



Verkehrsparen in Siedlung und Quartier

Wohnungsbezogene Mobilität in der
2000-Watt-Gesellschaft

Teilbericht
Siedlung Kronwiesen I - IV, Roswiesen,
Altwiesen
Baugenossenschaft Glattal

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 Kronwiesen I-IV, Roswiesen und Altwiesen, Schwamendingen Baugenossenschaft Glattal

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 Siedlungen Kronwiesen I-IV, Roswiesen und Altwiesen der Baugenossenschaft Glattal in Schwamendingen. Die Mobilitätskonzepte /-pläne wurden an der HSR in Rapperswil am 21. Dezember 2010 präsentiert.

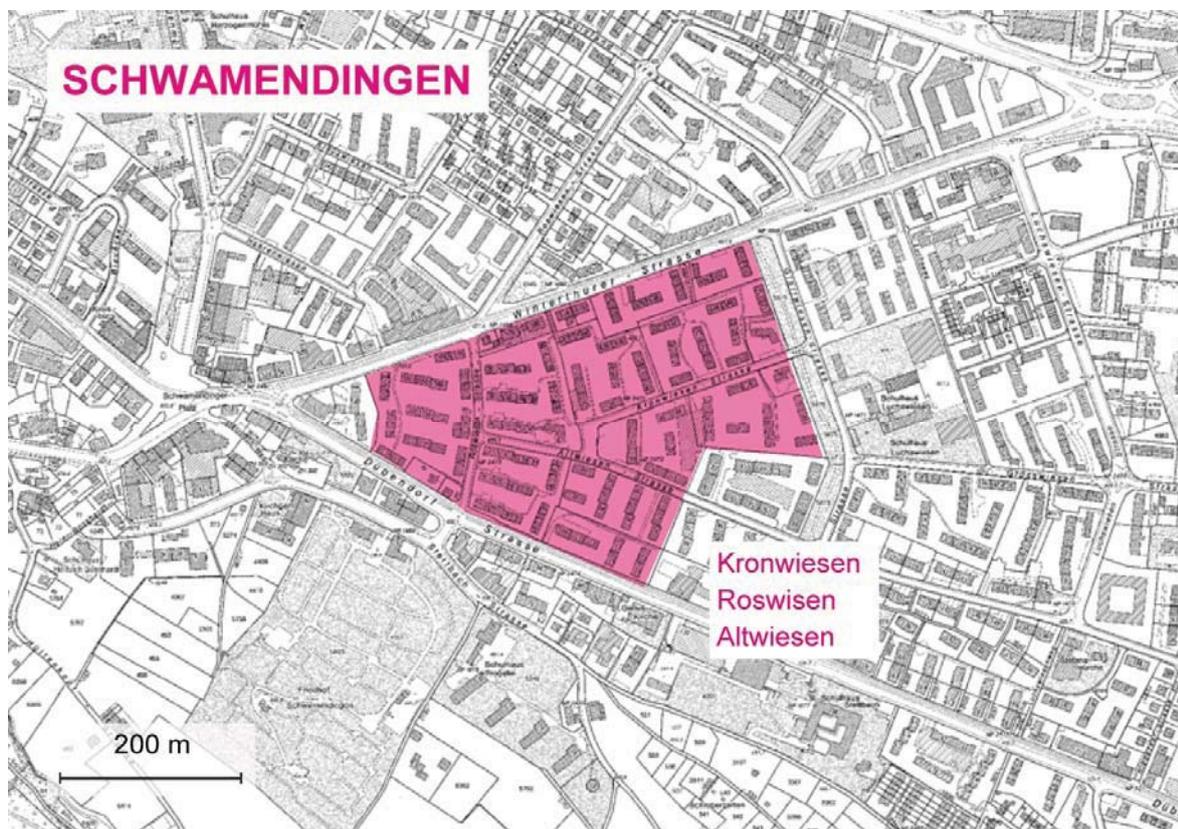


Abbildung: Lage der Siedlungen Kronwiesen I-IV, Roswiesen und Altwiesen in Zürich-Schwamendingen

