

Mobilitätskonzepte für Wohnsiedlungen

Klaus Zweibrücken, Professor für Verkehrsplanung an der Hochschule Rapperswil, Studiengang Raumplanung

Es gilt das gesprochene Wort

Die Ergebnisse des Projektes „Verkehrsparen im Quartier“ zeigen, dass die Art der Siedlungsstruktur und das Mobilitätsverhalten in einem unmittelbaren Zusammenhang stehen. Auch wenn in diesem Pilotprojekt mit bescheidenem Mitteleinsatz nur einige Wohnsiedlungen untersucht werden konnten, überrascht doch die Eindeutigkeit der Ergebnisse. Die Hypothese, dass es bereits heute Siedlungsformen gibt, die wenig automobiler Mobilität verursachen, konnte voll und ganz bestätigt werden. Dies ist auch wichtig im Hinblick auf die Erreichung der Ziele der Energieeinsparung im Bereich der Mobilität. So kann man jetzt sagen, dass Siedlungsformen möglich sind, die im Bereich der Mobilität den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft, so wie sie z.B. in der Gemeindeordnung der Stadt Zürich verankert sind, relativ nahe kommen.

In den studentischen Arbeiten, die dem Projekt zugrunde liegen, konnte auch aufgezeigt werden, welche Bausteine nötig sind, um Wohnsiedlungen mit wenig automobiler Mobilität „betreiben“ zu können. Diese Bausteine liegen einerseits auf der Netz- und Infrastrukturebene, d.h. z.B.

- gute Einbindung der Siedlung in die Fuss- und Velonetze
- kurze Wege zu Nahversorgungseinrichtungen, Schulen und Kindergärten,
- optimaler Zugang zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- wohnungs-/eingangsnah und qualitativ hochwertige Abstellanlagen für Velos

Andererseits spielen jene Faktoren eine Rolle, die mit dem Sammelbegriff „Mobilitätsdienstleistungen“ zusammengefasst werden können, wie z.B.

- Angebote der „kombinierten Mobilität“, z.B. die Verfügbarkeit von Car Sharing-Fahrzeugen in der Siedlung
- Vergünstigte Abonnemente für den öffentlichen Verkehr
- Umfassende Informationen über die Mobilitätsangebote, z.B. für Neuzuzüger

Die Mobilitätsdienstleistungen sollen die Idee verkehrsparender Siedlungsstrukturen (kurze Wege, Nutzungsmischung) in der Form unterstützen, dass der Anreiz zur Nutzung umweltverträglicher Verkehrsmittel steigt. Voraussetzung dafür ist, dass sie am Wohnstandort verfügbar sind und einfach zugänglich sind.

Die studentischen Arbeiten geben auch konkrete Hinweise, wie bei anstehenden Siedlungserneuerungen nachhaltige Mobilitätskonzepte umgesetzt werden können. So sollten z.B. neue Parkierungsanlagen als Sammelgaragen am Rand der Siedlung platziert werden und nicht mehr in den Untergeschossen der Wohnbauten.

Die konkreten Erkenntnisse aufgrund der Untersuchung von Fallbeispielen in Zürich bestätigen auch das, was das Bundesamt für Raumentwicklung im Jahr 2006 aufgrund statistischer Auswertungen (Mikrozensus) herausgefiltert hat:

- Personen verursachen weniger Kilometer-Leistungen, wenn sie in Gemeinden oder Quartieren mit hoher Siedlungsdichte oder in Mehrfamilienhäusern wohnen;
- bestehen gute Nahversorgungsmöglichkeiten, fallen weniger lange Wege an;

Aus Sicht der Mobilitätsforschung wird es nun darum gehen, die Erkenntnisse, die in ihrer Eindeutigkeit überraschen, aber erst auf einigen wenigen Fallbeispielen basieren, durch Untersuchung

weiterer Fallbeispiele zu vertiefen und weiter zu verifizieren. Bisher lag der Fokus auf genossenschaftlichen Siedlungen; es wäre sinnvoll, diesen Fokus in weiterführenden Studien auf andere Wohnsiedlungsformen/-typen auszudehnen.

