

6/2011

## Wohnungsbezogene Mobilität in der 2000-Watt-Gesellschaft Verkehrsparen in Siedlung und Quartier

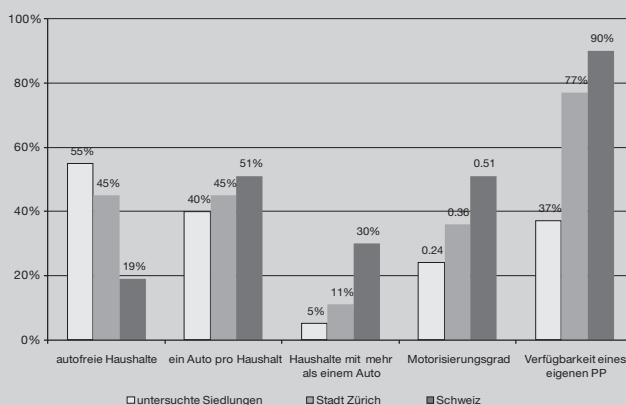
Untersuchungen zum Verkehrsverhalten in sieben Genossenschaftssiedlungen in der Stadt Zürich zeigen, dass deren Bewohnerschaft, verglichen mit dem städtischen Durchschnitt, deutlich weniger motorisiert ist und deutlich weniger Energie im Verkehr verbraucht. Damit steht der Nachweis, dass die 2000-Watt-Gesellschaft in der Mobilität bereits gelebt wird und deren Ziele nicht unerreichbar sind. Aus den Befragungen und Gesprächen haben sich ausserdem Handlungsfelder für weitere Verbesserungsmöglichkeiten ergeben. Dazu gehören Carsharing-Standplätze in den Siedlungen, mehr und bessere Veloabstellplätze oder die Unterstützung der Genossenschaften seitens Stadt für autoarmes Wohnen. Einige Verbesserungen sind kurzfristig realisierbar, andere im Rahmen von Sanierungen bzw. Ersatzneubauten.

«Die Bewohnerschaft von Wohnbaugenossenschaften verhält sich bezüglich Mobilität deutlich ökologischer als der Durchschnitt in der Stadt». Diese Grundhypothese stand am Anfang der Studie «Verkehrsparen in Siedlung und Quartier». Sie wurde 2011 von Fussverkehr Schweiz, dem Club der Autofreien und der Hochschule Rapperswil erarbeitet und vom Verband für Wohnungswesen Zürich, dem Verkehrs-Club Schweiz und dem Tiefbauamt der Stadt Zürich unterstützt.

Die Untersuchung umfasst sieben Siedlungen des gemeinnützigen Wohnungsbaus in der Stadt Zürich mit insgesamt 2400 Wohnungen. Neben der Analyse von Strukturdaten je Siedlung und Gesprächen mit den Verwaltungen der Genossenschaften stand eine Befragung der Bewohnerschaft im Zentrum. Nun liegen die Angaben zum Mobilitätsverhalten und dem daraus abgeleiteten

ten Energieverbrauch von 582 Haushalten mit 1224 Personen vor. Ebenso lassen sich aus den abgefragten Bedürfnissen Handlungsfelder zur Verbesserung der aktuellen Situation ableiten.

### Weniger Privatwagen, mehr Generalabonnemente



Kennwerte der untersuchten Siedlungen – motorisierter Individualverkehr

Der Motorisierungsgrad (Autos pro Person) liegt in den untersuchten Siedlungen deutlich tiefer als im städtischen Durchschnitt (bei 0,24 gegenüber 0,36 in der Stadt). Noch grösser ist die Differenz zum schweizerischen Mittelwert. Umgekehrt ist Carsharing in den untersuchten Siedlungen stärker verbreitet (10 % sind Mobilitymitglieder gegenüber stadtweit 5 %), die Verfügbarkeit von Velos ist etwas höher und deutlich mehr Leute haben ein Generalabonnement (20 % gegenüber 13 % stadtweit und 7 % schweizweit).

