

## Bericht

### **Siedlung Letten/Wasserwerk, Zürich (Eigentümerin: Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals BEP)**

#### Bestandesaufnahme und Massnahmenvorschläge



Zürich, 2. Oktober 2013, mit Ergänzungen vom 11. Juni und 25. August 2014

#### **Trägerschaft:**

Bundesamt für Energie, HSR Hochschule für Technik Rapperswil, Wohnbaugenossenschaften Schweiz, sanu Future learnig, Kanton Zürich, Städte Basel, Bern und Zürich, weitere werden angefragt.

#### **Projektleitung:**

Fussverkehr Schweiz  
Thomas Schweizer  
043 488 40 32

thomas.schweizer@wohnen-mobilitaet.ch

Club der Autofreien  
Samuel Bernhard  
044 430 19 31

samuel.bernhard@wohnen-mobilitaet.ch

VCS Verkehrs-Club der Schweiz  
Daniel Baehler  
058 611 62 45

daniel.baehler@wohnen-mobilitaet.ch

# 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 Letten / Wasserwerk der Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals (BEP) 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 werden.

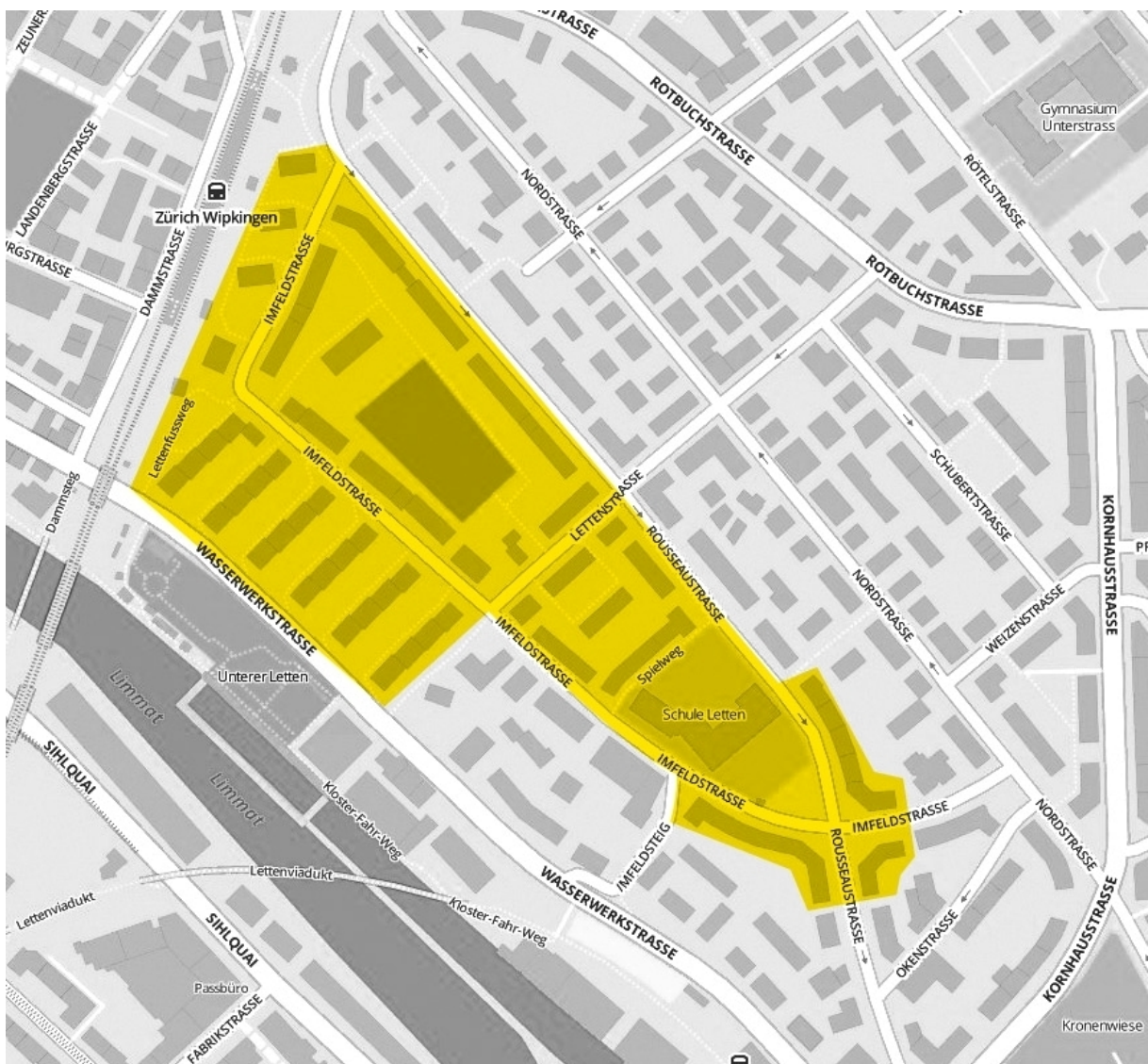


Abbildung 1: Lage der Siedlung Letten / Wasserwerk (gelb markiert)

Die MIWO-Projektleitung hat im dritten Quartal 2013 die erhobenen Daten weiter ausgewertet und in Berichtsform zusammengefasst. Verfügbar ist ein erster Gesamtberichts-Entwurf, welcher

die Resultate über alle untersuchten Siedlungen vergleicht, und Berichte mit Bestandesaufnahme und Massnahmenvorschläge für die Siedlung Letten / Wasserwerk (hier vorliegend) sowie der weiteren neun untersuchten Siedlungen.

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

## **2. Inhalt**

Eingeleitet wird der Bericht mit Hinweisen zur Repräsentativität der Befragung. 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 Themen werden jeweils die verschiedenen Prozessstufen, respektive Quellen der Informationen kompakt dargestellt:

- Kurzanalyse zu verschiedenen standortbezogenen Fragen sowie zur Mobilitätssituation
- Angaben aus dem Gespräch vom 20. August 2013 zwischen Franziska Piderman und Silvia Egli, BEP sowie 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: Allgemeiner Massnahmenkatalog MIWO

## **3. Bestandesaufnahme in der Siedlung Letten / Wasserwerk**

### ***3.1. Repräsentativität der Befragung***

#### **3.1.1. Rücklauf Fragebogen**

Der Rücklauf beträgt mit 201 Fragebogen von insgesamt 495 Wohnungen hervorragende 41 Prozent. Grundsätzlich kann bei einem solchen Rücklauf per se von einer guten Repräsentativität ausgegangen werden.