Zürich, 26. Januar 2012

Hochschule Rapperswil
Institut für Raumentwicklung irap
Professor Klaus Zweibrücken
Oberseestrasse 10
8640 Rapperswil
Tel. 044 364 39 81
E-Mail: klaus.zweibruecken@hsr.ch

Presseinformation

Projekt „Verkehrssparen im Quartier“

26. Januar 2012

Mobilitätskonzepte für Wohnsiedlungen

Prof. Klaus Zweibrücken, Hochschule Rapperswil

 **HSR**
HOCHSCHULE FÜR TECHNIK
RAPPERSWIL
FHO Fachhochschule Ostschweiz

 **irap** INSTITUT FÜR
RAUMENTWICKLUNG



Wichtige Ergebnisse:

- Siedlungsform/-struktur und Mobilitätsverhalten hängen zusammen
- Siedlungen funktionieren auch mit wenig Automobilität
- Es gibt 2000-Watt-kompatible Ansätze für siedlungsbezogene Mobilität
- Verbesserungspotentiale liegen bei der Infrastruktur, den Netzen für Fuss- und Veloverkehr und den Mobilitätsdienstleistungen (Bausteine)

Bausteine für verkehrssparende Siedlungen

Netze/Infrastruktur:

- gute Einbindung der Siedlung in die Fuss- und Velowegnetze
- kurze Wege zu Nahversorgungseinrichtungen, Schulen und Kindergärten
- optimaler Zugang zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
- wohnungs-/eingangsnah und qualitativ hochwertige Abstellanlagen für Velos

Mobilitätskonzepte für Wohnsiedlungen: Bausteine

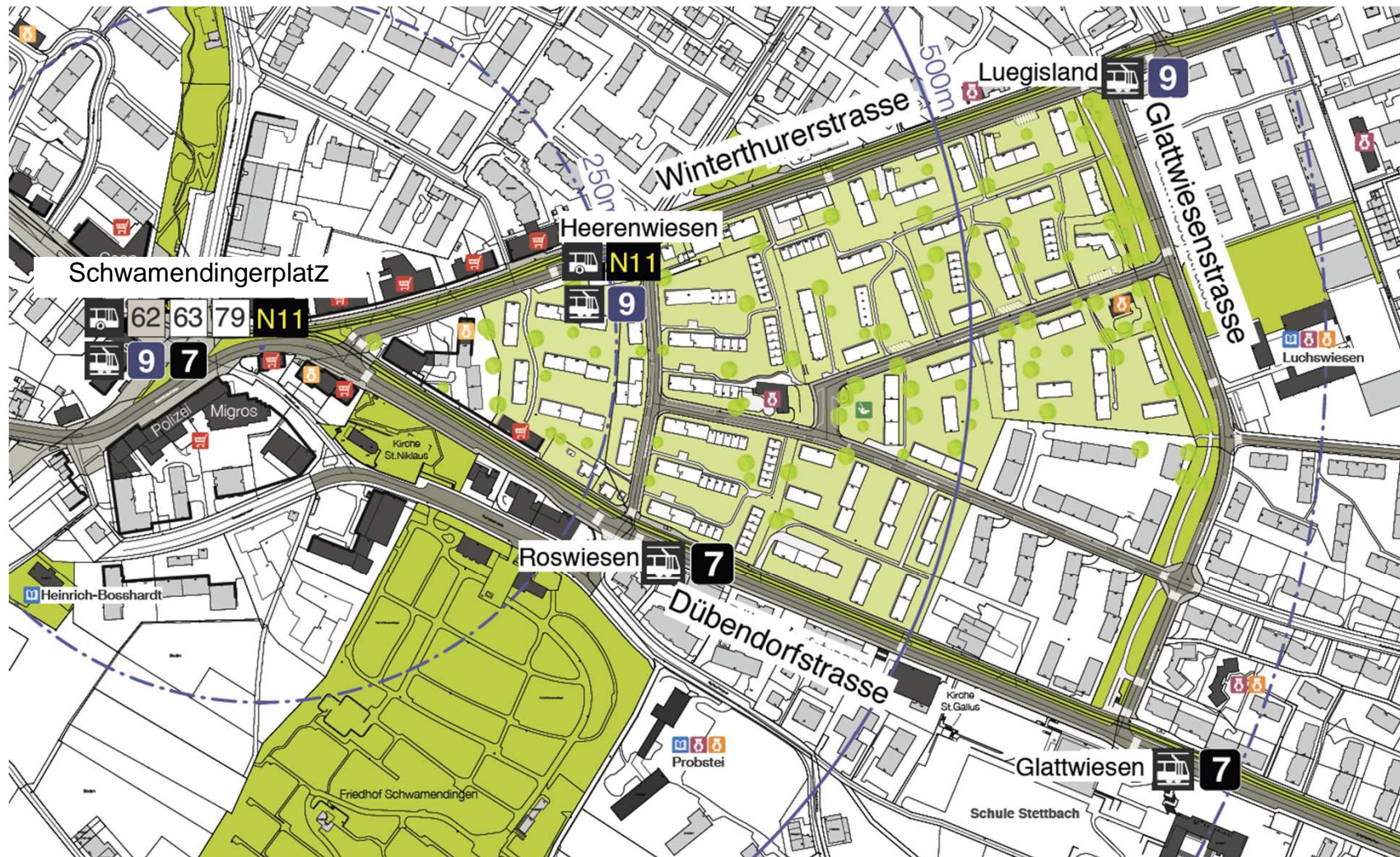
Bausteine für verkehrersparende Siedlungen