### 50 % weniger Mobilitätsenergie

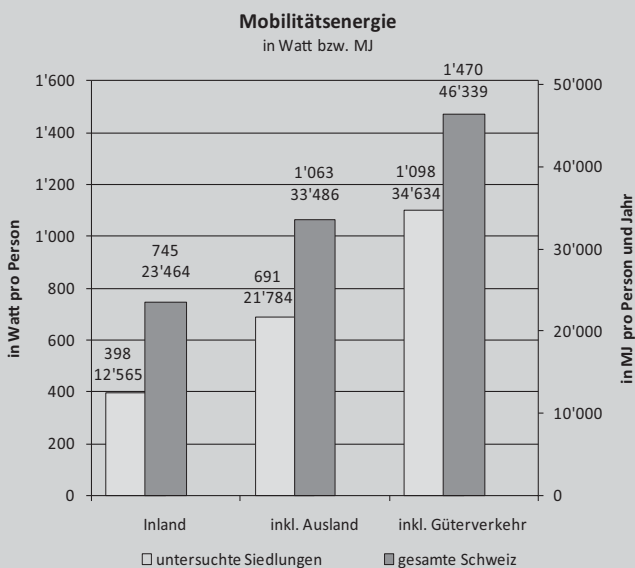
Die Verfügbarkeit von Autos und anderen Verkehrsmitteln wie auch der Besitz von Abonnements des öffentlichen Verkehrs prägen das Verkehrsverhalten massgeblich.

**Mobilität + Verkehr informiert in dieser Reihe über aktuelle Planungsgrundlagen, Konzepte und Studien rund um das Thema Mobilität. Weitere Publikationen, Infoblätter, etc. finden Sie im Internet unter: [www.stadt-zuerich.ch](http://www.stadt-zuerich.ch) (Suchbegriff: Infoblätter Verkehrsplanung). Mit Fragen wenden Sie sich bitte an folgende Adresse:**

**Stadt Zürich, Tiefbauamt, Mobilität + Verkehr**  
 Amtshaus V, Werdmühleplatz 3, Postfach, 8021 Zürich  
 Telefon 044 412 27 22, Telefax 044 412 27 14, [mobilitaet@zuerich.ch](mailto:mobilitaet@zuerich.ch), [www.stadt-zuerich.ch/mobilitaet](http://www.stadt-zuerich.ch/mobilitaet)

Nicht überraschend legt die Bewohnerschaft der untersuchten Siedlungen deutlich weniger Kilometer mit Autos zurück als der städtische Durchschnitt. Wird die Fahrleistung der sieben Genossenschaftssiedlungen betrachtet, so legen diese pro Haushalt durchschnittlich 2452 km/Jahr zurück, für die gesamte Stadt liegt der Wert bei 3967 km. Noch deutlicher ist der Unterschied zum schweizerischen Durchschnitt (6416 km). Umgekehrt wird davon ausgegangen, dass die Siedlungsbewohner wesentlich mehr Kilometer mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen. Der aus den Fahrleistungen abgeleitete Energieverbrauch zeigt, dass die Bewohnerschaft der Wohnsiedlungen im Schnitt nur gut halb so viel Mobilitätsenergie verbraucht wie der gesamtschweizerische Durchschnitt!

Bei der folgenden Grafik ist zu berücksichtigen, dass einzig die Säulen «Inland» auf erhobenen Werten beruhen. Bei den beiden anderen Säulen «inkl. Ausland» und «inkl. Güterverkehr» sind schweizerische Durchschnittswerte zu den erhobenen Werten dazugezählt worden. Damit nivellieren sich die Unterschiede.



Mobilitätsenergie in den untersuchten Siedlungen in Zürich und in der Schweiz

### Ideen für Verbesserungen

Vor allem aus den Gesprächen mit den Vertreterinnen und Vertretern der Genossenschaften resultierten Vorschläge für konkrete Massnahmen. Sie sind in dem für

jede Siedlung erstellten Teilbericht beschrieben. Zusätzlich erarbeiteten die Studierenden der Hochschule Rapperswil im Rahmen von Semesterarbeiten je Siedlung Mobilitätskonzepte und Mobilitätspläne. Der Hauptbericht und die Teilberichte je Siedlung sowie die Mobilitätskonzepte können bei [www.fussverkehr.ch/publikationen](http://www.fussverkehr.ch/publikationen) bestellt werden.

	GBMZ Aussersihl	Rüthof Höngg	BEP Industrie	Ilanzhof Unterstrass	BG Glattal Schwandend.	Entlisberg Wollishofen
Parkierung MIV						
Parkierung Velo						
ÖV						
Mobility						
Car-Pooling						
Kurse Online-Shopping						
Veloanhänger-Verleih						
Vergünstigungen Taxi Kurier						
Begegnungszone						
Mobilitätsinformation						
Allg. Mobilitätsdienstleistungen						

□ kurzfristig realisierbar  
■ langfristig realisierbar

Übersicht Handlungsfelder Genossenschaften

### Weniger Privatparkplätze, mehr Mobility-Standplätze, mehr Mobilitätsinformationen

Massnahmenvorschläge liegen für alle Siedlungen vor, ausser für die Siedlung Herrlig in Altstetten.

