

**Zusammenfassung der Ergebnisse des
Fokusgruppen-Workshops «Noch besser wohnen in der Suurstoffi»**

Dr. Iljana Schubert¹, Dr. Raphael Hoerler¹, Jana Z'Rotz², Noah Balthasar³

¹ Züricher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW),
School of Engineering, Forschungsschwerpunkt Nachhaltige Mobilität

² Hochschule Luzern (HSLU), Institut für Betriebs und Regionalökonomie IBR

³ Hochschule Luzern (HSLU), Institut für Tourismus und Mobilität ITM

The research published in this report was carried out with the support of the Swiss Federal Office of Energy SFOE as part of the SWICE project. The authors bear sole responsibility for the conclusions and the results.

SWICE is a research project sponsored by the Swiss Federal Office of Energy's SWEET programme and coordinated by EPFL.

Unter Mitwirkung von:

Tobias Arnold, Dr., Interface

Matthias Mahler, intep

Timo Ohnmacht, Prof. Dr., HSLU

Christian Schmid, Dr., intep

Stefan Schneider, PLANAR

Dieser Bericht informiert über den Fokusgruppen-Workshop «Noch besser wohnen in der Suurstoffi», welcher als Teil des Arbeitspakets 6 «New work, mobility and energy» des SWICE Projektes, durch die ZHAW (Lead) und die HSLU durchgeführt wurde. Ziel des Fokusgruppen-Workshops war es, Interventionsmöglichkeiten zum Thema neue Mobilitäts- und Arbeitsansätze mit Bewohnenden der Suurstoffi zu diskutieren.

Inhaltsverzeichnis

1. Durchführung	3
2. Ergebnisse	5
2.1. Rund um das Velo: Veloinfrastruktur und Veloangebote	5
2.1.1. Aufgabenstellung	5
2.1.2. Ergebnisse	5
2.2. Carpooling im Quartier	8
2.2.1. Aufgabenstellung	8
2.2.2. Ergebnisse	8
2.3. Coworking.....	11
2.3.1. Aufgabenstellung	11
2.3.2. Ergebnisse	11
2.4. Mobilitäts-App	13
2.4.1. Aufgabenstellung	13
2.4.2. Ergebnisse	13
3. Diskussion und Priorisierungspräferenzen (der Bewohnenden)	17
4. Fazit und Ausblick	19
5. Anhang	20

1. Durchführung

Der Fokusgruppen-Workshop wurde am 20. März 2023, von 17:00 Uhr – 19:30 Uhr (mit anschliessendem Apéro) im Innovationpark Suurstoffi, Risch-Rotkreuz durchgeführt. Teilgenommen haben 10 Bewohnende des Areals Suurstoffi (sechs Frauen und vier Männer im Alter von 19-57 Jahren; weitere Angaben der Teilnehmenden befinden sich in Tabelle 1 im Anhang). Wichtig ist zu erwähnen, dass unter den Teilnehmenden der Fokusgruppe sechs Haushalte waren, die kein Auto besitzen und die Fokusgruppe Velo-affin war.

Eingeladen wurden die Teilnehmenden über verschiedenen Wege. Zunächst wurden 210 Umfrageteilnehmende per E-Mail angeschrieben, welche in der Suurstoffi Bewohnenden-Umfrage von Herbst 2022 Interesse gezeigt haben, weitere Informationen zu erhalten oder an Forschungsaktivitäten teilzunehmen. Im Weiteren wurde ein Einladungsflyer (im Anhang) über die Suurstoffi-App publiziert und in den Hauseingängen verteilt. Die Beteiligungsrate beträgt somit knapp 5 Prozent, gemessen an der Anzahl der versendeten Einladungs-Mails.

Alle Teilnehmenden haben im Nachgang des Workshops einen 30 CHF Gutschein der Bäckerei Hug erhalten.

Abbildung 1: Engagierte Bewohnende bei der Diskussion



Quelle: Eigene Aufnahme.

Der Fokusgruppen-Workshop bestand aus drei Blöcken. Der erste Block beinhaltete eine Vorstellungsrunde, eine kurze Vorstellung des SWICE Projektes und des Arbeitspaketes 6, sowie des Ziels der Fokusgruppe. In Block zwei und drei wurden jeweils zwei Themenbereiche bearbeitet und Ideen für die folgenden vier Themenbereiche diskutiert:

1. *Rund um das Velo: Veloinfrastruktur und Veloangebote*
2. *Carpooling im Quartier*
3. *Coworking im Quartier*
4. *Mobilitäts-App Nutzung*

Jedes Thema wurde anhand von Ergebnissen aus der Umfrage oder aus der Literatur eingeführt und die Leitfragen wurden vorgestellt. Es gab zwei Themenrunden à 35 Minuten in denen jeweils zwei Themen gleichzeitig an verschiedenen Tischen bearbeitet wurden. Die Fokusgruppen-Teilnehmenden konnten sich frei auf die jeweils zwei Thementische (Velo oder Carpooling; Coworking oder Mobilitäts-App) aufteilen.

Die Beiträge der Teilnehmenden wurden jeweils auf Flipchartpapier und durch Notizen (Schreibende) festgehalten. Am Ende jeder Themenrunde wurden die Hauptergebnisse von den Moderierenden zusammengefasst und vorgestellt. Der Fokusgruppen-Workshop endete mit einer kurzen Rückmeldung zu den Themen (nach Bedarf), sowie dem Angebot an die Teilnehmenden, eine Priorität bei den Themen mit dem Kleben von Punkten (jede:r bekam zwei Punkte) zu setzen und auch neue Themen aufzuschreiben.

Im Folgenden werden die Hauptergebnisse des Fokusgruppen-Workshops zusammengefasst.

2. Ergebnisse

2.1. Rund um das Velo: Veloinfrastruktur und Veloangebote

Das Thema «Rund um das Velo» wurde anhand der Umfrageergebnisse, der Suurstoffi Bewohnenden-Umfrage vom Herbst 2022, eingeführt (siehe dazu Forschungsbericht Baseline-Studie). Die Umfrage hat gezeigt, dass es drei wichtige Velothemen für die Bewohnenden der Suurstoffi gibt. Die drei Themen sind: *mehr überdachte Veloparkplätze, eine Veloreparaturstation und Aktionstage wie ein Veloflicktag oder eine Velobörse*. Fünf Teilnehmende haben das Thema «Rund um das Velo» am Workshop ausgewählt.