#### **3.1.2. Indikator Wohnungsgrösse**

Verglichen werden beim Indikator Wohnungsgrösse die Angaben der Verwaltung (Gesamtzahl der Wohnungen in der Siedlung = 495) mit den Daten der BewohnerInnen, welche den Fragebogen zurückgeschickt haben (Anzahl Wohnungen der Antwortenden bei der Befragung = 201). Hier ergibt sich eine fast perfekte Übereinstimmung (siehe Tabelle auf der nachfolgenden Seite).

Während der Anteil der Einzimmerwohnungen am gesamten Wohnungsbestand der Siedlung 2 Prozent beträgt, sind 1 Prozent der Antwortenden in Einzimmerwohnungen zu Hause.

Bei allen anderen Wohnungsgrössen sind die Unterschiede verschwindend klein (bei Zweizimmerwohnungen Gesamt 24 Prozent, respektive bei den Befragten 23 Prozent; bei den Dreizim-

merwohnungen ist die Differenz gar null; bei den Vierzimmerwohnungen Gesamt 17 Prozent, respektive bei den Befragten 18 Prozent.

Da die Anzahl der Einzimmerwohnung insgesamt sehr klein ist, wirkt sich dies auf die Repräsentativität nicht stark aus.

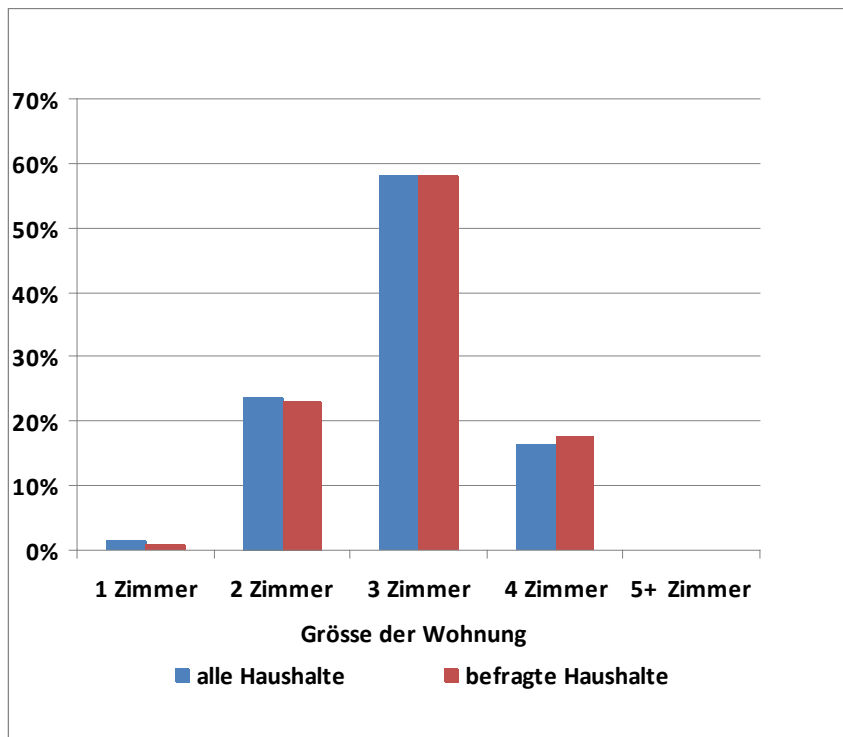


Tabelle 1: Anzahl Wohnungen pro Wohnungsgrösse im Vergleich Gesamtzahl Haushalte in der Siedlung vs. Anzahl Haushalte, welche bei der Befragung mitgemacht haben.

### 3.1.3. Fazit

Aufgrund der klaren Indizien wurde im Gespräch mit der Verwaltung vom 20. August 2013 darauf verzichtet, weitere Angaben zur Mieterstruktur abzufragen und mit den Antwortenden aus der Befragung zu vergleichen. Es kann eine sehr gute Repräsentativität angenommen werden.

### 3.2. Standort

Die Lage der Siedlung kann als zentral bezeichnet werden. Wichtige Bezugspunkte sind ebenfalls recht nahe der Siedlung gelegen:

- Entfernung zum Quartierzentrum (Wipkingen): nur knapp über 500 Meter
- Besteht ein zweites Quartierzentrum – näher 1 km Nein
- Entfernung zum Stadtzentrum > 1 km

### **3.3. Handlungsfelder**

#### **3.3.1. Öffentlicher Verkehr**

##### Kurzanalyse

ÖV-Güteklasse nach Bundesamt für Raumentwicklung ARE: A und B (gute bis sehr gute ÖV-Erschliessung). Dazu ist zu bemerken, dass sich ein Grossteil der Wohnungen im Zentrum der Siedlung in der ÖV-Güteklasse B befindet.

Der nächste S-Bahnhof: Der S-Bahnhof Zürich-Wipkingen liegt direkt an der Grenze der Siedlung. Mit der Eröffnung der Durchmesserlinie fahren die Züge ab dem 14. Juni 2014 nur noch halbstündlich. Es wurde an der einberufenen Quartiersversammlung Anfang 2014 klar gesagt, dass keine Änderung möglich sei. Das Volk hat der Durchmesserlinie zugestimmt und die neue Führung der Züge (weniger Verbindungen für den Bahnhof Zürich-Wipkingen) sei eine direkte Folge davon. Trotzdem werden zurzeit noch Unterschriften für eine Petition gesammelt.

Umsteigefreie Verbindungen gibt es mit der Buslinie 46, mit welcher der Hauptbahnhof in 6 Minuten erreicht werden kann.

Die nächsten Haltestellen der Buslinie 46 befinden sich innerhalb der Siedlungsgrenzen (Lettenstrasse, stadteinwärts), respektive in circa 100 bis 200 Meter Entfernung der Siedlungsgrenzen (Lettenstrasse, stadtauswärts sowie Okenstrasse, nur stadteinwärts). Sie haben 17 Abfahrten in Spitzenstunden am Morgen und 9 Abfahrten zu Spitzenzeiten am Abend. Mit der Buslinie 33 gibt es an der Haltestelle Zürich Wipkingen, Bahnhof in 150 Meter Distanz zu den Siedlungsgrenzen weitere Verbindungsmöglichkeiten Richtung Rosengartenstrasse, Kreis 5 und Schaffhauserplatz. Eine Haltestelle ist nicht optimal ausgestattet. Bei der Haltestelle Lettenstrasse (stadtauswärts) fehlt ein Witterungsschutz.

##### Gespräch mit der Verwaltung

Hier gibt es keine gravierenden Mängel. Allerdings sind künftig bei den S-Bahnverbindungen Verschlechterungen zu erwarten.

