



Verkehrsparen in Siedlung und Quartier

Wohnungsbezogene Mobilität in der
2000-Watt-Gesellschaft

Teilbericht
Siedlung Ilanzhof I - IV, Unterstrass
Baugenossenschaft Freiblick

Thomas Schweizer
Samuel Bernhard


Fussverkehr Schweiz
Fachverband der FussgängerInnen
Mobilité piétonne
Association suisse des piétons



Club der
Autofreien
Schweiz

Verkehrsparen in Siedlung und Quartier

Wohnungsbezogene Mobilität in der 2000-Watt-Gesellschaft

Teilbericht

Siedlung Ilanzhof I-IV, Unterstrass Baugenossenschaft Freiblick

Bestandesaufnahme und Massnahmenvorschläge

Juli 2011

Bearbeitung

Club der Autofreien der Schweiz CAS

Quellenstrasse 27
8005 Zürich
Tel. 044 430 19 31
info@clubderautofreien.ch

Fussverkehr Schweiz

Klosbachstrasse 48
8032 Zürich
Tel. 043 488 40 30
info@fussverkehr.ch

Download:

www.clubderautofreien.ch
www.fussverkehr.ch

Projekträger



1. Übersicht

Beim Projekt Verkehrsparen in Siedlung und Quartier werden vertiefte Kenntnisse und Handlungsmöglichkeiten bezüglich Reduktion der wohnungsbezogenen Mobilität untersucht. Das Projekt liefert damit einen Beitrag zur 2000-Watt-Gesellschaft, welche von der Zürcher Bevölkerung als Zielgrösse gutgeheissen wurde.

Im vierten Quartal 2010 wurden von Studierenden der Hochschule Rapperswil HSR Bestandesaufnahmen in sieben Genossenschafts-Siedlungen der Stadt Zürich gemacht. Dabei wurden die BewohnerInnen der Genossenschafts-Siedlungen zu ihrer Mobilität befragt. Die Studierenden der HSR haben basierend auf den erhobenen Daten und Begehungen vor Ort Mobilitätskonzepte /-pläne für die einzelnen Siedlungen erstellt. So auch für die Siedlung Ilanzhof I-IV der Baugenossenschaft Freiblick in Unterstrass. Die Mobilitätskonzepte /-pläne wurden an der HSR in Rapperswil am 21. Dezember 2010 präsentiert.