Mobilitätsdienstleistungen (Bsp.):

- Car Sharing
- Information über Mobilitätsdienstleistungen
- ggf. vergünstigte ÖV-Abonnemente
- ...

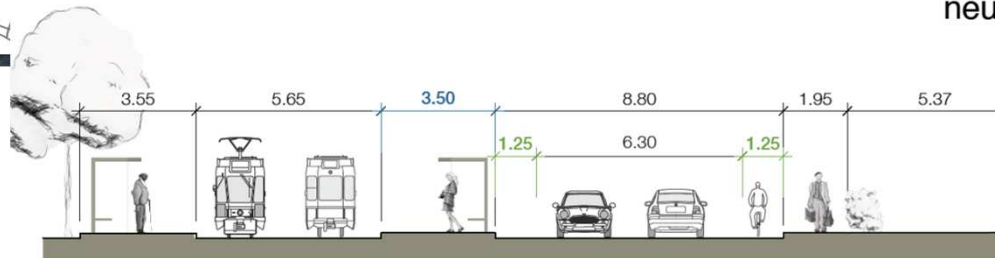


Mobilitätskonzepte für Wohnsiedlungen: z.B. Roswiesen/Kr. 12

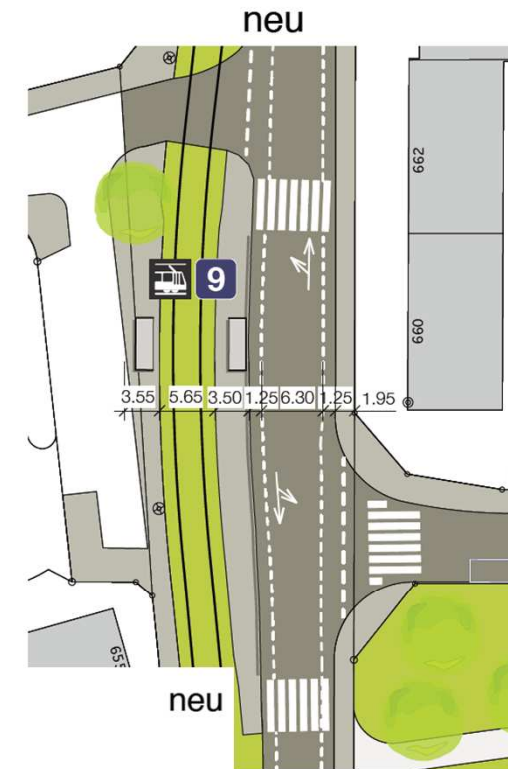


Mobilitätskonzepte für Wohnsiedlungen: z.B. Roswiesen/Kr. 12