##### Handschriftliche Bemerkungen der Bewohnenden in den Fragebögen

4 Personen befürchten mit der Realisierung der Durchmesserlinie Verschlechterungen beim S-Bahn-Angebot, respektive sie hoffen, dass diese nicht eintreten.

6 Personen finden das ÖV-Angebot optimal.

1 Person sieht im Bus Nr. 46 zu jeder Tageszeit ein zu knappes Sitzplatzangebot.

1 Person wünscht sich mehr Züge ab Bahnhof Wipkingen (S-Bahn).

#### **3.3.2. Veloverkehr und Veloabstellanlagen**

##### Kurzanalyse

Die Voraussetzungen zum Velofahren können als genügend beschrieben werden. Die zwei Hauptverkehrsachsen der Siedlung sind gut für den Veloverkehr geeignet. Auf der Rousseaustrasse gibt es einen Veloweg und die Imfeldstrasse ist nicht stark befahren, zudem gibt es auch dort einen Veloweg. Die Steigung vom Limmatplatz oder vom Hauptbahnhof bis zum Zentrum Wipkingen ist moderat und beträgt in etwa 50 Höhenmeter. Allerdings ist der Weg Richtung Kreis 5 über die Kornhausbrücke unangenehm und für Velofahrende nicht ungefährlich. Ebenso weisen die beiden grösseren - stark befahrenen - Strassen ausserhalb der Siedlung (Nordstrasse und Wasserwerkstrasse) Gefahrenstellen auf. Eine gute Verbindung gibt es über den Luc-Guyer-Weg der Limmat entlang in die Innenstadt.

Öffentliche Veloabstellplätze gibt es bei der Badeanstalt Letten. Weitere etwa 12 Abstellplätze gibt es an der Rousseaustrasse, respektive Nordstrasse Richtung Zentrum Wipkingen. Unzureichend ist dagegen das Veloabstellangebot im Zentrum Wipkingen. Es gibt praktisch keine offiziellen komfortablen Abstellmöglichkeiten (gedeckt, mit Haltevorrichtungen).

Zu den privaten Veloabstellplätzen liegen keine gesicherten Angaben vor. Mit der Neugestaltung der Kolonie Letten 1 wurden die Abstellplätze verbessert. Gedeckt sind sie jedoch nicht. Ein möglicher Grund liegt im „Gartendenkmalschutz“.

#### Gespräch mit der Verwaltung

Das Angebot wird als nicht ausreichend eingeschätzt. Hier könnte die BEP aktiv werden. Die Veloabstellplätze liegen zudem nicht am richtigen Ort. Die ebenerdig zugänglichen und sicheren Abstellmöglichkeiten sind sehr rar. Einige Hauseingänge sind nur über Treppen erreichbar.

Zudem gibt es bei den vorhandenen Abstellboxen das Problem, dass eingebrochen wird und einzelne BewohnerInnen diese nicht zuverlässig abschliessen, so dass es wiederholt zu Diebstählen gekommen ist. Auch Kindervelos, Anhänger etc werden in den Abstellboxen parkiert. Der Platz ist zu knapp. Vereinzelt werden Velos auf dem Trottoir und recht häufig direkt vor den Hauseingängen abgestellt. Insgesamt muss die Abstell-situation als unbefriedigend eingestuft werden.



Abbildung 2: nicht optimale Abstell-situation für Velos in der Siedlung

Das Quartierumfeld kann insgesamt als mittel geeignet bezüglich Velorouten eingeschätzt werden.

#### Handschriftliche Bemerkungen der Bewohnenden in den Fragebögen

2 Personen bemängeln die zu wenigen Abstellplätze im Veloraum.

3 Personen sehen zu wenig überdachte Veloabstellplätze.

1 Person wünscht sich mehr Abstellplätze vor den Grossverteilern (Migros und Coop).

5 Personen wünschen sich Velowege, respektive sicherere Velowege.

1 Person schätzt die Situation zudem als generell schlecht ein

### **3.3.3. Fussverkehr**

#### Kurzanalyse

Die Fusswege im Quartier sind grundsätzlich gut. Es gibt keine fehlenden Verbindungen. Einzige Ausnahme bildet die fehlende Wegverbindung vom Lettenfussweg zum Bahnhof Wipkingen. Der obere Teil der Siedlung Richtung Nordstrasse weist eine leichte Hanglage auf, im unteren Teil Richtung Wasserwerkstrasse ist diese grösser. Es ist keine nennenswerte Trennwirkung durch Strassen zu verzeichnen. Ein heute noch bestehendes Problem – insbesondere in Zusammen-

hang mit der Schule Letten – ist die noch nicht realisierte Temporeduktion im Bereich der Rousseaustrasse. Hier ist allerdings gemäss Angaben der Verwaltung im Zuge eines Werkleituungs- und Stassenbauprojekts in der Imfeldstrasse zwischen der Kreuzung mit der Rousseaustrasse und dem Spielweg – im unmittelbaren Bereich des Schulhauses – eine Begegnungszone (Tempo 20) geplant. Die Realisierung dieses Projektes ist für 2016 vorgesehen. Grössere Gefahrenpunkte gibt es ausserhalb der Siedlung auf der Nordstrasse und Wasserwerkstrasse, welche stark befahren sind. Reine Fusswege gibt es mit dem Spielweg und dem Lettenfussweg.

#### Gespräch mit der Verwaltung

Wurde ausser der Problematik mit der fehlenden Verkehrsberuhigung rund um das Schulhaus Letten nicht diskutiert.

#### Handschriftliche Bemerkungen der Bewohnenden in den Fragebögen

2 Personen sehen die Fusswege wegen Velofahrenden als zu unsicher an.

### **3.3.4. Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsregime**

#### Kurzanalyse

Eine ad hoc-Bestandesaufnahme am 20. August 2013 (normale Schulzeit) ergibt folgendes Bild:

Im Bereich der Siedlung gibt es praktisch ausschliesslich blaue Parkplätze. Auf der Rousseau- und Imfeldstrasse sind diese jeweils wechselseitig angeordnet. Der Belegungsgrad der Parkfelder beträgt bei der ersten Sichtung von 14 bis 15 Uhr in etwa 80 Prozent, im Kern der Siedlung eher weniger, gegen aussen eher mehr. Um 17.45 Uhr ist der Parkraum noch etwas knapper. Im inneren Bereich (Rousseaustrasse) beträgt der Deckungsgrad circa 85 Prozent, ausserhalb (Nordstrasse) circa 90 Prozent. Illegal benutzte Parkplätze innerhalb der Siedlungsgrenzen gibt es nur vereinzelt. Leicht erhöhte illegale Parkierung gibt es angrenzend an die Siedlungsgrenzen. Dagegen werden praktisch flächendeckend Roller und Motorräder auf dem Trottoir parkiert, auch dort wo ein Halteverbot herrscht.