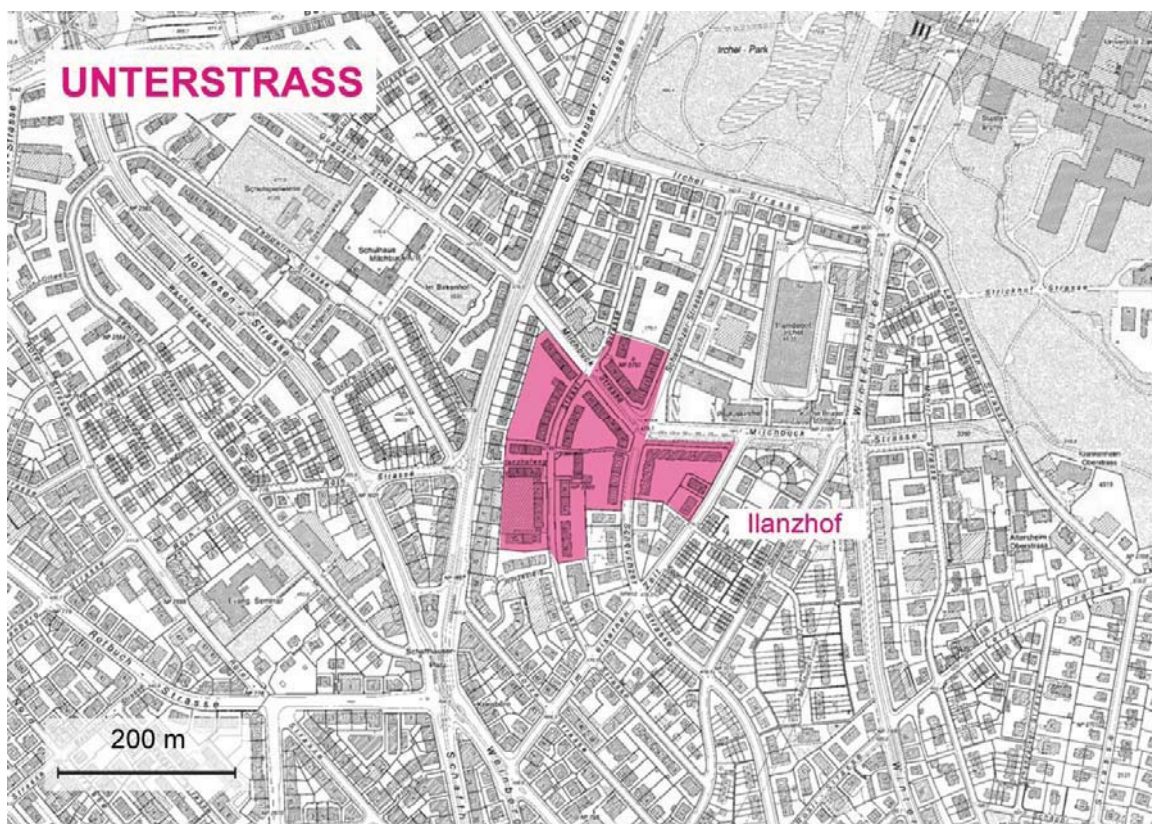


Abbildung: Lage der Siedlung Ilanzhof I-IV in Zürich-Unterstrass

Das Projektteam von «Verkehrsparen» hat im ersten Quartal 2011 die erhobenen Daten weiter ausgewertet und in Berichtsform zusammengefasst. Verfügbar ist ein Bericht, welcher die Resultate über alle untersuchten Siedlungen und Genossenschaften vergleicht, die Massnahmenpläne für die einzelnen Siedlungen (CD mit Plänen im Format A0 plus Ausdruck im Format A3 in der zuvor der Genossenschaft Freiblick geschickten Teilberichts-Version vom 15. März 2011) und die vorliegende Bestandesaufnahme und Massnahmenvorschläge für die Siedlung Ilanzhof I-IV der Genossenschaft Freiblick in Unterstrass sowie der weiteren sechs untersuchten Siedlungen.

Die Resultate inklusive der Fragebogen werden den beteiligten Genossenschaften zur Verfügung gestellt. Nach Sichtung der Resultate durch die Genossenschaften, wurden diese zusammen mit dem Projektteam besprochen.

2. Inhalt

Dieser Teilbericht umfasst folgende Bereiche:

- Angaben zur Parkierungssituation in der Siedlung
- Angaben aus dem Erstgespräch zu Mobilitätsthemen vom Oktober 2010 (Kurt Knobel, Präsident und Claudia Schläpfer, Geschäftsführerin der Genossenschaft Freiblick sowie Samuel Bernhard, Vertreter Projektteam und einem Studenten der HSR)
- Angaben der BewohnerInnen zu Mobilitätsthemen (aus den ausgefüllten Bemerkungsfeldern der Fragebögen)
- Zusammenfassung der Massnahmenvorschläge aus dem Mobilitätskonzept /-plan der Studierenden
- Angaben aus dem Zweitgespräch vom 15. Juni 2011 zwischen Kurt Knobel, Präsident und Claudia Schläpfer, Geschäftsführerin der Genossenschaft Freiblick und Samuel Bernhard, Vertreter des Projektteams
- Eckdaten der Siedlung

3. Bestandesaufnahme und Massnahmenvorschläge für die Siedlung Ilanzhof I-IV

3.1. Parkierungssituation in der Siedlung

Die Parkierungssituation wurde anhand der eingegangenen 125 Fragebogen ermittelt. Die Rücklaufquote war mit 39% äusserst hoch. Die Anzahl der autofreien Haushalte ist mit 59% ebenfalls sehr hoch. 52 % der autobesitzenden Haushalte geben an, private Parkplätze zu besitzen, 45 % verfügen über Parkkarten und 3% machen hierzu keine Angabe.

