

## Protokoll Informationsabend zur Mobilität vom 6. November 2018 Ersatzneubau 3. Etappe

22 Personen nahmen am Informationsabend zum Thema Mobilität im Vrenelisgärtli teil.

Um 19.00 Uhr begrüßt **David Müller** alle Teilnehmende und erklärt, dass Fragen zur Mobilität nicht einfach zu beantworten sind und Entscheidungen starke Auswirkungen auf das Neubauprojekt haben. Daher wurde „Impuls Mobilität“ als Fachstelle für Mobilität zu Rate gezogen.

**Noëlle Fischer** von „Impuls Mobilität“ erläutert, dass die Stadt Zürich vor einer grossen Herausforderung steht. Der wachsende Stadtverkehr soll so gestaltet werden, dass die Ansprüche der Bevölkerung an die Lebensqualität in der Stadt berücksichtigt werden können. Dafür hat die Stadt 2012 das Programm «Stadtverkehr 2025» realisiert.

Dieses Programm umfasst sechs Ziele:

- Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV), des Fuss- und Veloverkehrs erhöhen.
- Angebot und Attraktivität des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs verbessern.
- Kapazität für den motorisierten Individualverkehr (MIV) nicht erhöhen.
- 2000-Watt-Gesellschaft im Bereich Mobilität umsetzen.
- Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen.
- Qualität des öffentlichen Raums steigern.

Ebenfalls ein Teil dieses Aktionsplans ist ein Beratungsangebot für Stadtzürcher Unternehmen, Gewerbe, Bauherrschaften und Liegenschaftsverwaltungen. So begleitet das Projektteam Impuls Mobilität Interessenten von der Planung eines Bauvorhabens bis und mit laufendem Betrieb. Impuls Mobilität ermöglicht seinen Zielgruppen eine optimierte Mobilität.

Durch die Daten das Bundesamts für Statistik «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015» kann unter anderem festgestellt werden:

- Tagesdistanz pro Person im Inland beträgt rund 37 km.
- 24 Kilometer der täglichen Reisestrecke wird mit dem Auto zurückgelegt.
- Rund 90 Minuten ist jede Person täglich unterwegs.
- 44% der rund 37 Kilometer legen wir täglich für Freizeitaktivitäten zurück. Die Freizeit ist auch an Werktagen knapp der wichtigste Verkehrszweck
- Auf den Schweizer Strassen verkehren mehr als 6 Millionen Motorfahrzeuge.
- Verkehr hat eine Reihe negativer Auswirkungen auf Natur und Umwelt: Der Verkehr in der Schweiz ist für 39% der CO2-Emissionen und für 36% des Energieverbrauchs verantwortlich.

Die Art und Weise der Mobilität hat sich schon immer verändert und wird sich auch in Zukunft ändern. Und dies in einer immer schnelleren Geschwindigkeit. Experten sprechen nicht mehr darüber ob, sondern wann sich grosse Veränderungen wie folgende Beispiele durchsetzen:

- Automatisiertes Fahren
- Elektromobilität
- Sharing Economy
- Mobility as a Service
- Human Powered Mobility
- Virtuelle Mobilität
- Intelligente Güter-Logistik

Das stellt uns alle vor eine grosse Herausforderung. Denn heute planen wir für morgen, mit den Erfahrungen von gestern.

**David Müller** fasst die Umfrage, welche in der Genossenschaft zur Mobilität durchgeführt wurde, in ein paar Schwerpunkten zusammen:

**Teilnahmequote:** 40%, 92 von 229 Fragebögen wurden retourniert.

**Fahrzeuge:** Auto 68, Motorrad: 21, Velo: 206

**Mobilitätsstrategie sinnvoll?** 69 ja und 9 nein

**Standort der Fahrzeuge:** in Garagen BGV: 11

Aussen Parkplätze BGV:	25
Blaue Zone	31
Fremdeingemietet	11

**Fahrzeugnutzung:** 54% Freizeit, 29% Arbeit (notwendig), 17% Arbeit (freiwillig)

**Strecke pro Jahr:** 45% weniger als 10'000 km, 44% 10'000 bis 20'000 km, 11% mehr als 20'000 km

**Zufriedenheit mit dem aktuellen Zustand:** 65% ja, 35% nein

**Wunschunterbringung:** 57% Garage BGV, 32% aussen Parkplatz BGV, 11% blaue Zone

**Maximaler Mietpreis für einen Garagenplatz:** Auto: CHF 171, Motorrad CHF 68

**Umfrage generierte Wünsche:**

- Wachterweg ohne parkierte Autos
- Velo-/Töffstellplätze statt Autos
- PP-Situation wirklich schlimm
- Einzelgaragen
- E-Mobilität ist die Zukunft
- Wachterweg Einbahn Verkehr
- weniger Autos → Ruhe, sauberere Luft
- E-Cargo (BGV)
- mehr Mobility

Anschliessend erläutert **Frau Fischer**, dass die Parzelle des Ersatzneubaus dank ihrer Lage hervorragend an das ÖV-Netz angeschlossen ist. Sämtliche Verkehrsmittel sind in unmittelbarer Nähe. Der Ersatzneubau ist eine Chance für eine Auslegung und Neuorientierung der Mobilität.

