

Mobilitätskonzept

1. Einleitung

1.1. Zweck des Mobilitätskonzepts

Das vorliegende Mobilitätskonzept bildet die Grundlage für die bahoge beim Betrieb und Bau ihrer Siedlungen in Bezug auf alle Aspekte der Mobilität der Bewohner:innen. Es legt die Grundsätze und Richtlinien für die Planung und den Betrieb der siedlungsinternen Infrastruktur, die der Mobilität dient, fest.

Bei der Beurteilung der einzelnen Siedlungen wird der Kontext mitbeachtet. Siedlungen an peripheren Lagen werden anders beurteilt als innerstädtisch gelegene. Die vorgeschlagenen Massnahmen können sich somit von Siedlung zu Siedlung unterscheiden.

1.2. Nachhaltige Mobilität

Die bahoge hält in ihrem Leitbild fest, dass Nachhaltigkeit für sie ein grosses Anliegen ist. Der sorgfältige Umgang mit den Ressourcen ist sowohl für den Bau wie auch für den Betrieb ihrer Wohnsiedlungen eine Grundbedingung. Dabei geniesst besonders die Mobilität einen hohen Stellenwert. Diese soll möglichst nachhaltig und somit vorwiegend mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlicher Verkehr) abgewickelt werden. Aus diesem Grunde setzt sich die bahoge zum Ziel, ihre Siedlungen, wo immer möglich, autoreduziert zu gestalten.

Beispiele zeigen, dass autoreduziertes Wohnen nicht nur im städtischen Raum, sondern auch in der Agglomeration und im ländlichen Raum funktioniert. Autoreduzierte Siedlungen bieten optimale Voraussetzungen für viele Lebensformen, fördern eine soziale Durchmischung und eröffnen neue Möglichkeiten in der Umgebungsgestaltung. Zudem wirkt sich eine autoreduzierte Siedlung auch positiv auf das nahe Umfeld aus: Aufgrund der geringeren Verkehrsmengen sind die Lärmemissionen geringer und die Strassenräume meist sicherer.

Bei Neubau- und Ersatzneubauprojekten kann die

bahoge die Planung von Anfang an in die gewünschte Richtung lenken.

Um die Bestandessiedlungen autoreduziert zu gestalten, müssen die Mieter:innen ihre Gewohnheiten ändern. Um dies zu erreichen, wird es einen längeren Prozess benötigen. Die bahoge unterstützt die Mieter:innen bei diesem Prozess, indem sie die Infrastruktur zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs optimiert.

1.3. Grundlagen

1.3.1. Impuls Mobilität – Beratung Plus, 11.03.2019

Optimierung der Veloabstellsituation in der bahoge -Siedlung Luegisland

Im März 2019 hat die bahoge eine Beratungsangebot der Stadt Zürich wahrgenommen und durch die Organisation «Impuls Mobilität» die Veloabstellsituation in der Siedlung Luegisland analysieren lassen.

Einerseits wurden die bestehenden Abstellplätze gezählt und bewertet und andererseits eine Befragung unter den Bewohnenden zum Thema Velo «Veloabstellplätze» durchgeführt.

Fazit der Bestandes-Analyse und der Umfrage war, dass die Bewohnerschaft der Siedlung das Velo selten täglich, oftmals aber in regelmässigen Abständen nutzt. Dass das Velo heute hauptsächlich für die Freizeitnutzung benützt wird, dürfte sich mit einer geänderten Veloabstellsituation nicht radikal verändern. Es wurde aber ein Zusammenhang zwischen Abstellsituation und der Nutzung der Velos in der Umfrage erkannt. Es ist davon auszugehen, dass mit einer verbesserten Abstellsituation die Velonutzung zunimmt und damit der Anteil defekter, herrenloser Velos in Zukunft tiefer ausfallen könnte, was wiederum den Bewirtschaftungsaufwand senkt.

Die Empfehlungen aus dem Beratungsangebot wurden in den Projekten «neue Velostation» und «Aufwertung Veloräume Punkthäuser» umgesetzt.

1.3.2. Elektro-Mobilität in der bahoge, 27.08.2020

Leitfaden zum Einbau von Ladestationen im Bestand und im Neubau.

Bei der Ausrüstung der Parkplätze mit E-Ladestationen achtet die bahoge darauf, dass nach Möglichkeit in allen Siedlungen das gleiche System zur Anwendung kommt, so dass die Geräte bei Bedarf zwischen den Siedlungen ausgetauscht werden können.