Im Erstgespräch gibt Kurt Knobel, Präsident der Genossenschaft Freiblick, folgende Eckwerte zum Angebot an Autoabstellplätzen bekannt:

Für die autobesitzenden Haushalte unter den total 322 Haushalten der Siedlung stehen 55 oberirdische und 100 unterirdische Abstellplätze zur Verfügung. Vermietet sind rund 90% an die BewohnerInnen der Siedlung sowie rund 10% an FremdmietterInnen. Zudem gibt es fünf Besucherparkplätze. Es gibt keinen Leerstand und der Preis pro Garagenplatz beträgt CHF 165.-

Die Situation zur Parkierung schildert Kurt Knobel qualitativ wie folgt:

Es besteht kein Nachfrageüberhang. Die Auflösung der blauen Parkplätze infolge Tiefgaragen-Neubau gab hingegen gewisse negativen Reaktionen seitens der MieterInnen. Gleich wie bei den gedeckten Veloparkplätzen war auch die Aufhebung der blauen Zonen-Parkplätze ein Kampf mit der Stadt. Es besteht kein Handlungsbedarf. Illegale Parkierung kann fast nicht festgestellt werden. Einziger kritischer Ort ist der zentral Platz an der Stüssistrasse. Der Parkierungsdruck auf den Strassen ist zu besonderen Zeiten vorhanden. Blaue Parkplätze sind stark besetzt, wenn der Markt (jeweils dienstags und freitags) oder Anlässe im Kirchgemeindehaus stattfinden. Die Parkplätze sind dann für die MieterInnen besetzt. Ansonsten parkieren grossmehrheitlich Perso-

nen aus der Siedlung hier. Die Tiefgarage ist zurzeit – auch über die Fremdvermietungen – voll vermietet, Nicht alle Autobesitzenden der Siedlung mieten dort Parkplätze. Ausschlaggebend dafür sind der Preis und die Distanz zur Tiefgarage.

3.2. Angaben aus dem Erstgespräch zu Mobilitätsthemen

Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur:

Die Anzahl gedeckter oberirdischer Abstellplätze im Freien beträgt circa 60 bis 80. Dazu gibt es circa 40 mit einem Schlüsseldepot vermietete ebenerdig zugängliche Abstellplätze in geschlossenen Räumen. Über Rampen erreichbare Abstellplätze im Keller gibt es keine. In jedem der 44 Keller gibt es circa ein Platz / Haushalt, der nur über die Treppen erreichbar ist. Es wäre schön, wenn mehr oberirdisch, abschliessbare Abstellplätze angeboten werden könnten. Der Druck seitens der MieterInnen hat etwas nachgelassen – er kommt aber wieder, das heisst es ist auch wieder mit Anträgen zu rechnen. Das Problem ist die Stadt Zürich mit ihrer restriktiven Bewilligungspraxis. Die Baulinie müsste weiter nach aussen gesetzt werden können. Es ist ein Kampf. In den letzten Jahren haben sich keine Änderungen bei der Veloparkierung ergeben. Kinderwagen, Anhänger etc. müssen ebenfalls in den Kellern versorgt werden. Das Quartier wird bezüglich Velorouten als attraktiv eingeschätzt. Das Wegsystem ist gut. Die Belastung geht von VelofahrerInnen (Uni) selber aus -> Gefahr für ältere Verkehrsteilnehmende. In letzter Zeit hat es weniger Tramunfälle gegeben. Hauptsächliche Verbesserungsmöglichkeit sind die zu schaffenden gedeckten Abstellplätze draussen (siehe oben).

Öffentlicher Verkehr:

Punkto öV gibt es keine Mängel. Dieser ist in jeder Beziehung hervorragend.

Versorgung mit täglichem / wöchentlichem Bedarf:

Kleinere Migros und Coop. Problem: Sortimentbereinigungen, welche am Bedarf der Leute vorbei gehen. Es gab mal mehr Lädeli.

Mobilitätsdienstleistungen:

Zum Bedarf an zusätzlichen Dienstleistungen: Es sind noch keine Ideen eingegangen. Die Anregungen müssen von der Mieterschaft kommen. Die Baugenossenschaft ist grundsätzlich offen für Vorschläge.

Mobility: Es gibt drei Parkplätze vor der Tiefgarage in unmittelbarer Siedlungsnähe.

Informationen über öV: Neue MieterInnen werden von den Vertrauenspersonen persönlich mit einem Blumenstraus und schriftlichen Infos, u.a. zum öV empfangen.

Allgemeine Themen:

Begegnungszone konnte durchgesetzt werden. Auch dies brauchte viel Energie.

Die Milchbuckstrasse ist historisch sehr breit ausgelegt, andere Planungen sind schwierig. Es bestünde generell der Wunsch nach Abklassierung der Strassen und Versetzung der Baulinien.