Die Handlungsfelder beleuchten unterschiedliche Verbesserungsaspekte, darunter: Minimierung des Parkplatz-Angebots, Mobility-Standplatz in der Siedlung, Konzentration der Parkplätze in Einstellhalle und Aufhebung Strassenparkplätze verknüpft mit Umgestaltung Strassenraum, mehr und sichere Veloabstellplätze in der Siedlung, aber auch bei wichtigen Zielen in der Umgebung, verbesserte Information über vorhandene Mobilitätsangebote, zusätzliche/grössere Begegnungszonen etc. Diese Massnahmenvorschläge werden von den einzelnen Genossenschaften bzw. Siedlungen geprüft und zum Teil auch an Bewohneranlässen thematisiert. Eine aktivere Rolle erwarten die Befragten von der Stadt Zürich. Interesse besteht zum Beispiel an einem Beratungsangebot Mobilität und Wohnen (analog zu Mobilität in Unternehmen, siehe [www.miu.ch](http://www.miu.ch)) oder beim Entwickeln neuer Lösungen für Veloabstellplätze im Strassenraum.

# Mobilität im Quartier: Erkenntnisse und Handlungsmöglichkeiten der Stadt Zürich



Medienkonferenz Verkehrsparen in Siedlung und Quartier  
**26. Januar 2012**

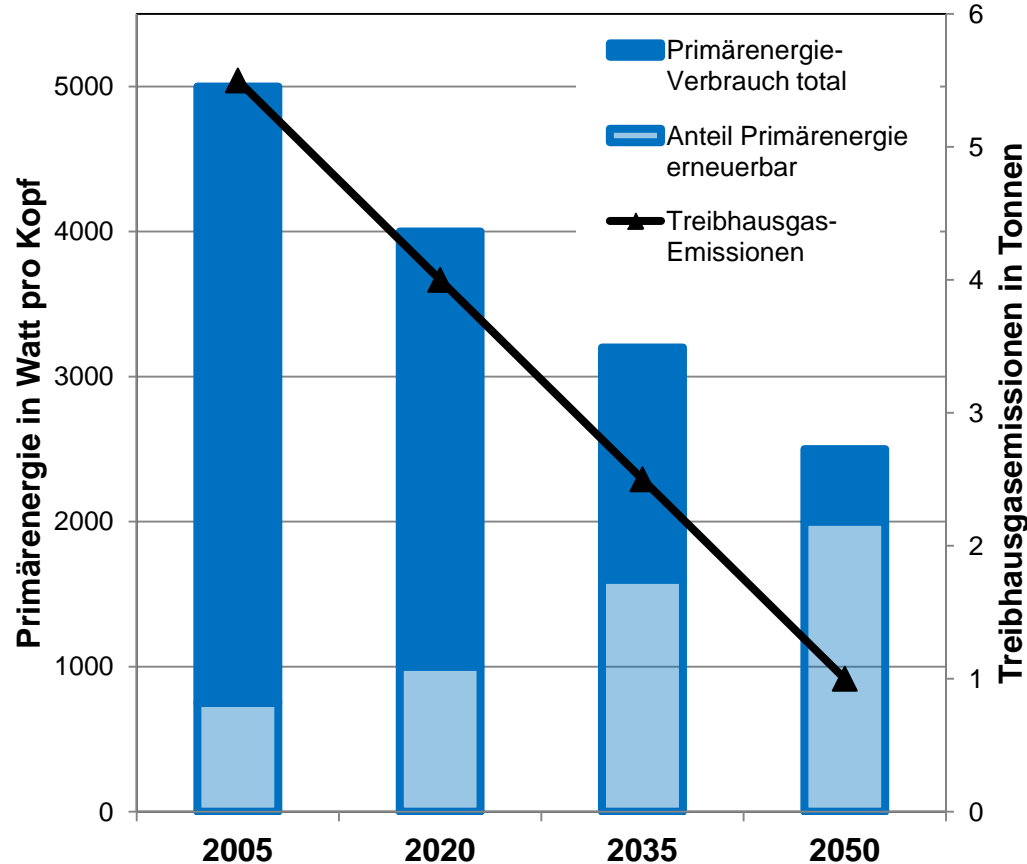
Christina Spoerry  
Fachbereichsleiterin Verkehrsstrategien