Abbildung 3: Überhandnehmende Trottoirparkierung in der Imfeldstrasse

Das hauptsächliche Verkehrsregime innerhalb der Siedlung ist Tempo 30. Eine Ausnahme hierfür bildet die Rousseaustrasse, wo Tempo 50 gilt (siehe Kapitel 3.3.3. Fussverkehr). Ein Fahrverbot besteht um das Turnhallenareal (Lettenstrasse/Imfeldstrasse).

Werden die Angaben der befragten BewohnerInnen als Grundlage genommen und diese auf die Gesamtbewohnerschaft hochgerechnet, ist ersichtlich, dass es in der Siedlung rund 170 Autos und rund 100 Motorräder haben müsste. Aufgrund des knappen, respektive fast nicht vorhandenen siedlungseigenen Parkierungsangebots, ist es klar, dass ein Nachfrageüberhang festgestellt werden muss. Dies steht auch für die Verwaltung ausser Frage. Aus der Knappheitssituation heraus ist es vielleicht auch zu erklären, dass einige BewohnerInnen in der Befragung angeben, einen siedlungseigenen Parkplatz gemietet zu haben, auch wenn dies anhand des Angebotes gar nicht möglich ist. Es ist anzunehmen, dass diese BewohnerInnen die Frage nicht richtig verstanden haben und sich auf das Mieten eines öffentlichen Parkfeldes in der blauen Zone beziehen. Gemäss BewohnerInnen-Angaben müssten nämlich hochgerechnet 15 siedlungseigene Parkplätze an diese vermietet sein. Über 40 Parkplätze müssten zudem in Fremdliegenschaften zugemietet sein und gegen 100 Autos sind (auch korrekt so von den BewohnerInnen ausgewiesen) in der blauen Zone abgestellt. Relativ hoch ist die Anzahl derjenigen, die keine Angabe machen über die Parkierung (betrifft hochgerechnet 15 Autos). Bei den Motorrädern sehen die entsprechenden hochgerechneten Zahlen ähnlich aus. Von den (hochgerechnet) 106 Motorrädern werden 44 im Haus, 32 draussen gedeckt, 22 draussen ungedeckt abgestellt. Für 8 Motorräder geben machen die Befragten keine genauen Angaben.

#### Gespräch mit der Verwaltung

Laut Angaben der Verwaltung gibt es hinter dem Geschäftshaus der BEP wenige vermietete Parkplätze, welche an eine ehemalige Mitarbeiterin sowie an aktuelle Mitarbeitende, welche in den Kolonien in Wipkingen wohnen, vermietet werden. Ansonsten gibt es kein siedlungseigenes Parkierungsangebot. Einige BewohnerInnen mieten sich Parkplätze privat in Fremdliegenschaften zu.

Zudem werden in den Abstellboxen Plätze für Motorräder zu CHF 10.-/Monat verkauft.

Die Verwaltung ist sich der Knappheit des Parkraumes bewusst. Der bestehende Zustand entspricht auch dem Normalzustand, zumindest was die Situation betreffend siedlungseigenem Parkplatzangebot angeht. Die Knappheit der öffentlichen Parkplätze wird sich aber nach Abschluss des Bauprojektes an der Imfeldstrasse wieder etwas entschärfen. Dort sind zurzeit blaue Zone-Parkplätze temporär aufgehoben. Zudem gibt es zusätzlichen Parkierungsdruck durch die zupendelnden Bauarbeiter. Ein Ausbau des siedlungseigenen Parkplatzangebotes wird als unrealistisch eingeschätzt.

Gemäss Verwaltung kommt es insbesondere auch an Abenden zu illegaler Parkierung. Private stellen Autos bei der Geschäftsstelle der BEP ab. Am Morgen sind die Parkplätze, welche für die Mitarbeitenden der Geschäftsstelle reserviert sind, teilweise immer noch besetzt. Beim Atelier (Ecke Imfeld-/Rousseaustrasse) kommt illegale Parkierung auf dem Vorplatz teilweise an Wochenenden vor. Auch sonst kommt es zu illegaler Parkierung. Entlang der Imfeldstrasse stehen nach wie vor zahlreiche Motorräder auf dem Trottoir. Dies ist zwar verboten, doch niemand kümmert sich darum.

Betreffend das Verkehrsregime wird im Gespräch der lange Kampf um die Tempo 30-Zone in der Rousseaustrasse erwähnt. Für einige BewohnerInnen ist die Verkehrsberuhigung ein wichtiges Thema. Eine Begegnungzone (Tempo 20) war in Diskussion. Die BewohnerInnen haben eine solche abgelehnt.

#### Handschriftliche Bemerkungen der Bewohnenden in den Fragebögen

2 Personen bemerken, dass es zu wenige Parkplätze für Motorräder hat.

11 Personen weisen auf das zu knappe Parkierungsangebot hin (Baustellenproblematik, Besucher- oder Kurzzeitparkplätze, generell mehr Angebot schaffen, Tiefgarage bauen).

1 Person regt an, die Parkierung umzugestalten (Anordnung der Parkplätze auf einer Seite der Strasse).



4 Personen sehen die Parkierung, respektive die Fahrzeuge als Problem an (Autos nehmen Raum weg).

2 Personen würden die Parkierung für die AnwohnerInnen sichern und Auswärtige belasten.

8 Personen wünschen sich mehr Tempo 30-Zonen.

1 Person wünscht sich dagegen, dass der ÖV nicht durch Tempo 30 ausgebremst wird.

3 Personen wünschen sich mehr Tempo 20-Zonen

4 Personen bemängeln generelle Probleme mit dem Autoverkehr (zu schnell, mehr Kontrollen durchführen).

4 Personen regen die Einführung eines Bonus/Malus oder das Roadpricing an.

1 Person würde auch den ÖV nicht subventionieren.

### **3.3.5. Mobilitätsdienstleistungen**

#### Kurzanalyse

Im Zentrum der Siedlung bei der Geschäftsstelle der BEP an der Imfeldstrasse gibt es einen Mobility-Standplatz. Für alle BewohnerInnen beträgt der Weg zum Standplatz maximal 400 Meter. Dazu gibt es nicht weniger als vier weitere Mobility-Standplätze im Quartier, welche nur etwa 200 Meter von den Siedlungsgrenzen entfernt liegen. Eine Depotmöglichkeit für Hauslieferdienste und Pakete gibt es keine. Andere Mobilitätsdienstleistungen sind nicht bekannt.

#### Gespräch mit der Verwaltung

Wird im Kapitel Massnahmenvorschläge abgehandelt.