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 (Pläne mit dem Format A0 – mit CD integriert im vorliegenden Bericht, Ausdruck im Format A3 siehe hinten) und die vorliegende Bestandesaufnahme und Massnahmenvorschläge für die Siedlungen Kronwiesen I-IV, Roswiesen und Altwiesen der Baugenossenschaft Glattal in Schwamendingen 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 12. Oktober 2010 (Sandro Huser, Leiter Verwaltung BG Glattal, Samuel Bernhard, Vertreter Projekt, Daniel Girardin, Student HSR und Christoph Roth, Student 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 10. Mai 2011 zwischen Vertretern der BG Glattal (Sandro Huser, Leiter Verwaltung und Kurt Williner, Leiter Technik) sowie des Projektes (Thomas Schweizer und Samuel Bernhard, Vertreter Projekt)
- Eckdaten der Siedlungen
- Anhang: Mobilitätskonzept und –plan der Studierenden

3. Bestandesaufnahme und Massnahmenvorschläge für die Siedlung Kronwiesen I-IV, Roswiesen und Altwiesen

3.1. Parkierungssituation in der Siedlung

Die Parkierungssituation wurde anhand der eingegangenen 145 Fragebogen ermittelt. Die Rücklaufquote war mit 20% recht hoch. Die Anzahl der autofreien Haushalte ist mit 45% hoch. 29% der autobesitzenden Haushalte geben an, private Parkplätze zu besitzen, 64% verfügen über Parkkarten und 7% machen hierzu keine Angabe.

Im Erstgespräch gibt Sandro Huser, BG Glattal, folgende Eckwerte zum Angebot an Autoabstellplätzen bekannt:

Für die autobesitzenden Haushalte unter den total 710 Haushalten der Siedlung stehen 119 oberirdische und 60 unterirdische Abstellplätze zur Verfügung. Vermietet sind 100% an die BewohnerInnen der Siedlung. Es gibt keine FremdmieterInnen und Besucherparkplätze. Es gibt keinen Leerstand und der Preis pro Garagenplatz beträgt CHF 130.-

Die Situation zur Parkierung schildert Sandro Huser qualitativ wie folgt:

Es besteht ein Nachfrageüberhang. Die MieterInnen mieten zusätzlich Parkplätze, respektive Garagenplätze bei den umliegenden Baugenossenschaften. Die Parkierung bei fremden Baugenossenschaften hat zugenommen. Im Moment wird aber kein Handlungsbedarf gesehen weder für einen Abbau noch für einen Ausbau der Parkplätze. Ein Ausbau würde als ungewollter Eingriff ins Siedlungsbild gewertet. Illegale Parkierung gibt es vor allem an Samstagabenden. Busse werden dann verteilt, wenn die Autos am Morgen noch dastehen. Kritische Situationen mit

den blauen Zonen-Parkplätzen gibt es an Werktagen mit Geschäftsautos, die nach Hause genommen werden und Wochenenden primär durch BesucherInnen. Generell parkieren hier aber vorwiegend MieterInnen. Der Kostendeckungsgrad der Parkplätze wurde nie gerechnet. Weiter zu berücksichtigen ist für die Attraktivität des Autos die recht gute MIV-Anbindung.

3.2. Angaben aus dem Erstgespräch zu Mobilitätsthemen

Beim Erstgespräch zwischen dem Vertreter der BG Glattal sowie Vertretern des Projektes (siehe Kapitel 2) wurden ergänzend zur Befragung der BewohnerInnen weitere Informationen zur Mobilitätssituation in der Siedlung Kronwiesen I-IV, Roswiesen und Altwiesen erhoben. Die entsprechenden Angaben zur Parkierung sind in Kapitel 3.1. dargestellt – die weiteren Mobilitätsbereiche nachfolgend.

Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur:

Es hat praktisch keine oberirdischen Veloparkplätze im Freien. Ebenso hat es keine ebenerdig zugängliche Abstellplätze in geschlossenen Räumen oder über Rampen zugängliche Abstellplätze in den Kellern. Es gibt – nur über Treppen erreichbar – 15 Abstellplätze pro 8 bis 10 Wohnungen (in jedem Keller). Das Angebot an Abstellanlagen wird als ausreichend angeschaut. Nur teilweise gibt es etwas Druck bei jungen Familien, der dann aber wieder verschwindet. In den letzten Jahren haben sich keine Änderungen bei der Veloparkierung ergeben. Es liegen keine Anträge seitens der MieterInnen vor. Kinderwagen, Anhänger etc. müssen auch in den Kellern abgestellt werden. Das Quartier wird in Bezug auf Velorouten als attraktiv angesehen. Es hat signalisierte Velorouten. Verbesserungsmöglichkeiten, respektive Veränderungen sind erst mit dem Ersatzneubau möglich.