2.1.1. Aufgabenstellung

In der Gruppe wurden folgende Fragen diskutiert:

1. Inwiefern deckt das Quartier Suurstoffi meine Bedürfnisse als Velofahrer/-in ab? Welche Veloinfrastruktur oder Veloangebote braucht es unbedingt in der Suurstoffi?
2. Was müsste verbessert werden, damit ich das Velo in Zukunft (noch) häufiger nutzen würde, respektiv überhaupt nutzen würde? Entwickelt ein Angebot weiter mit konkreten Vorschlägen (anhand der Leitfragen):
 - Wo im Areal?
 - Wie soll es aussehen?
 - Wer könnte es nutzen?
 - Wie könnte es finanziert werden?
 - Wie könnte es organisiert werden?

2.1.2. Ergebnisse

Bereits die Umfrage hat einen Bedarf für verschiedene Veloangebote aufgezeigt. Um nicht ein Thema vorgegeben zu müssen, wurden die Teilnehmenden gebeten, noch einmal zu reflektieren, ob das Quartier ihre Velobedürfnisse abdeckt und welche Angebote für sie am wichtigsten wären.

Die Teilnehmenden waren sich einig, dass in diesem Thema der grösste Handlungsbedarf liegt, auf Grund der fehlenden abgedeckten/abschliessbaren Aussenabstellplätze für Velos und zu wenig Platz im Veloraum. «Es hat sehr viele Velos, welche aber teilweise nicht gebraucht werden. Einmal im Jahr sollten alle Velos ausgeräumt werden», so ein Teilnehmender. Hier wurde eine jährliche Aufräumaktion besprochen in der die alten, nicht funktionstüchtigen Fahrräder weggeräumt werden sollten. Prioritär für die Bewohnenden wären gedeckte Abstellplätze; noch besser wäre es, wenn diese abschliessbar wären (*nice to have*) (Abbildung 1a, oberer Teil).

Weitere wünschbare Velo-Massnahmen (*nice to have*) wären eine Aufpumpstation, eine Reparaturstation (mit einfachen Werkzeugen und alles angekettet, eine Werkbank oder Hebestation) und e-Bike-Ladestationen. Ein Teilnehmender erwähnte, dass er auch sehr gerne Werkzeug spenden würde, wenn es einen Platz dafür hätte. In diesem Zusammenhang wurde die Möglichkeit eines Hobbyraums oder einer Gemeinschaftswerkstatt besprochen, die vielleicht auch für mehr als Veloreparaturen genutzt werden könnte. Auch wurde die Möglichkeit eines Repair-Cafés besprochen. Generell wurden die Zugänge zu den Veloabstellplätzen in den Garagen bemängelt, weil Türen oft schwer zu öffnen sind, wenn man das Velo und Taschen etc. hat, oder/und die Rampen teilweise zu steil sind. «Für die Autos hat man es bequemer, da braucht es oft nur einen Knopfdruck und es geht auf».

Zur Aufgabenstellung zwei hat die Gruppe in der vorgegebenen Zeit zwei Themen besprochen. Höchste Priorität hatte das Thema «überdeckte und abschliessbare Abstellplätze für Velos». Das zweite Thema, welches die Gruppe besprach, war die Möglichkeit und Ausgestaltung einer Reparatur-Station.

Zunächst diskutierte man nochmals das Problem, dass es nicht genügend überdachte und abschliessbare Veloabstellplätze gibt (Abbildung 1a, unten). Vorgeschlagen wurde, dass entweder bestehende Abstellplätze aufgerüstet werden (mit einem Dach und wenn möglich abschliessbar) oder, dass neue Abstellplätze auf ungenutzten oder umgenutzten Parkplätzen (draussen oder drinnen in der Parkgarage) neu bebaut/umgenutzt werden. Es wurde geäussert, dass es wichtig wäre, wenn die Abstellplätze ein Dach haben. Hier könnte es sich auch um mietbare oder zugeordnete Plätze handeln, für welche man möglicherweise auch bereit wäre, Miete zu zahlen. Als Hauptverantwortliche für die Organisation und Finanzierung der Veloabstellplätze wurde die Zug Estates AG gesehen, da die Parkplätze durch den Arealbetreiber verwaltet werden. Je nach Ausgestaltung der Veloparkplätze wäre es auch denkbar, dass die Bewohnenden einen organisatorischen sowie finanziellen Beitrag leisten.

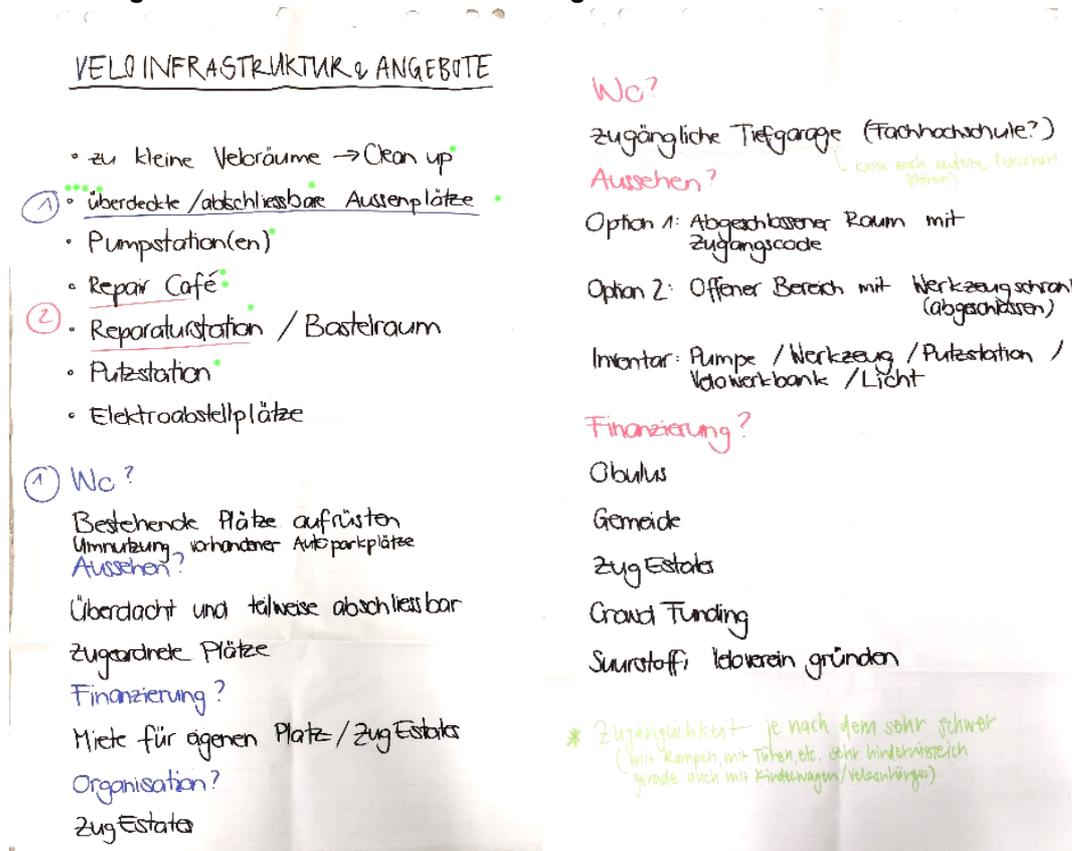
Weiterhin wurde diskutiert, ob die Organisation der Abstellplätze dezentral organisiert werden könnte (z.B. eine Organisation pro Haus). Es zeigte sich, dass es keinen Platz gibt, um sein Velo zu reparieren. Daher wurde als zweites Thema eine Reparatur-Station/Hobbyraum oder Pump-Station besprochen (Abbildung 1b). Angesprochen wurde, für die Ausgestaltung einer Reparaturstation oder eines Hobbyraumes, dass eine Art Hebestation oder Werkbank benötigt wird, um das Velo zum Reparieren einzuspannen. Ausserdem braucht es Werkzeuge und von Vorteil genügend Licht sowie eine Waschstation.