#### Handschriftliche Bemerkungen der Bewohnenden in den Fragebögen

1 Person wünscht sich die Organisation von Car-Sharing / Mitfahren.

1 Person hält die ideale Mobility-Versorgung fest.

### **3.3.6. Versorgung; Einkauf und Dienstleistungen**

#### Kurzanalyse

Die Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs ist gut. Coop und Migros, eine Poststelle sowie eine Apotheke und ein Quartierladen befinden sich in unmittelbarer Nähe der Siedlung im Zentrum Wipkingen. Aufgrund der zentralen Lage sind die Wege kurz, wenn grössere Anschaffungen (beispielsweise in der Innenstadt) getätigt werden müssen.

#### Gespräch mit der Verwaltung

Die Nahversorgung wurde nicht weiter diskutiert, dies auch weil der Handlungsbedarf aufgrund erster Einschätzung als nicht allzu gross eingeschätzt wurde.

#### Handschriftliche Bemerkungen der Bewohnenden in den Fragebögen

Es sind keine expliziten Anmerkungen der BewohnerInnen eingegangen.

### **3.3.7. Weitere Themen**

#### Kurzanalyse

Die Schule Letten (Volksschule) innerhalb der Siedlung ist gut gelegen. Ebenso gibt es innerhalb der Siedlung einen Kindergarten und einen Kinderhort. Weniger optimal ist die Versorgung mit Naherholungsmöglichkeiten. Hier gibt es nur die Limmat in unmittelbarer Nähe der Siedlung

sowie Freizeitmöglichkeiten im Oberen und Unteren Letten (Badeanstalten). Grünräume und Spielplätze sind eher knapp. Die vorhandenen Grünräume könnten zudem von den Mietenden auch besser genutzt werden.

Weiteres siehe Online-Stadtplan Zürich.

#### Gespräch mit der Verwaltung

Wurde nicht diskutiert.

#### Handschriftliche Bemerkungen der Bewohnenden in den Fragebögen

20 Personen drücken explizit ihre Zufriedenheit mit der Mobilitätssituation in der Siedlung aus.

1 Person wünscht sich eine Verbesserung des Lärmschutzes.

3 Personen monieren die zu knappen Grün-/Spielräume.

2 Personen sehen eine generelle Vermüllung und sonstige gesellschaftlichen Probleme.

## **4. Fazit und Massnahmenvorschläge**

Der Handlungsbedarf ergibt sich aus einer Überlagerung aller Informationen durch die BewohnerInnen-Befragung, dem Gespräch mit den VertreterInnen der BEP, Franziska Piderman und Silvia Egli sowie den Begehungen vor Ort. Nachfolgend werden die wichtigsten Bereiche mit aggregierten Informationen kurz dargestellt.

### ***4.1. Mögliche Handlungsfelder***

#### **Öffentlicher Verkehr**

Eine Verbesserung wäre die Ausstattung der Haltestelle Lettenstrasse (stadtauswärts) mit einem Witterungsschutz. Die Beibehaltung der Angebotsqualität ab dem S-Bahnhof Wipkingen ist seitens der BEP und ihrer BewohnerInnen erwünscht.

#### **Veloverkehr und Veloabstellanlagen**

Velofahren wird in der Siedlungsumgebung als gefährlich eingeschätzt. Die konkreten Gefahrenmomente müssten evaluiert und mögliche Lösungen zu deren Entschärfung gesucht werden. Einen Handlungsbedarf gibt es zudem für die öffentlichen Veloabstellplätze im Zentrum Wipkingen. Es fehlt an Haltevorrichtungen und gedeckten Abstellplätzen. Ein akutes Problem ist das fehlende Angebot an siedlungseigenen – sicheren, gedeckten und ebenerdig zugänglichen - Veloabstellplätzen. Das Sicherheitsproblem bei den bestehenden Abstellboxen (Einbrüche, respektive nicht abschliessen durch die BewohnerInnen) muss gelöst werden.

#### **Fussverkehr**

Bezüglich Lösung des Sicherheitsproblems rund um das Schulhaus Letten ist die Einführung einer Begegnungszone per 2016 vorgesehen (siehe Kapitel 3.3.3 Fussverkehr).

#### **Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsregime**

Entschärft werden muss insbesondere das Problem der Trottoirparkierung durch Motorräder. Dieses dürfte mitverursacht sein durch den hohen Bestand innerhalb der Siedlung sowie durch den fehlenden Abstellraum. Allenfalls könnte zusammen mit der Stadt Zürich eine Lösung gefunden werden, indem öffentlicher bewirtschafteter Parkraum für die Motorradparkierung um-

genutzt wird. Illegale Parkierung sollte nicht geduldet und besonders stossende Regelverstösse der Polizei gemeldet werden. Eine Verbesserung der Sicherheit ergibt sich durch die Einführung von Tempo 30 in der Rousseaustrasse. Das neue Verkehrsregime wurde vom Tiefbauamt der Stadt Zürich beschlossen. Geplant ist abschnittsweise auch eine Tempo20-Zone (siehe Kapitel 3.3.3 Fussverkehr). Dies kann beispielsweise gerade rund um das Schulhaus Letten ein Beitrag sein, die Sicherheit der Kinder weiter zu erhöhen. Zwar gibt es für ein erhöhtes Parkplatzangebot Handlungsbedarf. Wegen des fehlenden Platzes wäre dies nur mit Erstellung einer Tiefgarage möglich. Eine solche wird von der BEP nicht gebaut. Geplant ist in den nächsten Jahren die Renovation der Kolonien Letten 4 sowie Wasserwerk 1 und 2. Illegale Parkierung auf siedlungseigenen Parkplätzen (Geschäftsstelle, Atelier) soll unterbunden werden – insbesondere wenn die Parkierungssituation bei den öffentlichen Parkplätzen nach Abschluss des Bauprojektes wieder normalisiert ist. Generell wären auch fördernde Massnahmen seitens der BEP zu diskutieren, welche die Mobilität ohne Auto unterstützt, da sich viele BewohnerInnen generell von den schädlichen Auswirkungen des Verkehrs beeinträchtigt fühlen. Dies würde zudem die Knappheitssituation bei der Parkierung entschärfen helfen.

### **Mobilitätsdienstleistungen**

Hier wird ein grosses Potential gesehen, weil mit wenig Kosten ein verhältnismässig guter – 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 Förderung einer nachhaltigeren Siedlungsmobilität, welche die Lebensqualität in der Siedlung erhöhen würde. Die Versorgung mit Mobility-Standorten rund um die Siedlung ist zwar gut. Es wäre aber zu prüfen, ob das Angebot an Standplätzen innerhalb der Siedlung nicht erhöht werden könnte. Eine Faustregel geht von einem Mobility-Fahrzeug auf 100 Haushalte aus. In Frage kommen auch Massnahmen, welche nicht nur die Mobilitätssituation als solches verbessern, sondern zusätzlich integrierend wirken und die Zusammengehörigkeit unter den Bewohnenden stärken.