Öffentlicher Verkehr:

Beim öV-Angebot werden keine Mängel ausgemacht, die BewohnerInnen sind öV-Nutzer und es gibt eine gute Erschliessung mit Tram, Bus und S-Bahn. Gespannt ist man auf die Reaktion betreffend Glattalbahn. Die Haltestellen-Infrastruktur wird als gut eingeschätzt.

Versorgung mit täglichem / wöchentlichem Bedarf:

Die Nahversorgung wird als ausreichend taxiert. Der Schwamendinger-Platz bietet alles, allerdings gehen etliche BewohnerInnen auch ins Glattzentrum oder nach Oerlikon (Markt u.a.). Es gibt keine Wünsche betreffend besserer Anbindung (Fuss- und Veloweg-Netz, Verkehrssicherheit, öV-Verbindung). Es sind keine Probleme betreffend Verkehrssicherheit bekannt. Die Tempo-30-Zone ist ausreichend.

Mobilitätsdienstleistungen:

Der Bedarf an zusätzlichen Dienstleistungen wird als klein eingeschätzt.

Hauslieferdienste, Depot für Waren und Paketannahme in der Siedlung: Wenig Bedarf, da gute Nahversorgung; Spitex-Mahlzeiten-Service für ältere Leute funktioniert.

Mobility: Es wurde kein Bedarf geäußert von den BewohnerInnen, Baugenossenschaft wäre aber offen für einen Versuch – in anderen Siedlungen haben sie das schon.

Eine Veloreparatur-Werkstatt ist (noch) nicht vorhanden.

Informationen über öV: die Baugenossenschaft ist offen für solche Neuerungen.

Die Einrichtung eines Quartierladens ist eine Bedarfsfrage.

Auch für weitere Mobilitätsdienstleistungen werden eher weniger Bedarf gesehen oder diese noch nicht geprüft.

Allgemeine Themen:

Die Mieterschaft ist eher älter. Sie ist sehr stabil mit wenig Wechseln (langsames Älterwerden). Die Planung von Ersatzneubauten für in Grössenordnung 10 Jahren ist am laufen (Parzellierung, Machbarkeit). Es gibt einen Überhang an 3-Zimmer-Wohnungen, zudem gibt es Probleme mit neuen Grundrissen.

Eine Begegnungszone ist bis jetzt kein Thema.

Manchmal ist eine neue Strassenführung (Einbahnverkehr gegen Schwamendinger-Platz) ein Thema.

Hauptproblem ist der Fluglärm -> dies bringt auch eine Änderung im MieterInnen-Mix. NeumietInnen sind zu 70-80 % AusländerInnen.

Die Strassenführung zu ändern im Gefolge der Ersatzneubauten ist wohl aus Kostengründen nicht möglich.

Wünsche zur besseren Anbindung (Fuss- und Veloweg-Netz, Verkehrssicherheit, öV-Verbindung) gibt es nicht. FussgängerInnen können gut zirkulieren, die Wege sind zudem beleuchtet, was gut ist für die Sicherheit.

3.3. Angaben der BewohnerInnen zu Mobilitätsthemen

Anzahl eingegangener Fragebogen: 147 (2 Fragebogen nachträglich eingegangen)

Anzahl Fragebogen mit Bemerkungen: 54

Die Quote an Fragebogen mit Bemerkungen ist mit 37% hoch. Etliche Haushalte haben sich gleich zu mehreren Bereichen mit Bemerkungen und Verbesserungsvorschlägen geäussert.

Autobenützung:

7 Haushalte äussern sich zur Autobenenützung – alle im Sinne eher eines sparsamen Gebrauchs und zufrieden mit der Situation, ausser einem Haushalt zwar die gute Erreichbarkeit von Schwamendingen lobt, sich aber über Umleitung des Verkehrs bei Stau beklagt.

Abstellplätze:

21 Haushalte haben Bemerkungen zu den Autoabstellplätzen. Alle ausser einem einzigen Haushalt wünschen sich einen Ausbau des Angebotes. Es wird ein klarer Missstand beim Angebot ausgemacht – Tenor: „Natürlich wie überall fehlt es an günstigen Parkplätzen in 8051 ZH-Schwamendingen, blaue Zonen-Plätze ab 17:30 Uhr sehr rar. Einstellplätze Wartezeit 1-2 Jahre. Vorschlag in die Tiefe bauen ohne damit die Umgebung zu verändern.“

Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur:

4 Haushalte sprechen sich für Verbesserungen bei der Veloinfrastruktur aus, drei davon für mehr Velowege, einer für mehr öffentliche Veloservice-Stationen.