Bei der Frage, für wen dieses Angebot zugänglich sein sollte, wurden zwei Optionen besprochen. Erstens könnte es eine offene Reparaturstation sein, so wie man es oft auch in anderen Quartieren sieht. Hier müssten die Werkzeuge fest angekettet sein. Zweitens könnte es ein abschliessbarer Raum oder ein offener Raum

mit abschliessbaren Schränken sein, der Werkzeuge hat und der vielleicht über einen Verein, also eine Mitgliedschaft, organisiert werden könnte. Letztere Option würde bedeuten, dass man einen Obolus für die Mitgliedschaft zahlen könnte und dass ein «Veloverein» sich um den Raum kümmern könnte (Ordnung schaffen, Wissen teilen, Organisation). Zur Finanzierung und Organisation von beiden Optionen braucht es Unterstützung von der Zug Estates AG, welche den Raum bzw. Platz im Quartier stellen müssten. Ausserdem könnte man Spenden sammeln (z.B. Crowdfunding), und die Gemeinde könnte auch um einen Beitrag angefragt werden. Bei einem abschliessbaren Raum könnte man auch Miete von z.B. 5 Franken (für eine Stunde), oder einen Jahresbeitrag zahlen.

Für eine offene Reparaturstation mit angekettetem Werkzeug würden aus Sicht der Teilnehmenden folgende Standorte in Frage kommen: *beim Kindergarten, beim WC-Haus, bei der HSLU, oder bei Galliker*. Für die zweite Option wäre eine zugängliche Tiefgarage wie z.B. bei der HSLU oder ein anderer offener Raum in einer Garage, vielleicht mit einem schliessbareren Schrank (den man via App öffnen könnte, oder mit einer Schlüsselbox) eine Möglichkeit. Eine Alternative wäre ein abschliessbarer Raum.

Abbildung 2: Veloinfrastruktur und Veloangebote



Quelle: Eigene Aufnahme.

2.2. Carpooling im Quartier

Das Thema Carpooling wurde mit der Information eingeführt, dass gemäss Umfrage fast 50% der Bewohnenden etwas an ihrer Autonutzung ändern wollen und ca. 30% sich Carpooling vorstellen könnten. Im Anschluss wurden das Carpooling mit einer App, anhand der Beispiele von HitchHike und Taxito vorgestellt und Vorteile von Carpooling erläutert. Insgesamt haben fünf Bewohnende der Suurstoffi an der Diskussion teilgenommen.

2.2.1. Aufgabenstellung

In der Gruppe wurden folgende Fragen diskutiert:

1. In welchem Kontext (z.B. Fahrtzweck) würdet ihr Carpooling am ehesten nutzen?
2. Wo wäre ein guter Standort?
3. Sofern es ein Angebot gäbe, über welche Kanäle würdet ihr am ehesten informiert werden wollen?
4. Kann Carpooling das Gemeinschaftsgefühl in der Suurstoffi stärken?
5. Wie könnte die Nutzung von Carpooling gefördert werden, was würde euch motivieren?

2.2.2. Ergebnisse

Die Teilnehmenden haben angegeben, dass sie das Carpooling am ehesten beim Pendeln mehrerer Mitarbeiter des gleichen Arbeitgebers nutzen würden, da dort eine Community und somit ein ähnliches Umfeld besteht. Man könnte jedoch auch unterschiedliche Arbeitgebende haben. Die Teilnehmenden würden es also vorziehen, mit bekannten Personen aus dem Areal, idealerweise des gleichen Arbeitgebers zu poolen. Es wäre jedoch auch attraktiv, mit anderen Bewohnenden des Areals zu einem gemeinsamen Event, z.B. ein Konzert zu fahren.

Weiter wurde über die Nutzung von Carpooling über längere Strecken hinweg diskutiert und das Beispiel von BlaBlaCar genannt. Grundsätzlich sind die Teilnehmenden auch offen darin, Carpooling mit fremden Personen zu nutzen, sofern man die Strecke regelmässig fährt, man sich so besser kennenlernen und Vertrauen aufbauen kann. Während eine App darin unterstützen könnte, sich gegenseitig kennenzulernen, könnte man sich im Anschluss auch ohne die App zum Carpooling verabreden. Es wurde jedoch auch angemerkt, dass in der Schweiz die Distanzen klein sind und der öffentliche Verkehr bereits sehr gut ausgebaut ist. Auch möchte man flexibel bleiben, was es schwierig macht Carpooling als echte Alternative zum Auto zu sehen.

Weiter wurde angemerkt, dass es verschiedene Zielgruppen mit unterschiedlichen Motivationen zur Nutzung von Carpooling gibt. So ist beispielsweise die Möglichkeit, Kosten zu sparen weniger attraktiv für Personen, welche schon eine längere Zeit arbeiten und Geld verdienen. Andererseits ist Carpooling eine gute Alternative zu öffentlichen Verkehrsmitteln für Studierende, da Geld gespart werden kann.