Fussgängerquerungen

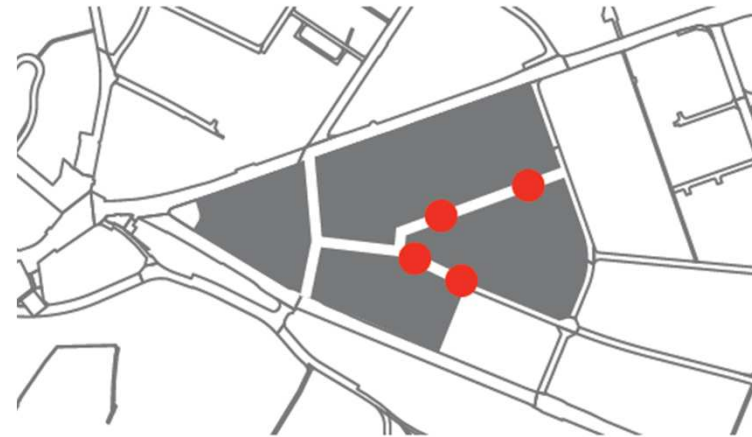
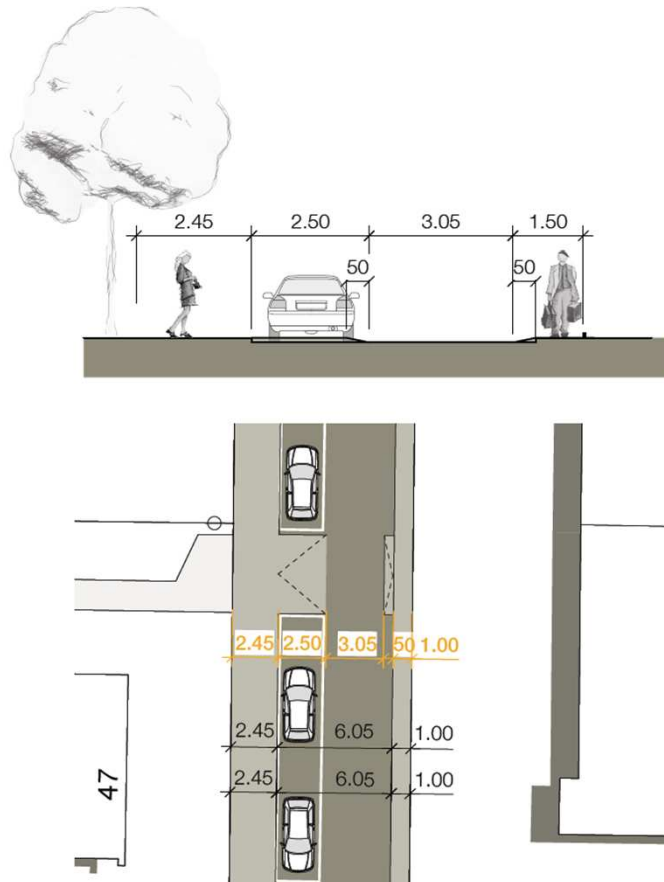


Tramhaltestelle Luegisland



Mobilitätskonzepte für Wohnsiedlungen: z.B. Roswiesen/Kr. 12

Trottoirnase



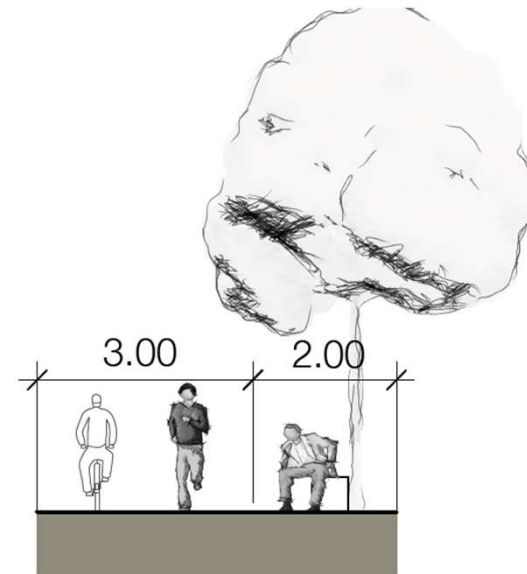
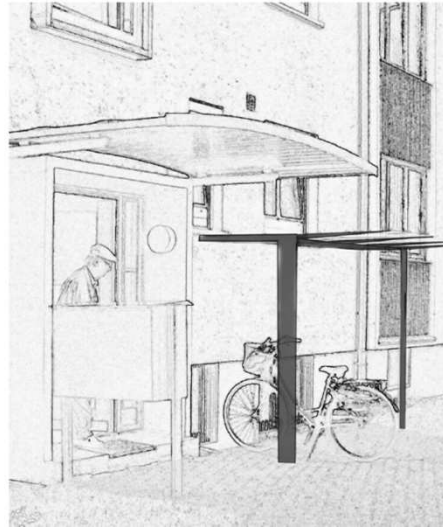
Mobilitätskonzepte für Wohnsiedlungen: z.B. Roswiesen/Kr. 12