Als Fehler wird die Parkierungs-Lösung an der Scheuchzerstrasse angesehen -> besser wären versetzt Parkplätze gewesen.

Generell wird geschaut, dass der Mietermix breit ist, damit es keine Massenwechsel der Mieterschaft gibt (wenn eine Generation ausstirbt).

Der Name Freiblick ist Programm:

Sozial

- Einsatz von Vertrauenspersonen als Schnittstelle zu Mietern – sie kennen die Anliegen der Mieterschaft
- 10 hochbetagte Personen werden bis zum Tod betreut (Status als Kleinheim) - Mehrgenerationen-Idee wird gelebt.
- Kinderhort
- Drähschiibe als Hilfe zur Selbsthilfe mit Beratung im Umgang mit Ämtern / Alterbetreuung etc.

3.3. Angaben der BewohnerInnen zu Mobilitätsthemen

Anzahl eingegangener Fragebogen: 125

Anzahl Fragebogen mit Bemerkungen: 50

Die Quote an Fragebogen mit Bemerkungen ist mit 40 % hoch. Etliche Haushalte haben sich gleich zu mehreren Bereichen mit Bemerkungen und Verbesserungsvorschlägen geäußert.

Autobenützung:

12 Haushalte äussern sich zur Autobenützung. Alle ausser zwei Haushalten sprechen sich im Sinne einer sparsamen Nutzung aus und eher im rechtfertigenden Sinn, wieso das Auto überhaupt nutzen. Zwei Haushalte orten Parkplatzprobleme und möchten ein grösseres Angebot, ein Haushalt möchte die Autos beschränken.

Abstellplätze:

10 Haushalte thematisieren die Verfügbarkeit von Autoabstellplätzen, acht eher im Sinne eines Ausbaus des Angebotes, zwei im Sinne einer Reduktion. Es wird oft moniert, es hätte zu wenige Parkplätze für BewohnerInnen. Mehrere Haushalte sprechen die Probleme mit dem knappen Platz in der blauen Zone an (Fremdparkierer mit Markt, Kirchgänger oder abends), zwei Haushalte sprechen fehlende Besucher-Parkplätze an, einer wünscht mietbare Parkplätze für Lieferwagen, einer spricht sich für reservierbare Plätze aus – anstatt Garagenplätzen.

Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur:

7 Haushalte äussern sich zur Veloinfrastruktur – praktisch alle wünschen sich bessere Velowege.

9 Haushalte wünschen sich Verbesserungen bei den Veloabstellplätze (mehr Plätze, ebenerdig und abschliessbar).

Öffentlicher Verkehr:

10 Haushalte sprechen praktisch geschlossen die perfekte öV-Anbindung der Siedlung an (Tenor: „keine Wünsche mehr offen“).

Versorgung mit täglichem / wöchentlichem Bedarf:

Kein einziger Haushalt spricht die Versorgung mit täglicher / wöchentlicher Versorgung an.

Mobilitätsdienstleistungen:

8 Haushalte haben Bemerkungen zu Mobilitätsdienstleistungen. Vier Haushalte sprechen Car-Sharing an, drei davon wünschen sich einen Siedlungs-Standplatz, zwei fänden Car-Pooling in Siedlung eine gute Sache. Ein Haushalt regt die Förderung von Fuss- und Veloverkehr über die Genossenschaft an (Wettbewerbe machen und Thema in Publikationsorgan der Genossenschaft regelmässig thematisieren). Zwei Haushalte sprechen sich für Mietertickets aus, ein Haushalt schlägt die Bekanntmachung von Tramlinien in der Nähe vor.

Allgemeine Themen:

11 Haushalte haben allgemeine Bemerkungen, die Mehrheit im Sinne einer nachhaltigeren Verkehrssituation (beispielsweise mehr Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen, 10-kmh-Zonen in al-

len Wohnquartieren). Eine kritische Stimme will keine Änderungen mit dem Projekt, eine weitere solche Stimme will den Markt abschaffen oder auf einmal pro Woche reduzieren. Eine Raumplanerin unterstützt die Studie explizit.

3.4. Massnahmenvorschläge der Studierenden

Im Mobilitätskonzept /-plan zur Siedlung Ilanzhof I-IV werden die nachfolgenden Massnahmen vorgeschlagen. Details dazu in den Plänen im A0-Format. Die vermuteten Zuständigkeiten jeweils in Klammer.