Die Gruppe hat verschiedene Orte in der Suurstoffi vorgeschlagen, welche man für einen Carpooling-Treffpunkt in Erwägung ziehen könnte. Einerseits wurde die Internationale Schule genannt. Dort gibt es jedoch viele Eltern, die ihre Kinder zur Schule fahren, entsprechend möchte man nicht noch mehr Verkehr durch Carpooling generieren. Besser wäre ein Standort bei der Feuerwehr, da dort Autos gut wenden können. Als weitere Standortoption wurde der Bahnhof genannt, da dort auch eine Mobility Station ist. Grundsätzlich war jedoch der Konsens, dass der Bahnhof eine Begegnungszone und daher nicht optimal für zusätzlichen Verkehr durch Carpooling ist. Schliesslich wurde noch über die Mobilezone-Parkplätze diskutiert. Diese Parkplätze werden selten benutzt, sind jedoch von Firmen reserviert. Hier gäbe es also Potential einer Umnutzung.

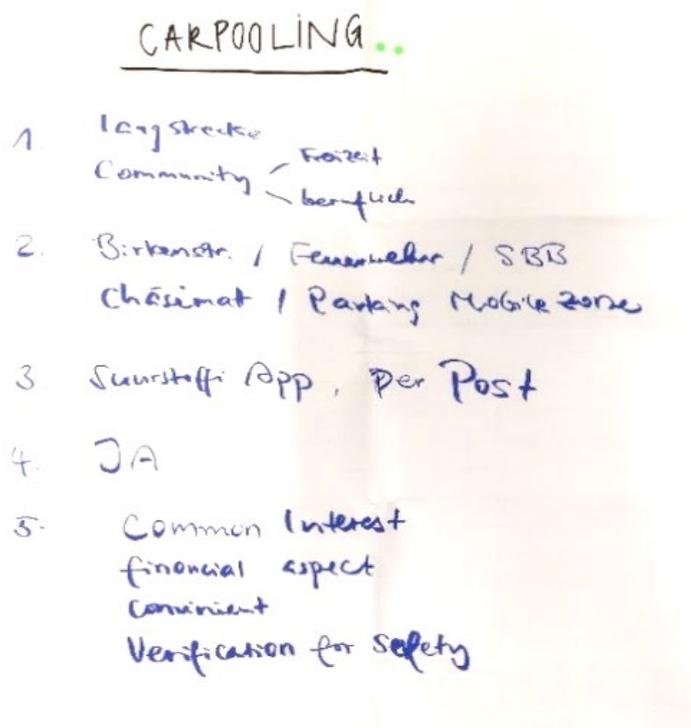
Grundsätzlich sind die Teilnehmenden mit der Suurstoffi-App zufrieden und würden es begrüßen, dass man die Bewohnenden zum Thema Carpooling über die App informiert. Es gibt jedoch auch vereinzelt Personen, die die App selten nutzen. Dahingehend ist eine Kombination von Informationen über die Suurstoffi-App und Plakate eine gute Möglichkeit, eine breitere Masse anzusprechen. Auch wurde erwähnt, dass eine offizielle E-Mail oder einen Brief von der Zug Estates AG, oder auch ein Infoblatt der Gemeinde Risch-Rotkreuz, eher beachtet würde. Ausserdem ist bei der Verwendung von Apps zu beachten, dass eine kritische Masse angestossen werden muss. Aus Sicht des Carpooling-Themas könnte eine weitere App dazu führen, dass die kritische Masse schwierig zu erreichen ist. Auch aus Sicht der Bewohnenden könnte es nützlich sein, Carpooling über die Suurstoffi-App zu organisieren.

Die Teilnehmenden waren sich einig, dass Carpooling das Gemeinschaftsgefühl in der Suurstoffi stärken könnte. Es könnte dazu beitragen, dass sich die verschiedenen Gruppen (z.B. Eltern von Kindern, Studierende, Bewohnende) mehr vermischen. Eine Möglichkeit wäre auch, dass man in der App nach einer Community filtern könnte, um sich so direkt mit unterschiedlichen Personen zu vernetzen und Carpooling für unterschiedliche Zwecke zu nutzen. Weiter könnte man dank Carpooling Expats besser vernetzen, indem man z.B. zusammen eine Wanderung macht. Es stellt sich jedoch die Frage, nach der Ursache und der Wirkung, denn eine bessere Vernetzung kann man eher über Wanderangebote erreichen, wobei als Folge die Leute, die sich so kennengelernt haben, auch mal Fahrgemeinschaft bilden könnten. Jedoch ist die Hauptfunktion einer Carpooling-App den Weg zu optimieren, indem man angeben kann, wohin man möchte und so günstiger und umweltfreundlicher als mit dem eigenen Auto transportiert wird.

Zuletzt wurden nochmals Gedanken zur Sicherheit gemacht. Wie gut fährt die andere Person? Wie vertrauenswürdig ist sie? Hier könnte eine Art von Bewertung, z.B. 1-5 Sterne, eine Einschätzung unterstützen. Dies wurde jedoch auch als kritisch gesehen, da man solche Bewertungen einfach fälschen kann. Eine weitere Möglichkeit wäre die Beantwortung von Fragen bei der Registrierung der Carpooling-App (z.B. wie lange man bereits Auto fährt). Hier stellt sich die Frage, ob man bereit ist, solche Informationen preiszugeben. Grundsätzlich wurde es als wichtig erachtet, dass man als Person bei der Carpooling-App registriert ist und bei Problemen eine Meldestelle vorhanden ist. Der soziale Aspekt von Carpooling erscheint dabei, als Ergebnis dieser Diskussion, sehr wichtig zu sein.

Letztlich ist das Framing von Carpooling entscheidend. Die bisherige Forschung zeigt sehr ernüchternde Nutzungs- und Akzeptanzzahlen für Carpooling. Das Argument des Kosten-Sparens wird kaum gesehen. Die geringere Flexibilität ist oft ein Killer-Argument. Deshalb könnte in der Intervention anstatt ein klassisches verkehrspolitisches Framing ein soziales Framing angewendet werden. Eine mögliche Aussage könnte somit sein: «Lernen sie andere Leute im Quartier im Auto kennen». Schliesslich wurde vorgeschlagen, dass man sich beispielsweise vor dem Carpooling-Termin auf einen Kaffee trifft und sich so erst einmal kennenlernen und Vertrauen gewinnen kann. Dies könnte man über die Suurstoffi-App organisieren (Kennenlern-Termine).

Abbildung 3: Carpooling



Quelle: Eigene Aufnahme.

2.3. Coworking

Eingeführt wurde das Thema Coworking anhand einer kurzen Definition und dem Aufzeigen von möglichen Vorteilen dieser modernen Arbeitsform. An dieser thematischen Gruppe haben vier Personen teilgenommen, die zuhause im Homeoffice arbeiten.