### **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. Denkbar wäre allenfalls eine Anfrage bei der Post für einen Geldautomaten.

### **Weitere Themen**

Ins Auge sticht der Mangel an Grün- und Spielräumen. Zu prüfen wäre, wie dieser allenfalls mit einer künftigen Siedlungserneuerung innerhalb der Siedlung geschaffen werden könnte. Heute erscheint beispielsweise der Innenhofbereich zwischen Imfeld-, Letten- und Rousseaustrasse sowie des Spielwegs als reine Rasenfläche ohne weitere Elemente. Vielleicht wäre eine Neugestaltung mit Spielmöglichkeiten denkbar, ohne das Ruhebedürfnis der BewohnerInnen zu stark zu tangieren.

Ein eigenständiges Handlungsfeld ist auch die Kommunikation der BEP. So könnte beispielsweise in den BEP-Nachrichten über das Projekt berichtet werden. Die BEP könnte auch die Bewohnenden über erfolgte Abklärungen oder Anstösse zu möglichen Massnahmen informieren. Damit zeigt die BEP, dass sie sich um die Mobilität ihrer BewohnerInnen kümmert.

## ***4.2. Anstehende Siedlungserneuerung***

Es ist geplant, die Kolonien Letten 4 sowie Wasserwerk 1 und 2 in den nächsten Jahren zu renovieren. Erkenntnisse aus diesem Projekt könnten gegebenenfalls bei künftigen Projekten der Verwaltung einfließen.

## ***4.3. Massnahmenvorschläge zuhanden Verwaltung der BEP***

Im Gespräch vom 20. August 2013 wurden mögliche Massnahmen (siehe Anhang 3: Allgemeiner Massnahmenkatalog MIWO) besprochen. Nachfolgend werden mögliche Massnahmen konkretisierend dargestellt.

### **Massnahmen Öffentlicher Verkehr**

- Einrichtung eines Witterungsschutzes bei der Haltestelle Lettenstrasse (stadtauswärts) mit den Verantwortlichen der VBZ klären.
- Bei den verantwortlichen Stellen die Wichtigkeit von guten S-Bahn-Verbindungen für die BewohnerInnen der Siedlung ab Bahnhof Wipkingen deponieren, beispielsweise durch eine Petition, in dem für Verdichtung – anstatt Ausdünnung des Taktes im Bahnhof Wipkingen plädiert wird.

### **Massnahmen Veloverkehr und Veloabstellanlagen**

- Zusammen mit den BewohnerInnen die Gefahrenstellen rund um die Siedlung evaluieren und eine entsprechende Rückmeldung an die Verantwortlichen der Stadt verfassen.
- Bei Anbietern im Zentrum Wipkingen den Bedarf an (gedeckten) Veloabstellplätzen mit Haltevorrichtungen anmelden.
- Sicherheitsproblem bei bestehenden Abstellboxen lösen, gegebenenfalls mit automatischen Schliessvorrichtungen oder weiteren geeigneten Instrumenten.
- Lösungen für einen Ausbau an Veloabstellmöglichkeiten innerhalb der Siedlung prüfen. Gegebenenfalls die Erstellung von Veloboxen auf öffentlichem Grund zusammen mit der Stadt Zürich klären.
- Leihangebot für Elektrovelos, Veloanhänger, Lastenvelos und Velos aufbauen (was den Platzbedarf für Veloabstellinfrastruktur senken kann).
- Reparaturinfrastruktur und Pumpstationen anbieten.

### **Massnahmen Fussverkehr**

- Umsetzung zur Einführung einer Begegnungszone beim Schulhaus ist geplant (siehe Kapitel 3.3.3 Fussverkehr).

### **Massnahmen Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsregime**

- Zusammen mit der Stadt Zürich eine Lösung suchen für die Parkierung von Motorrädern und Verbot der Trottoirparkierung durchsetzen, sofern effektiv Regeln verletzt oder die Ordnung in erheblichem Masse gestört wird. BewohnerInnen für das Problem der zugestellten Trottoirs sensibilisieren (beispielsweise Problem für Blinde, Gehbehinderte, fehlender Platz etc.).
- Die illegale Parkierung bei der Geschäftsstelle, beim Atelier und auch sonst innerhalb der Siedlung unterbinden.
- Bei künftigen Projekten: Autoarm planen und entsprechende Mobilitätsdienstleistungen anbieten, welche das Wohnen ohne Auto fördert / „Autofreie“ Siedlung prüfen.

### **Massnahmen Mobilitätsdienstleistungen**

- Da der Ausbau des Parkplatzangebotes nicht realistisch und zu teuer ist, fördert die Verwaltung die nachhaltigere Siedlungsmobilität aktiv, um den Parkplatzbedarf langfristig zu senken. Sie verankert diese in ihrem Leitbild und geht mit gutem Beispiel voraus.
- Die BewohnerInnen für den Nutzen einer nachhaltigeren Siedlungsmobilität (mehr Sicherheit und Lebensqualität, weniger Raumbedarf und Kosten) sensibilisieren.
- Ausbau des Mobility-Angebotes innerhalb der Siedlung und die Option mobility@home prüfen (Anschaffung von siedlungseigenen Fahrzeugen, die vollständig im Mobility-System betrieben werden) und gemeinsame Autonutzung fördern. Gegebenenfalls Plattform (über BEP-Website) anbieten für privates Carsharing.
- Mobilitätsinformationen /-mappen für die BewohnerInnen (ÖV-Haltestellen-Fahrpläne, Lieferdienste, Dienstleistungen etc.) herstellen und zur Verfügung stellen.
- Angebot für einen Lieferdienst und ein Depot für zentrale Waren- und Paketannahme evaluieren. Ergänzend spezifische Kurse für Senioren prüfen (Online-Shopping für AnfängerInnen oder ähnliches).
- 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 Massnahmen Mobilitätsdienstleistungen, vierter Aufzählungspunkt) auch über die bestehenden Einkaufsmöglichkeiten vor Ort informieren und diese fördern.
- Bei der Post das Angebot eines neuen Geldautomaten anregen.

### **Massnahmen Weitere Themen**

- Schaffung von siedlungseigenen Spielmöglichkeiten für Kinder evaluieren.
- Das Thema Mobilität in der Siedlung zum Thema der internen und externen Kommunikation machen (Bericht über Projekt, Abklärungen zu Massnahmenbereichen, Sensibilisierung der BewohnerInnen für nachhaltige Mobilität, Porträts von Autofreien in BEP-Nachrichten etc.).