Abstellplätze:

- Vergünstigte Parkscheine für Irchel-Parkhaus aushandeln -> Lösen des Parkierungsproblems zu Spitzenzeiten (Freiblick)

Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur:

- Mehr eingangsnah, gedeckte und diebstahlsichere Veloabstellplätze und decken von bestehenden ungedeckten Veloabstellplätzen (Freiblick)
- Anregen von öffentlichen Veloabstellplätzen bei Coop und auf dem Schaffhauserplatz (Coop und Stadt)

Ergänzender Vorschlag (nicht in Massnahmenplänen der Studierenden)

- Erstellen von abschliessbaren Veloboxen mit kostenpflichtigen Abstellplätzen auf öffentlichem Grund prüfen (Stadt und Freiblick)

Mobilitätsdienstleistungen:

- Aushangfahrpläne oder elektronische Fahrplanterminals in Hauseingängen anbringen
- Mietertickets für vergünstigte Nutzung von Mobility und des öV
- Hauslieferdienste mit Jugendlichen der Siedlung aufbauen oder mit fixen Arbeitsplätzen
- Verleih von Velos und Transportgeräten

Ergänzende Vorschläge (nicht in Massnahmenplänen der Studierenden)

- Weitere Mobilitätsinformationen aufbereiten für BewohnerInnen, beispielsweise Hauslieferdienste, Mobility-System und -standorte, Reparaturservice Velo. Information an zentralen Orten und/oder über Kanäle der Genossenschaft (Freiblick)
- Gratisabgabe Mobilitätsinformationen Stadt Zürich an NeumieterInnen (Freiblick)
- Reparaturservice für Velos (Freiblick)
- Zusätzliche Standplätze Mobility in Siedlung prüfen (Freiblick)
- Plattform für Car-Pooling evaluieren (Freiblick)
- Günstigere Gemeinschaftskonditionen für Taxi- und Kurierdienste (Freiblick)
- Hinweise zu Velomiete, E-Bikes und allgemeine Veloförderung mit Info zu Gesundheitsaspekten des Velofahrens etc. (Freiblick)

Allgemeine Themen:

- Neugestaltung öffentlicher Platz in der Siedlung, Aufwertung bestehende Begegnungszone -> Aufenthaltsqualität erhöhen (Freiblick)

- Strassenraum Schaffhauserstrasse neu gestalten -> gelb markierte Parkplätze entfernen und Parkierung zwischen den Bäumen anordnen; einheitlicher Belag für FussgängerInnen und Veloabstellplätze zwischen den Parkplätzen (Stadt)
- Neue Fusswegquerungen schaffen / bestehende Querungen sicherer markieren (Stadt)
- Neue Fusswegverbindung schaffen von der Stüssistrasse zur Scheuchzerstrasse und weiter zu Im Eisernen Zeit -> Umwege einsparen (Stadt)
- Ergänzung der geplanten Veloroute Winterthurerstrasse unterstützen (Stadt)
- Punktuell Fahrbahn erhöhen, um Konflikte zwischen FussgängerInnen/AutofahrerInnen und VelofahrerInnen zu vermindern (Stadt)
- Begegnungszone untere Milchbuckstrasse schaffen (Freiblick, Stadt und weitere)

3.5. Angaben aus dem Zweitgespräch mit Diskussion

Im Zweitgespräch zwischen Kurt Knobel, Präsident und Claudia Schläpfer, Geschäftsführerin der Genossenschaft Freiblick und Samuel Bernhard, Vertreter des Projektteams, wurden nach Auswertung der Befragung der BewohnerInnen mögliche Massnahmen in den verschiedenen Massnahmenbereichen diskutiert. Dabei wurde auch eruiert, ob die Erkenntnisse dieses Projektes in die weitere Planung und Siedlungsentwicklung der Genossenschaft Freiblick einfließen können.

Einleitend hält Kurt Knobel fest, dass der Rücklauf – auch bei Freiblick-internen – Befragungen generell sehr hoch ist. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die BewohnerInnen sehr interessiert sind an Fragen, die ihr direktes Wohnumfeld betreffen. Generell gibt es sehr wenige Diskrepanzen in der Einschätzung der Situation zwischen den BewohnerInnen und den GenossenschaftsvertreterInnen.