2.3.1. Aufgabenstellung

In der Gruppe wurden folgende Fragen diskutiert:

1. Wieso arbeitet ihr zuhause? Welche Vorteile bringt euch Homeoffice?
2. Was sind Voraussetzungen, dass es für euch attraktiv ist, in einem Coworking-Büro anstatt zuhause zu arbeiten?
 - Was sind die Rahmenbedingungen?
 - Wie sollte das Coworking-Angebot aussehen?
3. Entwickelt ein Angebot weiter mit konkreten Vorschlägen zu:
 - Ort
 - Raum
 - Ausgestaltung / Infrastruktur
 - Finanzierung / Angebot

2.3.2. Ergebnisse

Die Personen arbeiten insbesondere zuhause, da sie sich dort gut konzentrieren können und weil sie Wegzeit und damit auch CO₂ einsparen. Sie können zwischen- durch private Termine leichter vereinbaren. Ein Paar sagt auch spasseshalber, dass sie zuhause den besseren Kaffee hätten und sich gemeinsam in der Pause unterhalten können. Als Voraussetzung für die Umsetzung bzw. dass es attraktiv wäre, im Coworking zu arbeiten, findet die Gruppe es wichtig, dass das Angebot einfach bzw. unkompliziert sein muss und Infrastruktur wie WLAN, Drucker, Whiteboard und weiteres Material vorhanden sein soll. Für eine Person ist es ausserdem sehr wichtig, dass sie einen eigenen Raum bzw. Ruhe hat. Ausserdem sind attraktive Preise wichtig.

Die Vorteile von Coworking im Quartier gegenüber dem Homeoffice sieht die Gruppe darin, dass der Wohnraum nicht verändert werden müsste. Zur Frage, ob sie Coworking im Quartier nutzen würden, besprach die Gruppe, dass es von der individuellen Situation abhängig sei. Beispielsweise für Bewohnenden mit Kindern zuhause oder für Personen, die den sozialen Austausch suchen, könnte ein solches Angebot attraktiv sein. Eine Person meint, dass die Nutzung von Coworking von der Branche abhängig ist. Er sehe keinen Vorteil für seinen Job, aber für Personen, die in einem Start-Up arbeiten, könne der kreative Austausch hilfreich sein.

Ein konkretes Angebot müsste flexibel genutzt werden können und attraktive Preise haben. Zu diskutieren wäre, ob es auch ein eigenes Schliessfach braucht, in welchem die Nutzenden eigene Dinge deponieren und einschliessen könnten. Die Gruppe sieht vor allem für Selbstständigerwerbende den Vorteil, dass sie Kundinnen und Kunden in einer professionellen Umgebung empfangen könnten und generell für Besprechungen eine gute Infrastruktur zur Verfügung gestellt wird. Die Gruppe besprach, dass eine breite Kommunikation wichtig ist. Über die App und Flyer an den Briefkästen könnte z.B. auf ein Ausprobierangebot oder Open Days aufmerksam gemacht werden.

Für die Kommunikation/Einführung bräuchte es:

- Sensibilisierung / Aufklärung der Bewohnenden: Was ist Coworking? Welche Vorteile bringt Coworking mit sich?
- Aktive Kommunikation (von Seiten der Zug Estates AG) bei Neuzuziehenden
- Ein attraktives Ausprobier-Angebot (günstiger Preis)
- Open Day für die Bewohnenden

Abbildung 4: Coworking

COWORKING IN QUARTIERRÄUMEN

Home office - Warum?

- weniger Störfaktoren / bessere Konzentration
- Wegzeit einsparen
- Kombination mit privaten Terminen

Voraussetzung Co-Working statt Home office?

- eigener Raum (Ruhe)
 - attraktive Preise
 - langer Arbeitsweg
 - wenn sozialer Austausch sonst fehlt
 - zu Hause zu wenig Ruhe (z.B. Familie...)
 - unkomplizierte Handhabung (Zutritt, Miete, Wifi,...)
 - Möglichkeit, Material zu lagern
- ⇒ hängt sehr vom Job Profil und Voraussetzungen ab

Angebot / konkrete Vorschläge (Sammelflyer)

- flexible Mietdauer (1 Tag / 1 Jahr...)
- Verpflegungsmöglichkeiten / Selbstversorgung
- Möglichkeit z.B. auch Kunden zu empfangen
- unterschiedliche Grössen (Einzelzimmer vs. Meetingraum...)
- einfaches Buchungssystem (direkt buchen, konkreter Platz...)
- finanzielle Unterstützung durch Arbeitgeber (z.B. Home Office allowance statt Arbeitsplatz)
- Steuerliche Vorteile?
- Kommunikation über ^{Smartly} app, Flyer, open day
- Promotion: anfänglich tiefere Preise zum ausprobieren
Malltax für Vielnutzer

Quelle: Eigene Aufnahme.

2.4. Mobilitäts-App

Das Thema Mobilitäts-App wurde anhand einer kurzen Erklärung der Anwendung einer Mobilitäts-App (*Swisscom Climate Challenge*) eingeführt und es wurden die Vorteile einer solchen App erklärt. Anhand dieses Wissens wurde im Workshop diskutiert, wie die Lancierung der «Swiss Climate Challenge» App in der Suurstoffi ausgestaltet werden müsste, damit sie genutzt würde. An der Diskussionsrunde nahmen sechs Teilnehmende teil.

2.4.1. Aufgabenstellung

In der Gruppe wurden folgende Fragen diskutiert:

1. Kennt ihr solche Apps? Habt ihr solche? Würdet ihr sie nutzen?
2. Würdet ihr eure Mobilitätsgewohnheiten mit denen anderer Menschen aus der Suurstoffi vergleichen wollen?
3. Interessiert es euch, euer Verhalten zu kennen und eure Fortschritte im Laufe der Zeit zu verfolgen? Warum?
4. Welche Belohnungen, ausgelöst durch die App, würden euch motivieren eure Mobilitätsgewohnheiten zu verändern?
5. Wie müsste eine Informationskampagne gestaltet sein? An wen müsste sich diese richten? Was sind positive Botschaften im Zusammenhang mit einer Mobilitäts-App?

2.4.2. Ergebnisse

Die Diskussion zeigte, dass die meisten Bewohnenden die Initiative «Bike-to-work» kennen. Weiterhin hat sich gezeigt, dass vor einiger Zeit im Areal ebenfalls eine App verwendet wurde, um die persönlichen Bewegungen von Auto und Velo zu verfolgen. In einem Forschungsprojekt der Uni Basel und der ETH (EBIS - E-Biking in Switzerland) wurde das Mobilitätsverhalten mittels der App «Catch My Day» gemessen. Die Bewohnenden bemerkten jedoch, dass das Tracking nicht gut funktionierte und die Route nicht verfolgt wurde. In der Diskussionsgruppe gab es zwei Teilnehmende, die das App ausprobierten und damit schlechte Erfahrungen gemacht haben.