5 Haushalte sprechen die Situation der Veloabstellplätze an. Gewünscht werden ebenerdige oder sicherere Velounterstände (abschliessbar).

Öffentlicher Verkehr:

18 Haushalte sprechen die öV-Situation an. Die grosse Mehrheit findet die öV-Erschliessung sehr gut. Zwei Haushalte wünschen günstigeren öV, ein Haushalt eine Tramverlängerung der Linie 9 nach Stettbach (Anschluss Richtung St. Gallen der S12 ist schlecht), ein Haushalt wünscht den 5-Minuten-Takt bei der VBZ.

Versorgung mit täglichem / wöchentlichem Bedarf:

5 Haushalte thematisieren die Versorgung mit täglichem / wöchentlichem Bedarf, vier davon sind zufrieden, einer regt einen Tante-Emma-Laden im Quartier an, weil der Weg mit 20-30 Minuten für einen Weg zu gross sei.

Mobilitätsdienstleistungen:

1 Haushalt wünscht einen Mobility-Standort z.B. in Stettbach.

Allgemeine Themen:

8 Haushalte haben allgemeine Bemerkungen zur Mobilität. Einige Bemerkungen gehen zur Befragung an sich ein (zu wenig Fragen, ausgelassene Themen). Ein Thema sind auch die Kontrollen, für zwei Haushalte hat es zu wenig, für einen zu viel.

3.4. Massnahmenvorschläge der Studierenden

Im Mobilitätskonzept /-plan zur Siedlungen Kronwiesen I-IV, Roswiesen und Altwiesen werden folgende Massnahmen vorgeschlagen (Details dazu in den Plänen im A0-Format), in Klammer die vermutete Zuständigkeit:

Vorschläge Gruppe Gwerder, Gerber, Girardin

Abstellplätze:

- Quartierparkhaus erstellen – ermöglicht eine sonst autofreie Siedlung (BG Glattal)

Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur:

- Bei einem Neubau leicht Veloabstellplätze in leicht zugänglichen Räumen schaffen
- Vor den Gebäuden überdachte Veloabstellplätze schaffen (BG Glattal)
- Kurzfristig Treppen im südlichen Teil mit Rampen ergänzen – langfristig behindertengerecht bauen (BG Glattal)

Mobilitätsdienstleistungen:

- Eventuell können Laden, Gewerbe, Veloabstellplätze, Stationen für Elektrofahrzeuge und Mobility-Standorte in das Quartierparkhaus integriert werden (BG Glattal)
- Mit Infotafeln in Hauseingängen Bewohner über öV und Mobility informieren (BG Glattal)
- Mobility-Standort(e) bei zentralen Parkplätzen

Allgemeine Themen:

- Dübendorferstrasse und Winterthurerstrasse werden zu Kernfahrbahnen mit Radstreifen (Stadt)
- Tramhaltestellen bei beiden Hauptstrassen: Durch Kernfahrbahnen wird auch Platz für einfache Wartehäuschen und Schutzgeländer gewonnen – bei Luegisland Fahrbahnquerschnitt verengen (Stadt)
- Zusätzlich bei Tramhaltestellen Schaffen von einigen Veloabstellplätzen mit einfacher Konstruktion (Stadt)

- Durch die Erstellung eines Quartierparkhauses und die dadurch sonst autofreie Siedlung können alle Wege und Strassen neu angeordnet werden. Trennung des Langsamverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs. (Stadt, BG Glattal)
- Aufwertung des Platzes an der Wallisellenstrasse (Stadt)
- Änderung Zeitschaltung bei Lichtsignal – Wartezeiten für Fussgänger verkürzen (Stadt)
- Absenkung der Trottoirs -> behindertenfreundlichere Strassengestaltung (Stadt).