**Stadt Zürich**  
Tiefbauamt

Medienkonferenz Verkehrsparen in Siedlung und Quartier  
26. Januar 2012

# 2000-Watt-Gesellschaft Stadt Zürich: auch in der Mobilität eine grosse Herausforderung



## Ziele 2000-Watt-Gesellschaft bedeuten:

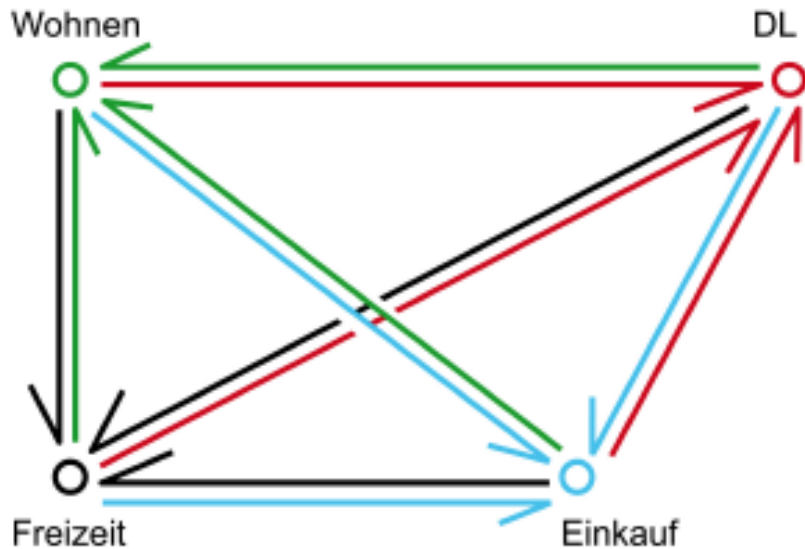
- ⇒ Zirka Halbierung des Energieverbrauchs
- ⇒ Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen um rund 80 %

Verkehr beansprucht rund 25 % des Energieverbrauchs in der Stadt Zürich



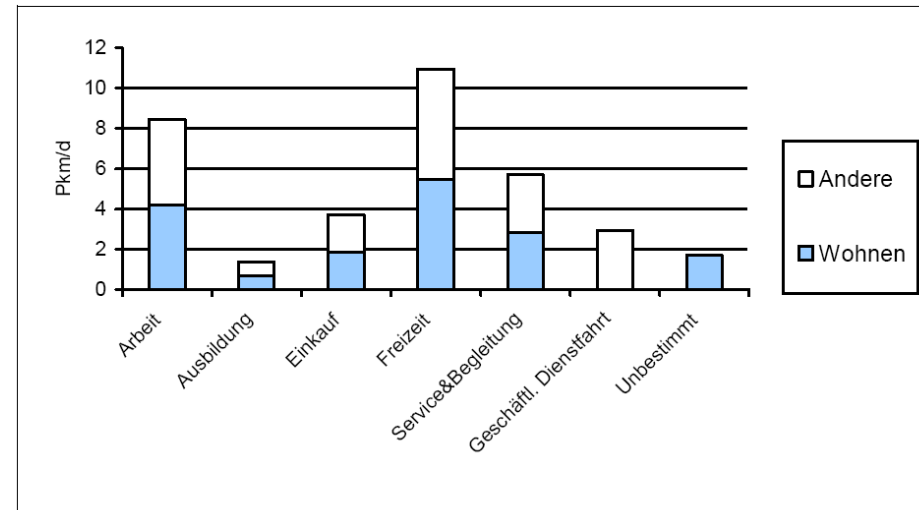
# Wohnsituation ist zentral für Mobilitätsverhalten

Rund die Hälfte der erzeugten Personen-Kilometer entfällt auf das Wohnen



Zuordnung der induzierten Mobilität zu den Nutzungen/Gebäuden

aus: Verkehrliche Anforderungen an 2000-kompatible Bauprojekte, Leitfaden, TAZ 2008



aus: Energieeffizienz in der Mobilität, Schlüsselfaktoren bei Bauprojekten, TAZ 2008

# Auto- und ÖV-Abo-Besitz prägen Verkehrsverhalten

Die Bewohnerschaft der untersuchten Siedlungen

⇒ besitzt deutlich **weniger Autos**

⇒ besitzt deutlich **mehr ÖV-Abos**

⇒ erzeugt nur **38 % der Personenwagen-Fahrleistung**  
im Vergleich zum CH-Durchschnitt