Auf die allfällige Umsetzung von Massnahmen haben die Siedlungsentwicklungspläne der Genossenschaft Freiblick einen Einfluss. Auf das Jahr 2016 ist ein Neubau geplant.

3.5.1. Aktuelle Situation und kurzfristige Handlungsmöglichkeiten

Abstellplätze:

Die Knappheitssituation ist gerade aktuell spürbar. Ein Teil der Wohnungen wird renoviert und viele Handwerker reisen mit Autos an. Die Frage der blau-Zone-Parkplätze wurde bereits mit dem Tiefbauamt der Stadt Zürich diskutiert. Dieses hat die Genossenschaft darauf hingewiesen, dass es eine Reserve an solchen Parkplätzen braucht. Die Einschätzung der Genossenschaft ist heute, dass die Situation an der Stüssistrasse befriedigend ist. Handlungsbedarf wird aber an der Scheuchzerstrasse ausgemacht, wo noch Parkplätze abgebaut werden könnten. Allerdings wird festgehalten, dass die Situation auch hier besser geworden ist. Das Quartier ist ruhiger geworden und der Schleichverkehr hat abgenommen wohl auch wegen dem System der Einbahnstrassen, welches bewirkt, dass die AutomobilistInnen weitere Wege machen müssen. Die Folge davon ist, dass der Transitverkehr reduziert werden konnte. Ein möglicher Ausbau des Parkplatz-Angebotes - wegen dem in Kapitel 3.1. geschilderten Problem der Gäste von Anlässen im Kirchgemeindehaus und des Marktes – wäre schwierig. Mit der Kirchgemeinde wurde ausgehandelt, dass die BewohnerInnen beim Kirchgemeindehaus parkieren konnten. Die BewohnerInnen nutzten dieses Angebot aber nicht. Offenbar sind die Parkplätze schon zu weit weg. Aus diesem Grund wird der Vorschlag, über Vergünstigungen im Irchel-Parkhaus zu verhandeln, verworfen. Diese Parkplätze sind noch weiter weg. Zudem ist das Parkhaus nicht kundenfreundlich und für Frauen nicht angenehm.

Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur:

Mit dem Neubau im Jahr 2016 ist auch die Erweiterung des Velo-Abstellplatz-Angebotes geplant. Vor allem an den neuralgischen Stellen soll das Angebot möglichst erhöht werden. Ein grosses Problem wird in den Restriktionen durch die Baulinie gesehen. Siehe auch Kapitel 3.2. Die Genossenschaft begrüsst eine diesbezügliche Rückmeldung an die verantwortlichen Stellen der Stadt. Die Idee der Veloboxen wird gut aufgenommen. Eine Anfrage an die Stadt hierzu würde unterstützt. Sofern diese grundsätzlich bereit ist, mögliche Lösungen zu unterstützen, ist es denkbar, dass die Genossenschaft weitere Abklärungen hierzu startet. Erfahrungen wurden bereits vor einigen Jahren mit einem „Turm“ gemacht. Dieser war nicht sehr beliebt bei den BewohnerInnen. Insbesondere für Frauen und Kinder war er nicht sehr praktisch. Weniger Handlungsbedarf gesehen wird bei der Erstellung von zusätzlichen Abstellplätzen bei Coop und Migros. Coop hat bereits heute ein genügend grosses Angebot. Bei Migros ist dies nicht klar.

Mobilitätsdienstleistungen:

Generell für wertvoll befunden werden die Vorschläge zu den Mobilitätsdienstleistungen. Heute werden Informationen beim Eintritt von NeumieterInnen abgegeben. Zudem gibt es das System der Vertrauenspersonen. Siehe dazu auch Kapitel 3.2. Das Integrieren der Informationen über Mobilitätsdienstleistungen auf diesen und möglichen neuen Wegen wird als gute Idee angesehen. Die einzelnen Vorschläge sollen geprüft werden. Die Siedlung verfügt über Mobility-Standplätze. Diese befinden sich vor der Tiefgarage. Weitere Standplätze zu finden, wäre schwierig. Es sei denn die Stadt tritt blaue Parkplätze ab. Standplätze in der Tiefgarage waren wegen den Vorschriften von Mobility nicht möglich.