Die Grundinstallationen werden über den Nachhaltigkeitsfonds finanziert. Die Amortisation erfolgt über erhöhte Parkplatz-Mieten. Die Erträge fließen zurück in den Nachhaltigkeitsfonds. Der Stromverbrauch wird den PP-Mieter:innen verrechnet.

1.3.3. Mobilitätskonzept Areal Rietwisen, 22.07.2022

Die neue bahoge-Siedlung Riethöfe in Elsau wird autoreduziert geplant. Gemäss gültiger BZO der Gemeinde Elsau (2017) müssen pro Wohnung 1.5 Parkplätze erstellt werden. Die bahoge will die Anzahl Parkplätze reduzieren und nur 0.6 PP pro Wohnung anbieten. Damit die angestrebte Reduktion der Parkplätze bewilligt werden kann, musste im Rahmen des Gestaltungsplanverfahrens der Nachweis erbracht werden, dass die geplante Überbauung trotz reduzierter Parkplatzzahl hinreichend erschlossen ist. Der Nachweis wurde mittels Mobilitätskonzept erbracht.

Das Mobilitätskonzept der Siedlung Riethöfe dient als Grundlage für das generelle Mobilitätskonzept der bahoge. Es handelt sich noch um ein Pilot-Konzept, welches in der Anwendung überprüft und allenfalls angepasst werden muss

1.3.1. Mieter:innen-Umfragen

In den Siedlungen werden Umfragen und/oder Dialogveranstaltungen zur Mobilitätssituation durchgeführt. Die Erkenntnisse fließen in die empfohlenen Massnahmen ein.

2. Massnahmenkatalog

Der Massnahmenkatalog beinhaltet eine Vielzahl von Möglichkeiten und Angeboten, die den Bewohner:innen der bahoge-Siedlungen den Umstieg zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten erleichtern können.

Die Analysen der einzelnen Siedlungen zeigen auf, welche Massnahmen für die Siedlung sinnvoll sein können. Der Entscheid für oder gegen eine

bestimmte Massnahme muss immer im Kontext zur konkreten Situation gefällt werden.

2.1. Gesamtverkehr

2.1.1. Mobilitätsgutschein

Mit der Abgabe von Mobilitätsgutscheinen kann ein Anreiz zur Nutzung von umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten geschaffen werden. Die Mobilitätsgutscheine können z.B. in Form von Rail Checks, Reka Cheks, Mobility-Gutscheinen oder eigenen Gutscheinen (Veloverleih, -reparatur, -kauf, etc.) abgegeben und über eine Erhöhung der Parkplatzmieten finanziert werden. Die allfällige Ausgabe und die Höhe des Gutscheins richtet sich nach den konkreten Gegebenheiten und muss im Einzelfall festgesetzt werden.

2.1.2. Depot für Paket- und Warenannahme

Damit Waren von einem Hauslieferservice oder der Post auch dann geliefert werden können, wenn die Bewohner nicht zu Hause sind, soll bei Bedarf ein Depot für die Anlieferung und Zwischenlagerung von Waren eingerichtet werden.

Falls in der näheren Umgebung der Siedlung bereits ein ähnliches Angebot besteht, wird auf diese Massnahme verzichtet.

2.2. Förderung Langsamverkehr

Damit Bewohner:innen ihre Gewohnheiten ändern und vermehrt die Verkehrsmittel des Umweltverbundes berücksichtigen, müssen diese verfügbar und gut zu erreichen sein. Der Verzicht aufs Auto soll durch Steigerung der Attraktivität der übrigen Verkehrsmittel erleichtert werden.

2.2.1. Fusswege

Wichtig sind gute Fusswegverbindungen innerhalb der Siedlungen und attraktive Verbindungen aus den Siedlungen zu den ÖV-Haltestellen und den Versorgungseinrichtungen. Die Fusswege sollen bequem und sicher sein (kurze Verbindungen, Rampen statt Treppen, gute Beleuchtung, etc.)

2.2.2. Veloverbindungen

Gute Verbindungen zwischen den Veloabstellplätzen und dem öffentlichen Strassennetz. Rampen statt Treppen.

2.2.3. Veloabstellplätze

Anforderungen

Sichere, überdachte und leicht zugängliche Veloparkieranlagen in den Siedlungen fördern die

Velonutzung und verhindern, dass Velos in Hauseingängen oder auf Trottoirs abgestellt werden.