Zur Frage, ob man bereits solche Apps nutzt oder sie nutzen würde, zeigt sich in der Gruppe eine gewisse Skepsis: Man ist nicht bereit, viel Zeit für die Nutzung einer App zu verwenden und mehr über sein Mobilitätsverhalten zu erfahren, da man bereits viel über das eigene Mobilitätsverhalten weiss. Die Gruppe schätzt die Situation so ein, dass eine Motivation zur Nutzung über Belohnungen für positives Verhalten nicht wirklich ausreicht, da die Freizeit sonst schon sehr knapp ist. Weiterhin ist die Gruppe skeptisch hinsichtlich der Genauigkeit einer App, denn

wenn man keine gute Genauigkeit hat, gewinnt man nicht viel neue Ergebnis. Hierbei ist es wichtig zu erwähnen, dass die Genauigkeit durch manuelle Eingaben beeinflusst und verändert werden kann. Somit besprach die Diskussionsgruppe, dass für Personen, die keine solche Dienste nutzen oder nur selten mit alternativen Verkehrsmitteln unterwegs sind, trotzdem auch neues interessantes Wissen geschaffen werden könnte.

Weiter stellt sich die Frage, ob man seine Mobilitätsgewohnheiten mit denen anderer Menschen aus der Suurstoffi vergleichen wollen würde und ob man daran interessiert ist, sein Verhalten zu kennen und Fortschritte im Laufe der Zeit zu verfolgen. Dazu meinte eine Person, dass sich die Menschen grundsätzlich gerne mit anderen vergleichen. Es wird diskutiert, dass wenn die Leute in der Suurstoffi das gleiche Ziel haben, sie vielleicht auch zum gleichen Ziel beitragen möchten und sich so in ihrer Wohnumgebung auch an Personen mit vorbildlichem Mobilitätsverhalten wenden können, um Erfahrungen auszutauschen. Ein Vergleich von Häusern oder zwischen Personen der Suurstoffi könnte daher interessant sein und auch das Gemeinschaftsgefühl stärken. Eine App würde daher auch einen sozialen Aspekt bedienen. Wichtig ist jedoch, dass viele Leute nur mitmachen werden, wenn es anonym ist, aber man die Ergebnisse trotzdem auf aggregierter Ebene vergleichen könnte. Zur Frage, ob man es nutzen würde, wird diskutiert, dass das Aufzeigen von Verhaltensalternativen nützlich seien und es helfen könnte, wenn diese an unterschiedliche Zielgruppen gerichtet seien (u.a. Familie, Einzelpersonen-Haushalte).

In einem nächsten Schritt wurde diskutiert, welche Belohnungen, ausgelöst durch die App, die Bewohnenden motivieren, ihre Mobilitätsgewohnheiten zu verändern. Die Gruppe bespricht, dass Zuger Liegenschaftsverwaltungen motivieren können, indem sie positives Verhalten durch eine Veränderung der Mietpreise belohnen oder ÖV-Guthaben ausstellen könnten. Für einen Arealbetreiber wie die Zug Estates AGE wäre der Anreiz, den Verkehr auf dem Areal zu verringern. Weiterhin kommt die Idee, dass für Carpooling eine Verringerung der Parkplatzgebühr in Aussicht gestellt werden könnte. Dies wäre auch für Arbeitgebende interessant, da sie weniger Parkplätze anmieten müssten. Auch Gutscheine für persönliches Wohlbefinden (z.B. Massage) könnten helfen. Die Gruppe ist sich jedoch einig, dass nicht nur auf finanzielle Belohnungen gesetzt werden soll. So könnte beispielsweise für Personen mit hoher Einsparung eine Zusammenkunft organisiert werden. Für Studierende könnte beispielsweise eine Party motivierend wirken.

Im Weiteren kommt die Frage auf, wie die Nutzung einer solchen App in einer Wohngemeinschaft umgesetzt werden soll. Grundsätzlich müsste jede Person selbst eine App nutzen. Dies wäre auch bei Haushalten so, was dahingehend eine Herausforderung darstelle. Als Erkenntnis zeigt sich in der Diskussion, dass es

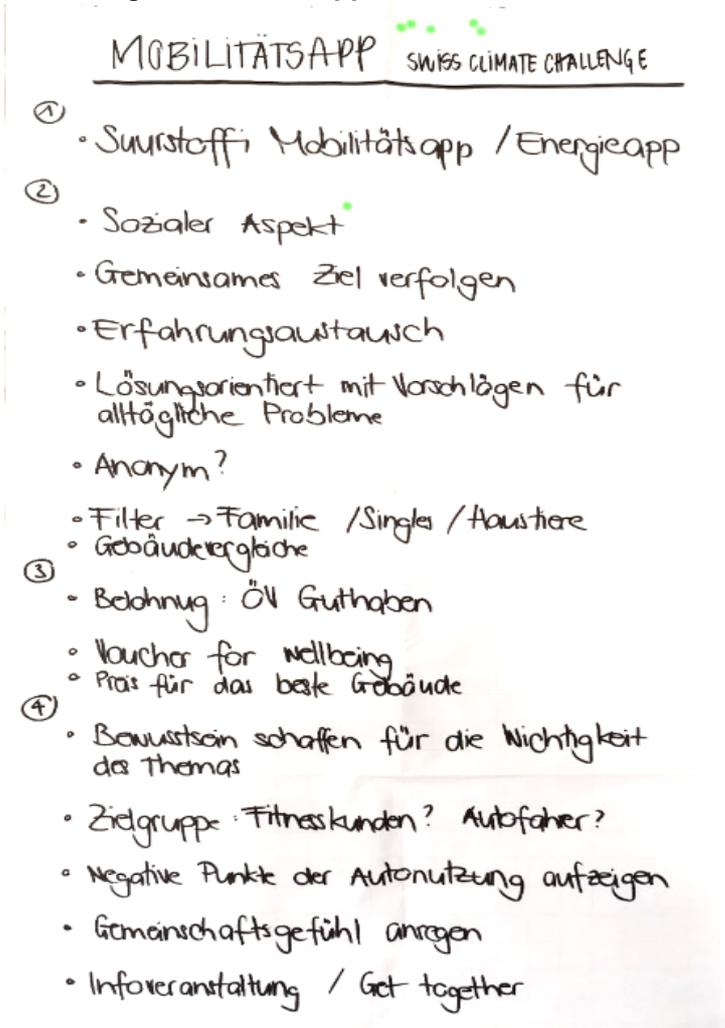
wichtig wäre, Emissionen zu reduzieren. Die Gruppe ist jedoch skeptisch dahingehend, ob die Leute motiviert sind, ihre Gewohnheiten wirklich zu ändern, in Bezug darauf, die Emissionen zu reduzieren.