Allgemeine Themen:

Die Neugestaltung des Hauptplatzes der Siedlung wurde erst kürzlich vorgenommen. Für die Ausführung betraut wurden der Platzgestalter der Stadt Zürich sowie ein bekannter Naturgartenbauer. Die Genossenschaft hat sich auch schon vor einiger Zeit für die naturnahe Gestaltung ihrer Umgebung eingesetzt. Damals war das eine Pioniertat und die naturnahe Wiese beispielsweise bei der Tiefgarage hatte nur eine geringe Akzeptanz bei den BewohnerInnen. Diese hätten am liebsten einen grünen Rasen gehabt. Nun wird dies glücklicherweise etwas anders eingeschätzt. Der Platz wird durchaus frequentiert und einen Brunnen gibt es bereits. Auch dieser wird von den spielenden Kindern benützt. Die Gestaltung des Platzes entspricht den Vorstellungen der Genossenschaft. Man hat einen umsichtigen Umbau des bestehenden Areals realisiert. Es sollte auch den Bedenken der Anwohnenden – wegen Lärm und Aufenthalt am Platz bis in die Nacht hinein – Rechnung getragen werden. Die Neugestaltung des Strassenraums an der Schaffhauserstrasse wird nicht als vordringliches Problem gesehen. Zudem ist dieser nicht innerhalb des Perimeters der Siedlung. Ebenso werden die Vorschläge zur Verbesserung von Fussgängerquerungen nicht als Aufgabe der Siedlung verstanden. Die vorgeschlagenen Verbesserungen wären zudem nur sehr schwierig zu realisieren. Eine sinnvolle Massnahme wird in der Ergänzung der geplanten Veloroute an der Winterthurerstrasse gesehen. Eine entsprechende Rückmeldung an die Stadt würde unterstützt. Ein tatsächliches Problem wird an der Kreuzung Milchbuckstrasse / Scheuchzerstrasse geortet. Vor allem das Verhalten der Velofahrer wird als gefährlich und gefährdend für die anderen Verkehrsteilnehmenden eingeschätzt. Die Gestaltung der Strasse mit Rampen durch die Stadt hat sich als nicht zweckmässig erwiesen. Sinnvoller wäre das Versetzen der blaue Zone-Parkplätze. Der Vorschlag für eine Begegnungszone am unteren Ende der Milchbuckstrasse wird als schwierig realisierbar eingeschätzt. Insbesondere Coop würde sich wohl gegen ein solches Projekt stellen. Die Zufahrt von der Winterthurerstrasse her würde erschwert. Besonders das Wegfahren für die Autos wäre ein Problem. Zudem wäre die Erreichbarkeit der Separatsammelstelle erschwert. Eher in Frage käme der obere Bereich der

Milchbuckstrasse – anschliessend an die bestehende Begegnungszone im Bereich reformierte Kirchgemeinde Bruder Klaus.

3.5.2. Anstehender Neubau (2016) und langfristige Planung der Genossenschaft Freiblick

Die Vorschläge aus diesem Projekt wurden von der Genossenschaft aufgenommen. Besonderer Handlungsbedarf wird bezüglich künftiger Projekte bei der Veloparkierung gesehen. Aber auch die Vorschläge in den anderen Bereichen sollten bei den künftigen Plänen berücksichtigt werden.

3.6. Ausblick

Erster Ansatzpunkt für die weitere Bearbeitung vorgeschlagener Massnahmen bietet die Einarbeitung einer neuen Person auf der Geschäftsstelle der Genossenschaft. Diese soll die Vorschläge zu den Mobilitätsdienstleistungen im Detail prüfen. Es soll eruiert werden, welche Informationen in welcher Form an die BewohnerInnen abgegeben werden können und welche Angebote allenfalls lanciert, respektive wiederbelebt werden könnten. Vereinbart wurde der weitere Austausch von Informationen. Der Genossenschaft Freiblick werden der fertige Bericht (des Gesamtprojektes) sowie der Teilbericht (betreffend Siedlung Ilanzhof) zur Verfügung gestellt. Weiter stellen sich die Vertreter des Projektes zur Verfügung, wenn das Thema Mobilität im Rahmen eines Genossenschafts-Anlasses vertieft behandelt werden soll. Seitens der Genossenschaft Freiblick ist geplant, die BewohnerInnen in kurzer Form schriftlich über die Resultate dieses Projektes zu informieren. Diese schriftliche Information kann von den Projektvertretern gegengelesen werden. Seitens des Projektes ist es wahrscheinlich, dass die Aktivitäten weitergeführt werden. Denkbar ist beispielsweise die Organisation einer Tagung zum Thema oder die Anwendung des Untersuchungsrahmens auf weitere Siedlungen. Für die nächste Projektphase muss noch eine Finanzierung gefunden werden, was aufgrund der ermutigenden Ergebnisse der bisherigen Arbeiten aber als nicht aussichtslos eingeschätzt wird. Über die Erhebungen im Rahmen dieses Projektes kann nach aussen kommuniziert werden.