	Anteil autofreie Haushalte	Motorisierungsgrad (Anzahl Autos/Person)	GA-Besitz
Siedlungen	55 %	0.24	20 %
Stadt	45 %	0.36	13 %
Schweiz	19 %	0.51	7 %



# Auto- und ÖV-Abo-Besitz prägen Energieverbrauch

	Siedlungen	Schweiz
Verbrauch eigener PW	249	658
Verbrauch Mobility	8	1
Verbrauch ÖV	112	56

Mobilitäts-Energieverbrauch in Watt/Person  
Dauerleistung

Die Bewohner der untersuchten Siedlungen verbrauchen deutlich  
⇒ **weniger Mobilitätsenergie**  
als CH Durchschnitt

Energie sparen durch weniger Auto- und mehr ÖV-Kilometer ist schon heute gängige Praxis in der Stadt Zürich



# Handlungsmöglichkeiten der Stadt Zürich: Veloabstellplätze im Strassenraum

- Thema bekannt, neue Bedeutung mit rev. PP-Verordnung 2010 ⇒ höherer Minimalbedarf, gedeckt
  - Bedürfnis in 4 der 7 Siedlungen
  - in anderen Städten innerhalb der Baulinien möglich
  - Strassenraumgestaltung beachten
- ⇒ *wird geprüft*



Quelle: Studienarbeiten HSR





# Handlungsmöglichkeiten der Stadt Zürich: Umfeldaufwertungen

Häufig geäußertes Bedürfnis

- Verbessern resp. Schaffen von Fussgängerquerungen
- Verkehrsberuhigung resp. Umgestaltung der Strassen um und in der Siedlung
- Redimensionierte und durchlässigere Hauptachsen

⇒ *bereits gängige Politik, verstärkte Weiterführung, auch mit Strassenlärmsanierung*



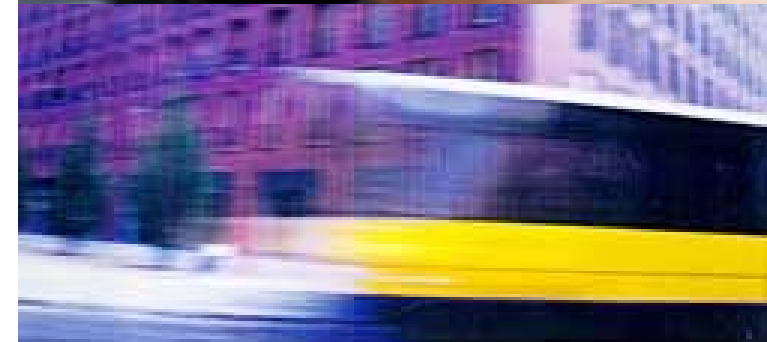
Quelle: Studienarbeiten HSR



# Handlungsmöglichkeiten der Stadt Zürich: Mobilitätsberatung für Wohnsiedlungen

Oft genanntes Bedürfnis nach  
Mobilitätsberatung für Siedlungen:

- bei Um- oder Neubauten,  
aber auch laufend
- aktive Beratung der Siedlungen  
durch Stadt
- Potenzial Carsharing / E-bike klären
- Verbesserung Situation Veloabstell-  
plätze
- Optimierung PP-Angebot
- weitere Dienstleistungen wie  
Fahrplaninformationen, Empfangs-  
stelle für Hauslieferungen, etc.



## Das Mieterticket der GSW

Informationen in allen Geschäftsstellen der GSW  
und beim BVG, Flughafen, Tobleron, 1000

**BVG** **GSW**



**Stadt Zürich**  
Tiefbauamt

Medienkonferenz Verkehrsparen in Siedlung und Quartier  
26. Januar 2012

# Handlungsmöglichkeiten der Stadt Zürich: Mobilitätsberatung für Wohnsiedlungen

Bereits etabliert...



**MIU** Mobilität im  
Unternehmen

Ein Beratungsangebot der öffentlichen Hand

⇒ *Neues Beratungsangebot für  
Wohnsiedlungen wird  
aufgenommen*



Quelle: Studienarbeiten HSR



**Stadt Zürich**  
Tiefbauamt

Medienkonferenz Verkehrsparen in Siedlung und Quartier  
26. Januar 2012

# Fazit: Die Stadt ist aktiv...

Kurzfrist- und Übergangs-  
Lösungen sind auch  
Mosaiksteine auf dem Weg zur  
2000-Watt-Gesellschaft



... machen auch Sie mit



**Stadt Zürich**  
Tiefbauamt

Medienkonferenz Verkehrsparen in Siedlung und Quartier  
26. Januar 2012