Vorschläge Gruppe Basic, Roth

Abstellplätze:

- Prüfung, ob Parkplätze an zwei bis drei Standorten zentralisiert werden könnten (BG Glattal)

Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur:

- Erstellung von Abstellmöglichkeiten für Velos bei den Häusern sowie im gesamten Siedlungsgebiet (BG Glattal)

Mobilitätsdienstleistungen:

-

Allgemeine Themen:

- Kreuzung Roswiesen-/Winterthurerstrasse: Velolichtsignal durch Bodensensor ersetzen – Vibrationssensor an Mast Lichtsignalanlage anbringen (Stadt)
- Fussgängerstreifen Winterthurerstrasse: Wartebereich vergrössern, Abschränkungen aufheben (Stadt)
- Gestalterische Massnahmen an Mündung Glattwiesen-/Winterthurerstrasse (Stadt)
- Gestalterische Massnahmen an Mündung Kronwiesen-/Glattalstrasse (Stadt)
- Gestalterische Massnahmen an Mündung Grosswiesen-/Glattwiesenstrasse (BG Glattal, Stadt)
- Gestalterische Massnahmen an der Kreuzung Altwiesen-/Glattwiesenstrasse (Stadt)
- Gestalterische Massnahmen an der Mündung Glattwiesen-/Dübendorferstrasse (Stadt)
- Gestalterische Massnahmen an der Mündung Roswiesen-/Dübendorferstrasse (Stadt)
- Gestalterische Massnahmen an der Kreuzung Winterthurer-/Dübendorferstrasse (BG Glattal, Stadt)
- Neugestaltung Fusswegnetz (BG Glattal, Stadt)

3.5. Angaben aus dem Zweitgespräch mit Diskussion

Im Zweitgespräch zwischen Vertretern der BG Glattal sowie des Projektes Verkehrsparen (siehe Kapitel 2) wurden nach Auswertung der Befragung der BewohnerInnen mögliche Massnahmen in den verschiedenen Mobilitätsbereichen diskutiert. Dabei wurde auch eruiert, ob die Erkenntnisse dieses Projektes in die weitere Planung und Siedlungsentwicklung der BG Glattal einfließen können.

3.5.1. Aktuelle Situation und kurzfristige Handlungsmöglichkeiten

Abstellplätze:

Diskutiert werden Grundlagen-Daten zu den blau-Zone-Parkplätzen. Die BG Glattal hat hierfür vor einigen Jahren eine Untersuchung zu deren Belegung gemacht, welche als Erkenntnisgrundlage ebenfalls in die vorliegende Untersuchung einfließen könnte. Weiter wird erwähnt, dass in einem Genossenschaftsareal unweit des untersuchten Perimeters vor 13 Jahren eine Erhebung gemacht wurde. Hier wurde seitens der Bewohnerschaft der klare Wunsch geäußert, beim Neubau Parkplätze zu erstellen. Dies hat die BG Glattal auch gemacht. Allerdings gibt es für diese nun Leerstände. Die BewohnerInnen sind offenbar nicht bereit, für diese Parkplätze zu bezahlen. Die Genossenschaftsvertreter sind interessiert zu wissen, ob in anderen Siedlungen ähnliche Beobachtungen gemacht werden können. Dies ist der Fall, beispielsweise bei der BG Freiblick, welche für die Siedlung Ilanzhof eine Tiefgarage gebaut hat. Die Parkplätze kosten CHF 165.-, was offenbar für die MieterInnen zu teuer ist, da es Leerstände gibt. Diese Grundproblematik gibt es auch an anderen Orten zu beobachten. Die Genossenschaftsvertreter weisen darauf hin, dass die MieterInnen immer grössere Ansprüche an die Nutzung von Nebenräumen haben, beispielsweise für das Abstellen von Kinderwagen oder für die Ausübung eines Hobbys. Generell nehme der Raumbedarf ständig zu. Erwähnt wird das Beispiel der BG Luegisland, welche die Bewilligung für die Realisierung einer autoarmen Siedlung erhalten hat. Dafür musste sie ein Mobilitätskonzept einreichen. Die Genossenschaftsvertreter verweisen darauf, dass in unmittelbarer Nähe der Siedlung die Baugenossenschaften Vitasana und Luegisland andere Projekte realisiert haben, welche sich noch an der alten PPV ausrichten punkto Erstellung der Parkplätze. Dies könnte aber zur Folge haben, dass der Druck in ihrer Siedlung abnimmt, wenn es zu Leerständen in den beiden anderen Projekten kommt. Hingewiesen wird von den Genossenschaftsvertretern auf ein Problem, welches in den Ausmassen in letzter Zeit zugenommen hat: das Parkieren von Firmenfahrzeugen im Siedlungsgebiet. Die BewohnerInnen stellen unter der Woche ein Firmenfahrzeug auf einem blau-Zonen-Parkplatz ab am Wochenende sei dieses dann wieder weg. Auch werden für diese Fahrzeuge keine Parkgebühren bezahlt. Eine genauere Untersuchung dieses Phänomens wäre sehr interessant. Was ist heute in verschiedenen Quartieren bereits Usus, welche Handhabe gibt es für dieses Problem etc.

Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur:

Die Wegführung für den Langsamverkehr innerhalb der untersuchten Siedlung – insbesondere in der Ausrichtung auf den Schwamendinger-Platz - wird zur Diskussion gestellt (siehe Abschnitt Ersatz-Neubauten und weitere Planung in diesem Kapitel). Aktuell werden alle fünf Jahre in den Kellern Entrümpelungsaktionen durchgeführt und dabei alte nicht gebrauchte Velos entsorgt. Ansonsten gibt es für die Velo-Parkierung keine Kontrollen. Diese sind aufgrund der geringen Zahl auch nicht nötig. Dagegen werden bei Motos und Mofas Kontrollen durchgeführt. Diese müssen zwingend in den dafür vorgesehenen Garagen abgestellt werden. Die Wege innerhalb der Siedlung sind aber primär für die FussgängerInnen reserviert. Ein Grund für die nicht bevorzugte Nutzung des Velos in der Siedlung wird neben dem Alter der BewohnerInnen auch in den fehlenden Abstellplätzen bei den Läden am Schwamendinger-Platz gesehen. Diskutiert wird die

Idee der Erstellung von gedeckten Abstellanlagen (abschliessbare Veloboxen) an zentraler Lage. Vielleicht könnte ein solcher im Rahmen eines Pilotprojektes aufgestellt und die Abstellplätze gegen Gebühr vermietet werden. Diese haben sich zumindest bei öV-Umsteigepunkten bewährt. Dort sind sie auch ausgelastet. Wie sich solche allerdings in einem Wohngebiet bewähren, müsste ausprobiert werden. Es ist zu vermuten, dass die MieterInnen nicht bereit sind, längere Fusswege auf sich zu nehmen, um zu ihrem Velo zu gelangen. Solche Abstellanlagen müssten zudem auf zentrale Punkte ausgerichtet werden.

Öffentlicher Verkehr:

Beim öffentlichen Verkehr wird kein Handlungsbedarf gesehen.

Versorgung mit täglichem / wöchentlichem Bedarf:

Diskutiert wird die Nahversorgung in der Siedlung. Läden hat es in dieser Siedlung nie gegeben. Alle Läden, welche vom Schwamendinger-Platz mehr als 50 Meter entfernt sind, gehen wieder ein. Am nordöstlichen Rand der Siedlung wurde eine Filiale von Lidl eröffnet. Dies hat für die Nahversorgung neue Möglichkeiten gegeben. Zu beachten ist auch, dass selbst der Schwamendinger-Platz zu wenig attraktiv ist. Viele MieterInnen zieht es nach Oerlikon oder ins Glattzentrum – insbesondere für Nicht-Lebensmittel.

Mobilitätsdienstleistungen:

An erster Stelle wird die Erschliessung mit einem Mobility-Standort diskutiert. Die BG Glattal hat in ihren Siedlungen in Seebach und Oerlikon Mobility-Standplätze eingerichtet. In der untersuchten Siedlung war dies bis jetzt kein Thema. Ein Problem ist der fehlende Platz für den Standort. Zudem wären allfällige Mobility-Standorte auch eine Konkurrenz zu den schon jetzt knappen blaue-Zone-Parkplätzen. Eine Studentengruppe hat vorgeschlagen, einen Standort auf dem zentralen – öffentlichen - Platz vorzusehen. Dies ist im Rahmen der heutigen Gesetzgebung für den öffentlichen Grund allerdings noch nicht möglich. Im Rahmen des Projektes soll mit der Stadt weiter diskutiert werden, ob und welcher Handlungsspielraum für eine Anpassung dieser Bestimmung besteht. Vorgeschlagen wird ein Gespräch mit Verantwortlichen von Mobility und allenfalls auch des SVW, um die konkreten Möglichkeiten besser auszuloten. Die Genossenschaftsvertreter erklären, dass Mobility bei anderen Projekten sogar von sich aus aktiv geworden ist. Beim Projekt Saatlen dagegen ist die Initiative von der BG Glattal ausgegangen, weil dies von einem Vorstandsmitglied angeregt worden ist. Ein Pro-Argument für ein Engagement bei der Erstellung eines Mobility-Standortes könnte für die BG Glattal auch das Potential zur Reduktion des Wagenparks in der Siedlung sein. Denn für Leute, die sich nur noch fürs Einkaufen ein Auto halten, daneben aber den öV benützen, kommt es in Frage bei einem guten Mobility-Angebot ganz in ihrer Nähe vollständig aufs eigene Auto zu verzichten.