Die möglichen Themen und zu vertiefende Arbeitsfelder sind:

- Die Idee der Genossenschaft betreffend Umgestaltung des Verkehrsregimes an der Scheuchzerstrasse (Kreuzung mit Milchbuckstrasse) sowie die Möglichkeit der Reduktion von blaue Zone-Parkplätzen werden der Stadt avisiert (durch Projekt).
- Die Verbesserung der Situation bei der Veloparkierung wird für den Neubau im Jahr 2016 berücksichtigt (Freiblick).
- Der Wunsch der Genossenschaft nach einer Aufhebung der restriktiven Bewilligungspraxis (Baulinien-Problem) wird der Stadt kommuniziert (durch das Projekt).
- Die Idee der Erstellung von Veloboxen oder ähnlichen Parkiervorrichtungen wird der Stadt angetragen (durch das Projekt).
- Die Integration der Informationen zu Mobilitätsdienstleistungen im Rahmen der Kommunikation zwischen Genossenschaft und BewohnerInnen wird generell geprüft (gemäss den Massnahmenvorschlägen in Kapitel 3.4.).
- Es wird bei der Stadt nachgefragt, ob das Abtreten von blaue Zone-Parkplätze für die Erstellung von Mobility-Standplätzen in Frage kommt (durch Projekt).
- Die Ergänzung der geplanten Veloroute an der Winterthurerstrasse wird als sinnvolle Massnahme angesehen. -> Rückmeldung an die Stadt (durch Projekt).

- Die Idee einer Ausdehnung der bestehenden Begegnungszone im oberen Bereich der Milchbuckstrasse soll intern evaluiert werden (Freiblick).

Anhang: Eckdaten aus Fragebogen-Untersuchung

Befragung BewohnerInnen: Grundlagendaten

Rücklauf und Repräsentativität	
Anzahl Haushalte	322
Anzahl retournierte Fragebogen	125
Rücklauf	39%
Struktur der befragten Haushalte	
Singlehaushalte	33%
Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder	37%
Mehrpersonenhaushalte mit Kindern	29%

Befragung BewohnerInnen: wichtigste Ergebnisse

Verfügbarkeit Verkehrsmittel	
Anzahl AF-Haushalte in % (von Antwortenden)	59%
Motorisierungsgrad Anzahl Autos / Person	0.2
Haushalte mit 2 Autos (von Antwortenden)	4
Haushalte mit 3 Autos (von Antwortenden)	0
Anzahl Roller und Motorräder	7
Anteil Haushalte mit Velos	70% (hoch)
Anzahl Velos (von Antwortenden)	251 (= 2 Velos pro Haushalt)
GA- und ZVV-Abo-Anteil pro Person	23, resp. 43%
Anteil Mobility Mitglieder	14% (sehr hoch)
Autoabstellplätze	
Anzahl siedlungseigene PP	155
Vermietete an BewohnerInnen	136
PP pro Wohnung	0.48
Preis für einen PP	165.-
Anteil privater PP	52%
Anteil Parkkarten-Besitzer	45%
Keine Angabe zu Art der Parkierung	4%
Anzahl Autos in Siedlung gemäss Hochrechnung	142
Fahrleistung nach Verkehrszweck	
Arbeit	45% (viel höher gemessen am CH-Mittel)
Freizeit	39% (tiefer gemessen am CH-Mittel)
Einkauf	14% (durchschnittlich gemessen am CH-Mittel)
Veloabstellplätze	
Anzahl Velo-PP oberirdisch im Freien oder ebenerdig in geschlossenen Räumen	Circa 100 bis 120; zusätzlich in Kellern 1 PP / Haushalt