Generelle Anforderungen

- verkehrssichere Zufahrt
- fahrend erreichbar (nach Möglichkeit keine Stufen oder Trottoirkanten)
- Platz für Anhänger, Spezialvelos und Kinderwagen

Kurzzeitparkieren (offene Anlagen, auch für Besucher:innen)

- Velorahmen an Parkiersystem anschliessbar wegen Diebstahlgefahr
- nahe beim Eingang (max. 30 m)
- Überdachung erwünscht

Langzeitparkieren (abschliessbare Anlage)

- Parkierdauer ab ca. 2 Stunden
- überdacht
- ebenerdig oder mit möglichst flachen Rampen erreichbar
- Stromanschluss für Elektrovelos. (Da Elektrovelos vergleichsweise wenig Strom verbrauchen und eine individuelle Abrechnung aufwändig wäre, werden die E-Velo-Steckdosen am Allgemeinstrom gespiesen und verbucht).
- Nach Möglichkeit Ablage oder Schliessfächer für Helm, Pumpe, Regenschutz usw.

Bedarf

Die erforderliche Anzahl Veloparkplätze wird mit Richtwerten (Standardbedarf) ermittelt. Dafür gibt es aber keine einheitliche Regelung.

Die Fachstelle Verkehr des Kantons Zürich stützt seine Empfehlung im Merkblatt «Veloparkierung für Wohnbauten» auf die VSS-Norm.

Gemäss VSS-Norm ist pro Zimmer ein Veloparkplatz zu erstellen (Richtwert). In dieser Zahl sind die PP für Besucher enthalten. Die Aufteilung erfolgt in ca. 30% Kurzzeit-PP und ca. 70% Langzeit-PP. Ca. 20% aller Velo-PP sollen für Spezialvelos geeignet sein.

Im Leitfaden «Veloparkierung in Wohnsiedlungen» des TBA Stadt ZH wird auf die Parkplatzverordnung verwiesen. Als Mindestanforderung für die Nutzweise «Wohnen» ist 1 Veloabstellplatz pro 40m² Geschossfläche erforderlich. Dabei ist ein Anteil von 10% für Besucher vorzusehen. Das Mobilitätskonzept der bahoge wird sich auf das Merkblatt der Fachstelle Verkehr des Kantons Zürich beziehen.

Lage

Die Veloparkplätze für das Kurzparkieren sind ebenerdig anzuordnen, damit sie auch benutzt

werden. Langzeitparkplätze sollen möglichst ebenfalls oberirdisch liegen. Falls sie im Untergeschoss liegen, müssen sie fahrend erreicht werden können.

Falls die Veloparkplätze in Autoeinstellhallen liegen, sollten sie nach Möglichkeit, zum Schutz vor Russ und Staub, mit einer Mauer abgetrennt sein.

Parkiersysteme

Parkiersysteme sind Vorrichtungen zum Parkieren von Velos. Sie bieten Schutz vor Diebstahl, verhindern das Umfallen und ermöglichen ein platzsparendes Parkieren. Insbesondere Systeme mit höhenversetzten und/oder überlappenden Vorderrädern nützen den Raum optimal aus.

Für «Wohnen» geeignete Parkiersysteme

- Anlehnbügel
- Vorderradhalter mit Anschliessvorrichtung (z.B. Kapa-Home)
- Vorderradhalter ohne Anschliessvorrichtung (für abschliessbare Anlagen, z.B. Böglständler)
- Schieberinne
- Doppelstockparker (Bedienung nicht für alle Personen und Velos geeignet)
- Wandhalter (Bedienung nicht für alle Personen und Velos geeignet)
- Karussell (Bedienung nicht für alle Personen und Velos geeignet)

Ungeeignete Parkiersysteme

- Lenkerhalter: (auch in den bahoge-Siedlungen) verbreitetes aber ungeeignetes System, da Brems- und Schaltkabel beschädigt werden können.

2.2.4. Veloreparatur

Werkstatt mit rudimentärer Infrastruktur anbieten (Velopumpe, Werkzeuge)
Frühlingsaktion organisieren zum Veloputzen und -reparieren. Eventuell unter fachkundiger Anleitung (Velomech).

2.2.5. Ordnung im Veloraum

Periodische Entrümpelungsaktionen um herrenlose und ungenutzte Velos auszusortieren.
Bereiche für Kindervelos farblich markieren (Signaletik).

2.2.6. Cargobike oder Veloanhänger

Damit die Bewohner:innen auf ein eigenes Auto verzichten können, braucht es Möglichkeiten, gelegentliche Transporte durchzuführen. Eine mögliche

Alternative zum Auto können Cargobikes oder Veloanhänger darstellen.

