgefühl in Kleinbasel könnte in der Nacht verbessert werden
46	Besserer Lärmschutz vor Autobahn und Badischer Bahnhof wäre schön, mehr Velowege für Sicherheit wären notwendig (Bsp. Amsterdam/Utrecht studieren)
48	Sehr zufrieden

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