Veloabstellplätze

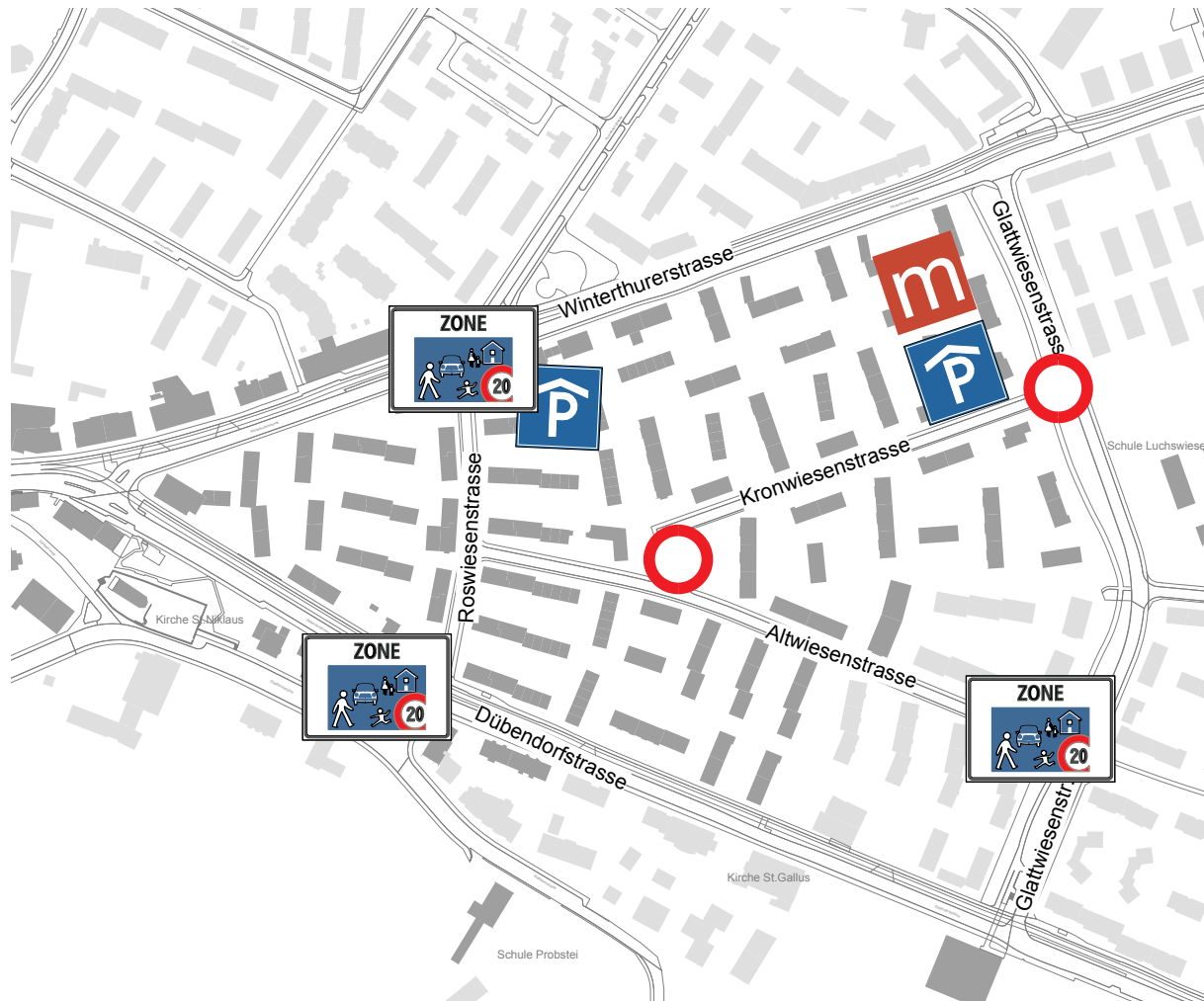
bestehend



neu



Mobilitätskonzepte für Wohnsiedlungen: z.B. Roswiesen/Kr. 12



Erschliessungskonzept
Autoverkehr
(bei Sanierung)



Bsp. Quartierparkhaus