Damit nicht jede interessierte Bewohner:in einen eigenen Anhänger anschaffen muss, gibt es die Möglichkeit, dass die bahoge eine Anzahleloanhänger zur Verfügung stellt.

Es besteht bereits ein Kontakt zur Firma polyroly aus Winterthur, welche hochwertige Veloanhänger herstellt.

Die Gemeinnützige Wohnbaugenossenschaft Winterthur GWG hat zusammen mit polyroly das Konzept bereits umgesetzt.

Gemäss polyroly gibt es für einen erfolgreichen Betrieb mit geteilten Veloanhängern verschiedene Faktoren, die erfüllt sein sollten.

Gemäss dieser Auswertung würden sich insbesondere die stadtzürcher Siedlungen Brüggläcker, Hirzenbach und Luegisland für einen Versuch am besten eignen.

2.3. Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der motorisierte Individualverkehr wird nicht ohne weiteres und in nützlicher Frist verschwinden. Das Parkplatzangebot kann schrittweise gesenkt werden, indem freiwerdende PP nicht mehr vermietet werden oder, wo nötig und sinnvoll, in Besucher-PP umgewandelt werden. Immerhin sollte ein Umstieg auf batteriebetriebene Fahrzeuge gefördert und unterstützt werden um die Auswirkungen des MIV auf die Klimaerwärmung zu verringern.

Bei einem Abbau von Parkplätzen ist immer die jeweilige Gesetzgebung zu berücksichtigen.

2.3.1. Autoverleih

Damit die Bewohner:innen auf ein eigenes Auto verzichten können, braucht es für den gelegentlichen Autobedarf ein attraktives Carsharing-Angebot (z.B. Mobility). Falls sich kein Standort eines Anbieters in guter Erreichbarkeit befindet, kann die bahoge Carsharing-Fahrzeuge bereitstellen.

2.3.2. Fahrgemeinschaften

Den Bewohner:innen soll eine digitale oder analoge Plattform zur einfachen Bildung von Fahrgemeinschaften bereitgestellt werden. Das Potenzial eines solchen Angebots liegt vor allem im Pendlerverkehr.

Bildung von Nutzergruppen auf BeUnity.

2.3.1. Abstellplätze für Autos

Die Anzahl Parkplätze für den MIV ist in den kommunalen Bauordnungen geregelt. Mit der

Baubewilligung werden die geforderten Parkplätze festgelegt.

Die bahoge hat die Absicht die Zahl der Parkplätze für Personenwagen in ihren Siedlungen auf eine tiefe Anzahl zu minimieren. Bei Neubauten und Ersatzneubauten wird die gesetzlich vorgeschriebene Mindestanzahl an PP angeboten. Wo möglich und sinnvoll, wird mittels Mobilitätskonzept nachgewiesen, dass die Siedlung auch mit einer reduzierten Parkplatzzahl hinreichend erschlossen ist. Die vorhandenen PP (insbesondere diejenigen in den Einstellhallen) werden schrittweise, im Idealfall im Zusammenhang mit der Erstellung einer PV-Anlage, mit e-Ladestationen ausgerüstet. Die dafür anfallenden Kosten werden dem PP-Mieter über einen höheren PP-Mietzins belastet. Der zum Laden des e-Autos benötigte Strom wird den PP-Mieter:innen direkt verrechnet. Die Investitionskosten werden dem Nachhaltigkeitsfonds belastet, Erträge aus dem höheren Mietzins der ausgerüsteten Parkplätze werden dem Nachhaltigkeitsfonds gutgeschrieben.

Die Abstellplätze in den älteren Tiefgaragen sind teilweise sehr schmal, entsprechen nicht mehr den heute gültigen Normen und sind für die heutigen, breiteren Autos nur noch bedingt nutzbar.

Es ist generell zu prüfen, ob die Investitions- und Unterhaltskosten der PP mit den Mietpreisen gedeckt werden.

2.3.1. Abstellplätze für Motorräder/Roller

Für Motorräder und Roller werden nach Möglichkeit Parkplätze angeboten. Die Anzahl richtet sich nach den örtlichen Gegebenheiten und der Nachfrage.

Da immer mehr batteriebetriebene Fahrzeuge auf den Markt kommen, sollen die Parkplätze schrittweise mit Steckdosen ausgerüstet werden.

Für den Strombezug wird eine Pauschale festgesetzt.

3. Inkraftsetzung

Dieses Mobilitätskonzept wurde vom Vorstand am 06.09.2023 erlassen und tritt ab sofort in Kraft.

bahoge Wohnbaugenossenschaft

Bruna Campanello
Präsidentin

Marco Stella
Geschäftsführer