Allgemeine Themen:

Thematisiert wird auch die Einhausung der Autobahn Richtung Stadt. Dieses Projekt wird das Gesicht des gesamten Quartiers verändern.

3.5.2. Ersatz-Neubauten und langfristige Planung der BG Glattal

Abstellplätze:

Seitens der BG Glattal wird für die weitere Planung eine Richtgrösse von einem Parkplatz pro 150 m² Wohnfläche angesteuert, was bezogen auf die aktuellen Verhältnisse eine probate Lösung wäre. Dieser Wert läge knapp unterhalb des Minimums bei der alten PPV und ziemlich genau zwischen dem Minimum und dem Normalbedarf gemäss neuer PPV.

Mit einer Testplanung wird zurzeit eruiert, wie die Siedlung weiter entwickelt werden kann. Drei Architekten-Teams sind am Arbeiten und in drei Monaten gibt es einen Workshop, in welchem erste Zwischenresultate vorgestellt werden. Für diese Testplanung konnten die Arbeiten der HSR-StudentInnen bereits eingespielt werden. Die Arbeiten stehen den Architekten-Teams zur Verfügung. Die BG Glattal will eine Konzentration der Parkplätze. Fusswegdistanzen hin zu den parkierten Autos sollen den MieterInnen zugemutet werden. Es soll kein Anrecht darauf geben, das Auto direkt vor der Wohnung parkieren zu dürfen. Das Strassennetz soll künftig beibehalten werden. Eine völlige Neukonzeption und -führung der Strassen wäre zu teuer. Diskutiert wird ein möglicher Rückbau der blauen Zone-Parkplätze im Gefolge eines möglichen neuen Bauprojektes – mit der Erstellung zusätzlichen privaten Parkraums. Die Genossenschaftsvertreter verweisen darauf, dass sich dies aufgrund der Platzverhältnisse in den Seitenstrassen (z.B. Altwiesenstrasse, Kronwiesenstrasse) automatisch ergeben wird. Die Roswiesenstrasse ist im Alleenkonzept der Stadt Zürich enthalten. Bei der Umsetzung wird diese Strasse aufgewertet, dies kann aber kaum ohne Reduktion der blauen-Zone-Parkplätze gemacht werden. Das Gebiet der untersuchten Siedlung würde frühestens ab Frühling 2017 neu bebaut (1. Bauetappe). Ab diesem Zeitpunkt würde das Gebiet sukzessive in verschiedenen Bauetappen erneuert. Die Testplanung wird im Frühling 2012 abgeschlossen. Zu diesem Zeitpunkt ist auch klar, ob es zu einem Ersatzneubau oder einer Rundum-Renovation kommen wird.

Veloabstellplätze / Veloinfrastruktur:

Die Vorgaben für die Testplanung sehen grundsätzlich eine gute Durchlässigkeit des Langsamverkehrs vor. Allerdings ist seitens der BG Glattal die konkrete Gestaltung noch offen. Es gibt MieterInnen, die sich daran stören, wenn alle internen Erschliessungswege mit Velos vollgestellt und befahren werden, obwohl die Wege den FussgängerInnen vorbehalten sind. Nicht bestritten ist dagegen der Bedarf an Abstellplätzen bei neu erstellten Wohnungen. Für die Planung könnte es von Bedeutung sein, welche Ziele hinsichtlich des Mieter-Mixes von der BG Glattal angestrebt werden. Wenn junge Familien angezogen werden sollen, steigt der Bedarf an Velo-Abstellplätzen sprunghaft an. Seitens der BG Glattal ist bei jedem Neubau eine Anpassung der Velo-Abstellplätze vorgesehen.

Versorgung mit täglichem / wöchentlichem Bedarf:

Angeregt wird die Ausscheidung einer Fläche im Gefolge der Neuplanung für die Ansiedlung eines Ladens. Die Genossenschaftsvertreter verweisen darauf, dass eine Gewerbenutzung vorgesehen ist. Allerdings schätzen sie die Chance für einen Laden als gering ein.

Mobilitätsdienstleistungen:

Grundsätzlich kommt die Erstellung eines Mobility-Standplatzes in Frage, wenn es in der Siedlung sowieso zu Veränderungen kommt.