## ***4.4. Massnahmenvorschläge zuhanden Stadt Zürich und weitere Ansprechgruppen***

Aus der Kurzanalyse der Mobilitätssituation sowie aus den Rückmeldungen der BewohnerInnen sowie dem Gespräch mit den VertreterInnen der BEP, Franziska Piderman und Silvia Egli vom 20. August 2013 ergeben sich diverse Verbesserungsmöglichkeiten, welche nicht – oder nicht alleine - im Einflussbereich der Verwaltung liegen. Diese richten sich primär an die Behörden der Stadt Zürich.

### **Massnahmen Öffentlicher Verkehr**

- Witterungsschutz bei der Haltestelle Lettenstrasse (stadtauswärts) prüfen.
- Qualität der Verbindungen ab S-Bahnhof Zürich-Wipkingen erhalten.

### **Massnahmen Veloverkehr und Veloabstellanlagen**

- Die Gefahrenstellen für den Veloverkehr rund um die Siedlung mit der BEP besprechen und mögliche Massnahmen evaluieren.
- Die Möglichkeit zum Aufstellen von Veloboxen wird geprüft, sofern der Standort öffentlicher Grund ist (Pilotprojekt in Zusammenarbeit mit der BEP).

### **Massnahmen Fussverkehr**

- Direkte Fusswegverbindung vom Lettenfussweg zum Bahnhof Wipkingen prüfen.

### **Massnahmen Motorisierter Individualverkehr**

- Zusammen mit der BEP nach einer Lösung für die fehlenden Motorrad-Parkplätze suchen und illegales Parkieren unterbinden, beispielsweise einen Anteil der Autoparkplätze zu (bewirtschafteten) Motorradparkplätzen umwidmen.
- Zusammen mit der BEP die Parkplatzsituation – nach Abschluss des Bauprojektes - analysieren und gegebenenfalls Hilfe bieten für eine Verbesserung des siedlungseigenen Angebotes im Abtausch mit öffentlichen Parkplätzen (ev. auch für Besucherparkplätze).
- Unabhängig vom Verkehrsregime prüfen, ob die Parkierung nicht kompakter angeordnet werden kann, damit Platz für andere Nutzungen entsteht.

### **Massnahmen Mobilitätsdienstleistungen**

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

## **5. Ausblick**

Beim Gespräch vom 20. August 2013 mit den Vertreterinnen der BEP, Franziska Piderman und Silvia Egli, wurden folgendes weitere Vorgehen und Handlungsmöglichkeiten skizziert:

- Den BEP-Vorstand über das Gespräch vom 20. August 2013 vorinformieren.
- Den vorliegenden Berichtsentwurf der BEP-Verwaltung sowie dem Vorstand 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 vermittelt und besprochen werden können.

An die Verantwortlichen in der Verwaltung der Stadt Zürich:

- Den von der BEP genehmigten Schlussbericht den verantwortlichen Stellen zur Stellungnahme unterbreiten.

# Anhang 1: Eckdaten aus BewohnerInnen-Befragung

## *Befragung BewohnerInnen: Grundlagendaten*

<b>Rücklauf Fragebogen</b>		
Anzahl Haushalte	495	
Anzahl retournierte Fragebogen	201	
Rücklauf	41%	
<b>Struktur der Haushalte</b>		
	Alle BewohnerInnen	Antwortende BewohnerInnen
1-Zimmer-Wohnungen	2 %	1 %
2-Zimmer-Wohnungen	24 %	23 %
3-Zimmer-Wohnungen	57 %	58 %
4-Zimmer-Wohnungen	17 %	18 %
Total	100 %	100 %

## *Befragung BewohnerInnen: wichtigste Ergebnisse*

<b>Verfügbarkeit Verkehrsmittel</b>	Absolut	In Prozent
Anzahl autofreie Haushalte	136	68
Motorisierungsgrad (Anzahl Autos / Person)	69 Autos / 334 Bew.	0.21
Haushalte mit 2 Autos	4	2
Haushalte mit 3 Autos	0	0
Haushalte mit Roller und Motorräder	31 (mit total 43 Motos)	15
Haushalte mit Velos	129	64
Anzahl Elektrovelos in Siedlung	6	3
Anzahl Velos in Siedlung	257	---
GA- und Zonen-Abo-Anteil pro Person	56 HH mit 1 GA	28
	16 HH mit 2 GA	8
	1 HH mit 3 GA	0.5
	1 HH mit 4 GA	0.5
	59 HH mit 1 Streckenabo	29
	31 HH mit 2 Streckenabos	15
	2 HH mit 3 Streckenabos	1
1 HH mit 5 Streckenabos	0.5	
Haushalte mit Mobility-Mitgliedern	42 HH mit 1; 2 HH mit 2	22
<b>Auto-Parkplätze</b>		
Anzahl siedlungseigene PP (Angaben Verwaltung)	3	
Vermietete an BewohnerInnen (Angaben Verwaltung)	3	
Preis für einen PP		
Anteil privater PP	9 %	
Anteil abgestellter Autos in weisser Zone	4 %	
Anteil abgestellter Autos in blauer Zone	54 %	
Anteil abgestellter Autos ausserhalb Siedlung	26 %	
Anzahl Autos in Siedlung gemäss Hochrechnung	170	
<b>Fahrleistung</b>		
Fahrleistung pro Haushalt	3'339 km / Jahr	
Fahrleistung pro Person	2'009 km / Jahr	
Fahrleistung pro Auto	9'726 km / Jahr	
<b>Veloabstellplätze</b>		
Anzahl abgestellte Velos oberirdisch im Freien gedeckt	36	
Anzahl abgestellte Velos oberird. im Freien ungedeckt	9	
Anzahl abgestellte Velos in geschlossenen Räumen	196	

## Anhang 2: Explizite Rückmeldungen BewohnerInnen

*Achtung: Die Fragebogen haben teilweise bis drei Mal die gleiche Nummer, da bei der Nummerierung der Fragebogen unterschieden wurde nach Kolonie Wasserwerkstrasse, Kolonie Letten 1-4 und Kolonie Letten 5-9.*