Abschliessend tauschte sich die Gruppe darüber aus, wie eine Informationskampagne gestaltet sein müsste, an wen sich diese richten müsste, und diskutierte darüber, was positive Botschaften im Zusammenhang mit einer Mobilitäts-App sind. Zunächst zeigte sich, dass über gelungene Kommunikation sehr wohl ein Bewusstsein für die Wichtigkeit des Themas geschaffen werden kann. Es stellte sich jedoch heraus, dass Studierende weniger in der Zielgruppe liegen, da sie normalerweise kein Auto besitzen. Jedoch können auch diese von einer App profitieren, in dem sie Mitfahrgelegenheiten nutzen. Die Gruppe erkannte jedoch das Problem, dass die Zielgruppe von Autobesitzenden eher weniger offen ist, eine Mobilitäts-App zu nutzen. Hier könnte es helfen, die negativen Punkte der Autonutzung darzustellen.

Die Diskussion führte zu der Erkenntnis, dass der Fitnessclub die meisten Parkplätze in der Suurstoffi besitzt, was an die Nutzenden eine falsche Botschaft sendet. Ein möglicher Ansatz wäre dahingehend, sich auf die Personen zu konzentrieren, die ein bestimmtes Gebiet aufsuchen, wie beispielsweise den Fitnessclub, und an sie kommunizieren, dass die Nutzung von Fuss und Velo für Wege der Arbeit und Freizeit gesundheitsfördernd seien.

Die Bewohnenden des Areals Suurstoffi bemerken, dass verschiedene Nachrichten in der Suurstoffi-App mittels Push-Benachrichtigung kommuniziert werden können. Gegebenenfalls sollten diese durch weitere Hilfsmittel wie E-Mail und Briefe ergänzt werden. Dadurch können möglichst viele Bewohnende darauf aufmerksam gemacht werden. Ein wichtiges Votum stellte die Bemerkung dar, dass Menschen bei Themen wie Bequemlichkeit und Stolz besonders vulnerabel seien. Mittels Vergleichen zwischen den Gebäuden könnte gezeigt werden, welche Gebäude im Bereich der Mobilität wie viel Energie verbrauchen. Das Gebäude mit den positivsten Veränderungen über die Zeit könnte eine Belohnung erhalten. Somit könnte ein Konflikt in dieser heiklen Thematik zwischen Individuen vermieden werden.

Abbildung 5 Mobilitäts-App



Quelle: Eigene Aufnahme.

3. Diskussion und Priorisierungspräferenzen (der Bewohnenden)

Alle Teilnehmenden einigten sich, dass der Mangel an genügend abgedeckten und abschliessbaren Veloabstellplätzen, das grösste Problem hinsichtlich der Veloinfrastruktur sei. Lösungsansätze wurden einerseits darin gesehen, bestehende Abstellplätze aufzurüsten, neue Abstellplätze auf z.B. ungenutzten Parkplätze zu schaffen, und regelmässiges Aufräumen und «Ausmisten» der Abstellräume zu organisieren. Als Hauptansprechpartner wurde die Zug Estates AG gesehen, aber die Organisation könnte auch dezentral in den Häusern stattfinden. Als zweites wichtiges Thema wurden die Möglichkeit und Ausgestaltung einer Reparatur-Station/Hobbyraum oder Pump-Station besprochen. Diese könnte eine offene Station mit fest angeketteten Werkzeugen oder ein abschliessbarer, buchbarer Raum, mit frei nutzbaren Werkzeugen sein. Als Hauptansprechpartner wurde dazu die Zug Estates AG vorgeschlagen. Ausserdem wurden verschiedene Finanzierungsmöglichkeiten wie Crowdfunding, Mitgliedsbeiträge, Miete oder auch finanzielle Unterstützung durch die Gemeinde, besprochen.

Das Thema Carpooling wurde positiv bewertet und es wurde als Möglichkeit gesehen, den Zusammenhalt im Areal Suurstoffi zu stärken. Am ehesten könnte, gemäss der Teilnehmenden, das Carpooling beim Pendeln einen Nutzen bringen. Grund dafür wäre die Regelmässigkeit der Fahrten zu Arbeitgebern, bei denen man sich auch besser kennenlernen könnte. Für das Bilden von Fahrgemeinschaften wurde eine Carpooling-App oder auch ein Carpooling-Element in der Suurstoffi-App als gute Möglichkeit gesehen, wobei man diese Vernetzungen eventuell nur am Anfang benötigt. Es wurden verschiedene Möglichkeiten für Carpooling-Treffpunkte diskutiert. Diese wären vor der Internationalen Schule, bei der Feuerwehr, am Bahnhof, und bei den Mobilzone-Parkplätzen. Bewohnende könnten am besten über Carpooling-Möglichkeiten durch die Suurstoffi-App, über Plakate, eine offizielle E-Mail oder einen Brief von der Zug Estates AG oder der Gemeinde informiert werden. Arbeitnehmende könnten durch die Arbeitgebenden erreicht werden.

Ob die Bewohnenden der Suurstoffi das Angebot von Coworking im Quartier nutzen würden, hängt sehr von der individuellen Situation ab. Bewohnende, die bereits zuhause arbeiten und sich gut eingerichtet haben, sind mit neuen Coworking-Angeboten eher schwierig zu erreichen. Insbesondere für Bewohnende, die zuhause eine weniger optimale Arbeitsumgebung erleben (z.B. Kinder oder wenig Platz), könnte das Angebot aber attraktiv sein. Ausserdem könnte es für ein bestimmtes Jobprofil, z.B. im Start-Up-Bereich oder für Selbstständigerwerbende attraktiv sein, da diese Personen vom Austausch profitieren oder einen gut eingerichteten Raum vorfinden, um Kundinnen und Kunden zu empfangen.

Als Voraussetzung für die Nutzung von Coworking im Quartier besteht bei den Teilnehmenden Einigkeit darüber, dass es ein (preislich) attraktives und flexibles Angebot sein sollte. Darüber hinaus sollten die Räume mit den üblichen Büroeinrichtungen (WLAN, Drucker, Platz zum ruhigen Telefonieren), sowie einem abschliessbaren Fach ausgestattet sein.