3.6. Ausblick

Ein Ansatzpunkt zur vertieften Auseinandersetzung mit dem Thema Mobilität in der Siedlung bietet die vorgesehene Mieterversammlung anlässlich des Abschlusses der Testplanung im Frühling 2012. Es ist denkbar, dass dem Thema Mobilität bei diesem Anlass Raum gegeben wird. Ein weiteres Gefäss sind die Genossenschafts-übergreifenden Veranstaltungen von SVW Zürich und Pro Züri 12, welche beispielweise Spielnachmittage auf verschiedenen Spielplätzen des Quartiers veranstalten – zwecks besserer Integration und Kulturaustausch.

Vereinbart wurde der weitere Austausch von Informationen. Der BG Glattal werden der fertige Bericht (des Gesamtprojektes) sowie der Teilbericht (betreffend die Siedlungen Kronwiesen I-IV,

Roswiesen und Altwiesen) zur Verfügung gestellt. Weiter stellen sich die Vertreter des Projektes zur Verfügung, wenn das Thema Mobilität im Rahmen einer Genossenschafts-Veranstaltung vertieft behandelt werden soll. Es ist sehr wahrscheinlich, dass die Aktivitäten im Projekt Verkehrsplan in Siedlung und Quartier weitergehen. 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. Die Genossenschaft ihrerseits stellt dem Projekt weitere Datengrundlagen (zur Erhebung der blaue-Zonen-Parkplätze) sowie die wichtigsten Informationen zur Testplanung zur Verfügung. Über die Erhebungen im Rahmen dieses Projektes kann auch nach aussen kommuniziert werden.

Allfällige weitere Themen und zu vertiefende Arbeitsfelder sind:

- Einbezug der Erhebung zu den blaue-Zonen-Parkplätzen
- Pilotprojekt für die Erstellung einer geschlossenen zentralen Veloabstellanlage
- Reduktion der Parkplatzzahl mit Förderung / Einrichtung eines Mobility-Standortes
- Untersuchung der Firmenfahrzeug-Problematik

Anhang: Eckdaten aus Fragebogen-Untersuchung

Befragung BewohnerInnen: Grundlagendaten

| | |
|---|-----|
| Rücklauf und Repräsentativität | |
| Anzahl Haushalte | 710 |
| Anzahl retournierte Fragebogen | 145 |
| Rücklauf | 20% |
| Struktur der befragten Haushalte | |
| Singlehaushalte | 40% |
| Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder | 50% |
| Mehrpersonenhaushalte mit Kindern | 10% |

Befragung BewohnerInnen: wichtigste Ergebnisse

| | |
|---|--|
| Verfügbarkeit Verkehrsmittel | |
| Anzahl AF-Haushalte in % (von Antwortenden) | 45% |
| Motorisierungsgrad Anzahl Autos / Person | 0.35 |
| Haushalte mit 2 Autos (von Antwortenden) | 9 |
| Haushalte mit 3 Autos (von Antwortenden) | 2 |
| Nicht unerheblich: Anzahl Roller und Motorräder | 25 ! |
| Anteil Haushalte mit Velos | 58% |
| Anzahl Velos (von Antwortenden) | 178 (= 1.23 Velos pro Haushalt) |
| GA-Anteil und ZVV-Anteil (kumuliert) | Über 60% (= sehr hoch) |
| Anteil Mobility Mitglieder | 2% (eher tief) |
| Autoabstellplätze | |
| Anzahl siedlungseigene PP | 179 |
| Vermietete an BewohnerInnen | 179 (mit Nachfrageüberhang) |
| PP pro Wohnung | 0.25 |
| Preis für einen PP | CHF 130.- |
| Anteil privater PP | 29% |
| Anteil Parkkarten-Besitzer | 64% |
| Keine Angabe zu Art der Parkierung | 7% |
| Anzahl Autos in Siedlung gemäss Hochrechnung | 455 |
| Fahrleistung nach Verkehrszweck | |
| Arbeit | 27% (tief gemessen am CH-Mittel) |
| Freizeit | 49% (durchschnittlich gemessen am CH-Mittel) |
| Einkauf | 24% (hoch gemessen am CH-Mittel) |
| Veloabstellplätze | |
| Anzahl Velo-PP oberirdisch im Freien oder ebenerdig in geschlossenen Räumen | Praktisch keine |
| Nur über Treppen erreichbare | 15 PP pro 8-10 Wohnungen |