Nummer / Fragebogen	Bemerkung in Fragebogen
1	Noch mehr t30-iger Zone
1	F6_2 Motorräder sind extern untergebracht (Platzmangel in der Siedlung) - Zu wenig Abstellplätze im Veloraum
1	generell tempo 30
2	nutzt fremdes Auto vorübergehend (Pflege Vater, Arbeit), Abstellmöglichkeit blaue Zone zu knapp, da Baustelle -> langer Suchverkehr - Veloabstellplätze im Haus ungenügend - generell Vermüllung
2	nur PP der blauen Zone, Angebote zur längeren Parkierung wäre nützlich
4	tiptop, wenn nach der Eröffnung der DML die S8 direkt nach Witerthur fährt, sind alle zufrieden. Idee: Carsharing/Mitfahrgelegenheit BeP-intern organisieren
4	öV: Neuregelung S-Bahn bringt Rückstufung von Bhf. Wipkingen - das ist schlecht
5	mehr t30 - Roadpricing einführen - Autofahrten zur Innenstadt verteuern
5	Autos parken z.T. auf Fussgängerzone
7	Tiefgaragen wären super - Grünflächen OK, aber zu wenig Spielmöglichkeiten für Kinder
7	alles o.k.
8	sehr zufrieden
9	Sicherstellung der pp in blauen Zone für Anwohner - ev. Einführung PP-Gebühren/Beschränkungen für übrige Benutzer der blauen Zone
11	Arbeitgeber/-nehmer sollen für jeden Pendler spez. Besteuert werden. Infrastruktur-Kosten nicht nur durch Ortsansässigen u. Steuerzahler tragen lassen. Dezentrale AP werde gefördert.
12	findet, dass mehr tempo 30 zonen zu gunsten von Bewegungs/Spielraum umgenutzt werden könnte - PP nur auf Trottoir, Rest f. Fussgänger
12	Lärmschutz zur Strasse hin, da sonst schon viel Lärm (SBB Viadukt, Badi, Events)
14	Als Autofreie profitiere ich von vielen Mobility-Standplätzen in Quartier - öv ist optimal - es fehlt an überdachten Veloabstellplätzen, im Keller zu wenig Platz
18	sehr zufrieden. Bushaltestelle in der Nähe, freie aussicht, rücksichtsvolle nette Leute
20	Konsequent t30 im ganzen Quartier einführen
20	Alle PP auf einer Strassenseite parkieren. Wegen der Zufahrt der Feuerwehr.
21	zu wenige blaue Zonen-PP, keine weiss markierten PP
21	Mit Wohnlage und Verkehrssituation zufrieden
21	In Wohngebieten sind nur Begegnungszonen akzeptabel - Autos sollten nicht in Siedlungen, sondern in peripheren Parkhäusern parkiert werden
23	mehr Veloabstellplätze vor Coop und Migros Wipkingen
23	Gedeckte Veloabstellplatz wäre schön
24	30er-Zone erwünscht - mit Kontrollen und Durchsetzung
25	Problem blaue Zone: wegen Bautätigkeiten knapp, zu viele Parkkarten an Auswärtige
25	im Moment noch zufrieden - wenn Durchmesserlinie kommt, wird Situation schlechter und Bhf. Wipkingen verliert Attraktivität
26	zufrieden mit Verkehrssituation. Bin schnell mit öv
27	Mobilität muss teurer sein - keine Quersubventionen für öv und PW
27	sehr zufrieden
28	ÖV nicht mit Temp 30-Zonen ausbremsen



28	sehr zufrieden - nur Weg zu Trams ist schmutzig, dunkel und voll von Freiern
31	Nordstrasse sollte ein e Temp 30 Zone werden, da viele Fussgänger und Schulhaus
31	Grünflächen erhalten - Zwischenräume nicht überbauen
31	Bus Nr. 46 - zu knappes Sitzplatzangebot - zu jeder Tageszeit
32	mehr Züge ab Bahnhof Wipkingen
33	Eigentlich alles gut, ruhig - Doch Velowege würden etwas bringen, auch für Schüler
34	Fusswege und Trottoirs nicht sicher wegen Velofahrern - im Quartier wie im Zentrum
35	Zürich bräuchte unbedingt gesonderte Velowege
35	Verkehrssituation gut
40	Obwohl im Lettenquartier Zone 30 ist, fahren die meisten Autos viel zu schnell. Es ist ein Quartier mit vielen Kindern und einer Schule
43	Bus und Zug sehr zufrieden - Auto und Roller zu wenig Parkplätze
43	Ich bin zufrieden mit der Verkehrssituation
46	sehr zufrieden
47	t30 auf Wasserwerkstrasse ab Kornhausbrücke wäre begrüssenswert
48	Bin sehr zufrieden mt der Verkehrssituation in meiner Wohnsiedlung
49	Parkplatzmangel wegen Bauunternehmen, welche die PP benötigen und Maschinen etc. abstellen
50	Obwohl zu wenig Veloabstellplätze - auf keinen Fall Grünflächen dafür opfern - diese haben höchste Priorität
50	Bin sehr zufrieden mit der Verkehrssituation in meiner Wohnsiedlung.
52	Zu wenig PP wegen Baustellen
58	würde Tiefgarage begrüssen - PP-Situation abends oft prekär, Weg wäre auch für Notfallautos versperrt
59	Sehr zufrieden. Bus und Bahnhofnähe perfekt. Ich habe seit ca. 20 Jahren kein Auto mehr. Falls nötig, habe ich eines von Mobility benutzt.
59	Absolut zufrieden mit öV-Situation - weniger Autos, das wäre schön
60	Ich wäre froh - wenn es am Bahnhof Wipkingen weiterhin eine S-Bahn im Halbstunden-Takt zum Flughafen gibt!
62	Wohnstrassen prüfen
64	sehr zufrieden - Sicherere Velowege in ganzer Stadt wären begrüssenswert - Bonus-System Velofahrer bei Steuern
66	Blaue Parkfelder werden zu oft für Bauarbeiten benutzt ohne alternative Lösungen für die Bewohner
67	PP-Mangel wegen Baustellen, Autofahrer genötigt zu illegalem Parkieren, es fehlt Tiefgarage, wo allen Fahrzeuge Platz haben
67	Bessere durchgehende, sichere Velowege auch für Kinder
68	Rousseaustrasse bis zur Ampel Kornhausstrasse sollte t30 sein
71	bessere Fahrradwege
72	Autoparkieren ist wirklich ein Problem. Zu viel Kilometer beim suchen von Parkplätzen - Ansonsten läuft alles sehr vernünftig
73	Es fehlen Kurzzeitparkplätze für Spitex, externe Lieferanten etc.
73	Zu grosse motorisierte Mobilität - Situation für Velo ungenügend, falls überhaupt, dann "sharing" mit Fussgängern
74	Für mich ist die Verkehrssituation ideal
76	sehr (vermutlich gut gemeint)
76	glaubt nicht, dass Verkehrssituation noch gross verbessert werden kann

## **Anhang 3: Allgemeiner 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