Die Umfrage zeigt, dass die praktizierte Mobilität der BGV vielfältig ist. Dies muss die Ausgangslage für ein/e Mobilitätsstrategie und –management sein, die/das für alle attraktiv ist.

Die Stadt gibt in der Parkplatzverordnung (PPV) vor, wie bei Neubauten mit der Parkplatzanzahl umzugehen ist. In dieser Vorgabe könnte mit verschiedenen Massnahmen eine Tiefgarage mit mehr oder weniger Parkplätzen realisiert werden.

Bei den verschiedenen Parkplatzszenarien müssen Überlegungen einfließen wie:

- aktuell ist die Hälfte der Haushalte in der Stadt Zürich ohne Auto. Tendenziell werden die Haushalte ohne Auto steigen.
- Heute planen wir für die Mobilität für die nächste Generation.
- Die Erstellung von Tiefgaragenparkplätzen hat direkten Einfluss auf die Kosten, sollte aber selbsttragen sein.
- Nur Parkplätze zu streichen genügt nicht. Es müssen alternative Möglichkeiten für die Mobilität geschaffen und angeboten werden.
- Die Nutzung der Freiflächen als Parkplätze steht in Konkurrenz zu anderen Nutzungen.

Ein Mobilitätsmanagement hat das Ziel, den Personenverkehr effizient, umwelt- und sozialverträglich zu gestalten. Dadurch soll ein vielseitiges Mobilitätsangebot geschaffen und so auch die Attraktivität der gesamten Siedlung gesteigert werden.

Mögliche Themen für ein Mobilitätsmanagement:

- Bildung einer Kommission welche z.B. die gesetzten Ziele kontrolliert, Massnahmen ergreift, die Infrastruktur bewirtschaftet etc.
- Verkehrsberuhigung, Strassenraumgestaltung
- Bequeme Nutzungsmöglichkeiten für Velos / gute Veloinfrastruktur
- Schaffung von Veloreparatur- und Pumpstationen
- Mobilitätsgutscheine, z.B. fürs ÖV Ticket
- Carsharing
- Privates Autoteilen, Carpooling
- Velosharing
- Cargovelosharing
- Depot für Waren- und Paketannahme

Die Erarbeitung des Mobilitätsmanagements läuft in 3 Phasen ab:

#### **Phase 1: Information und Bekanntmachung Mobilitätsmanagement**

- Thematisierung
- Bekanntmachen des Instrumentes

- Aufzeigen Vorteile

### **Phase 2: Durchführen des Mobilitätsmanagement-Prozesses**

- Auftrag
- Startphase
- Erhebung Daten
- IST-Zustands-Analyse
- Befragung
- Massnahmenvorschläge
- Workshop mit Stakeholder
- Massnahmenvorschläge bereinigen
- Umsetzung

### **Phase 3: Institutionalisierung Mobilitätsmanagement**

- Kontinuierliche Massnahmenumsetzung
- Controlling

Anschliessend wird angeregt über die aktuellen und zukünftigen Bedürfnisse an die Mobilität diskutiert. Daraus ergeben sich unter anderem folgende Schwerpunkte:

- Parkplätze werden weiterhin benötigt. Wie diese zukünftig genutzt werden ist noch offen. Daher flexibles Bauen, dass Parkplätze auch umgenutzt werden können.
- Auch für autonome Fahrzeuge, Mobility etc. benötigt es Parkplätze.
- Parkplätze mit Elektroanschlüssen ausrüsten/vorsehen.
- Es soll eine überlegte Realisierung der Parkplätze erfolgen.
- Es wird eine Veränderung in der Mobilität geben.
- Die jungen städtischen Erwachsenen nutzen vermehrt den ÖV und weniger das Velo. Die Nutzung des Smartphones zur Mobilitätsoptimierung wird zentraler.
- Die junge Generation ist agiler in der Nutzung von neuen Mobilitätsangeboten.
- Durch die Aufhebung der Parkplätze am Wachterweg könnte z.B. Platz geschaffen werden für Urban Gardening.
- Auf die Anzahl der Parkplätze der blauen Zone haben wir keinen Einfluss. Wenn privat Parkplätze gebaut werden, reduzieren sich die öffentlichen Parkplätze.
- Bei einem Sharing darf die Bewirtschaftung nicht vernachlässigt oder vergessen werden.
- Zum Thema "wie viele Parkplätze sind nötig" wird es immer verschiedene Meinungen geben.
- Als erster Schritt, ein Ziel definieren, was wollen wir. Aufgrund des Ziels die Strategie erarbeiten.
- Oberirdisch werden nur Besucherparkplätze bewilligt, daher müssen sämtliche PPs unterirdisch realisiert werden.
- Verschiedene Möglichkeiten der Garagenrealisierung wurden bereits geprüft. Dabei

hat sich die Erschliessung via Rötelstrasse als sinnvollste Möglichkeit herausgestellt.  
Die Rötelstrasse ist bereits eine Verkehrssammelstrasse und topografisch kann die Zufahrt am einfachsten gebaut werden.

- Es soll eine bessere Mobilität realisiert werden. Dies wird jeder anders gewichten.  
Daher muss ein Kompromiss gefunden werden.

Um 20:45 Uhr verabschiedet **David Müller** die Anwesenden und dankt allen für ihre aktive Teilnahme.