In Bezug auf das Mobilitäts-App erkannte die Gruppe im Verlauf der Diskussion, dass ein solches App positive Effekte aufweisen könnte. So könnten sich Belohnungen auf soziale Aspekte konzentrieren und somit der Stärkung der Suurstoffi-Gemeinschaft dienen. Die Gruppe wurde darin einig, dass Bewohnende möglicherweise eher bereit sind, mitzumachen, wenn es sich sozial lohnt und eine Verbesserung für die Gemeinschaft erreicht werden kann. Diese muss gut kommuniziert werden. Ein gemeinsamer Start-Event könnte unterstützend wirken, um auch weniger IT-affine Menschen für die Nutzung zu begeistern.

Nach einer äusserst lehrreichen und gewinnbringenden Diskussion konnten die Personen je zwei Punkte für die Massnahmen verteilen, zu welchen sie am positivsten eingestellt waren und von welchen sie sich am meisten Erfolg versprechen. Insgesamt wurden zwanzig Punkte vergeben. Der Veloinfrastruktur und Angebote wurden dabei 12 Punkte zugeschrieben. Sechs Punkte sind davon auf den Wunsch nach überdeckten/abschliessbaren Abstellplätzen gegangen. Vier Punkte wurden auf das Themencluster «Repair-Café/Reparaturstation/Pumpstation» verteilt. Einen Punkt erhielt die Idee einer Clean-up-Aktion und einen Punkt wurde an die Idee einer Putzstation vergeben. Der Mobilitäts-App wurden sechs Punkte zugeschrieben und dem Carpooling wurden zwei Punkte vergeben. Kein Punkt bekam die Idee eines Coworking-Platzes im Quartier.

4. Fazit und Ausblick

Der Fokusgruppen-Workshop hat gezeigt, dass es Interesse an verschiedenen innovativen Mobilitätsthemen bei den Bewohnenden der Suurstoffi gibt, die als Interventionsmassnahmen umgesetzt werden können. Besonders hat die Priorisierung gezeigt, dass die Veloinfrastruktur, aber auch speziell die Mobilitäts-App sowie Carpooling mögliche Interventionen darstellen, die dazu beitragen könnten, die Bewohnenden der Suurstoffi bei der Wahl von nachhaltigeren Transportmitteln zu unterstützen. Wichtig ist zu erwähnen, dass unter den Teilnehmenden des Fokusgruppen-Workshops sechs Haushalte waren, die kein Auto besitzen und nur zwei Haushalte, die kein Velo haben. Folglich war die Fokusgruppe sehr Velo-affin. Für die Ausgestaltung der Interventionen, die sich an Autonutzende richten, ist es hilfreich, zusätzlich die Bedürfnisse dieser Zielgruppe über geeignete Kanäle zu erfassen.

Der Fokusgruppen-Workshop hat ausserdem erste Möglichkeiten aufgezeigt, wie diese Massnahmen ausgestaltet und kommuniziert werden könnten. Um die Velofahrenden zu unterstützen, braucht es beispielsweise mehr Abstell- und Reparaturmöglichkeiten. Bei der Nutzung von Carpooling wurde die grösste Möglichkeit beim Pendeln gesehen. Die Mitfahrgemeinschaften beim Carpooling, sowie unter den Bewohnenden die gemeinsame Nutzung einer Mobilitäts-App, wurden als Chance gesehen, das Gemeinschaftsgefühl in der Suurstoffi zu stärken und gleichzeitig etwas Gutes für die Umwelt zu tun. Unterstützung für die verschiedenen Interventionsmassnahmen braucht es von Seiten der Zug Estates AG. Aber auch von der Gemeinde Risch-Rotkreuz und den Bewohnenden des Suurstoffi Areales könnten Unterstützungen angefragt werden.

Bei der Priorisierung möglicher Massnahmen durch die Bewohnenden wurden Velo-Themen, wie eine verbesserte Veloinfrastruktur, hoch gewichtet. Dies ist möglicherweise eine Folge davon, dass eher velo-affine Personen an der Diskussion teilnahmen. Wenn die Bewohnenden der Umstieg vom Auto aufs Velo gelingen soll, ist ein attraktives Angebot an Veloabstellplätzen sehr wichtig. Der Umstieg vom Auto aufs Velo hat einen starken Einfluss auf den Energieverbrauch. Aus Projektsicht haben jedoch Interventionen Priorität, die verstärkt Autonutzende ansprechen sollen und somit Einfluss auf den Energieverbrauch haben. Bei der Wahl und Ausgestaltung der Interventionen muss hier eine Balance gefunden werden.

5. Anhang

Abbildung 6: Einladungsflyer



HSLU Hochschule
Luzern

Einladung Workshop

Sie erhalten 30.- Gutschein für Bäckerei Hug

Im Workshop werden neue Mobilitäts- und Arbeitsformen für die Suurstoffi diskutiert. Bringen Sie Ihre Ideen mit und denken Sie zusammen mit anderen Bewohner:innen die Ideen weiter.

Anmeldung unter diesem QR-Code

20. MÄRZ 2023, 17.00-19.30 UHR

17.00-19.30 UHR: WORKSHOP
AB 19.30 UHR: APERO

ORT: SUURSTOFFI 18B, 2. STOCK



Zusammenfassung demografischer Information der Teilnehmenden

Tabelle 1 Kurzbefragung der Fokusgruppen-Teilnehmenden

Charakteristiken	Information der Teilnehmenden	
Geschlecht	6 Frauen, 4 Männer	
Alter	19-57 Jahre, Durchschnitt 36 Jahre	
Haushaltstypen	1 Einpersonenhaushalt	
	5 Paarhaushalte	
	2 Familienhaushalte	
	2 Andere (z.B. WG)	
Wohnverhältnisse	2 Eigentumsverhältnisse	
	6 Mietsverhältnisse	
	2 Keine Angabe	
Haushalts-Einkommen	4000-12000 CHF pro Monat	
Erwerbstätig	8 Erwerbstätige (60% - 100% Anstellung), Durchschnitt 95 Prozent	
	2 Studierende	
Machen Home-Office	6 Teilnehmende	
Haben ein Arbeitszimmer	5 Teilnehmende	
Anzahl Autos im Haushalt	0 Autos	= 6 Teilnehmende
	1 Auto	= 1 Teilnehmende
	2 Autos	= 1 Teilnehmende
	<i>Fehlend</i>	= 2 <i>Teilnehmende</i>
Anzahl Velos im Haushalt	0 Velos	= 2 Teilnehmende
	2 Velos	= 3 Teilnehmende
	3 Velos	= 2 Teilnehmende
	4 Velos	= 1 Teilnehmende
	5 Velos	= 1 Teilnehmende
	<i>Fehlend</i>	= 1 <i>Teilnehmende</i>
Regelmässige Nutzung	Velo	= 6 Teilnehmende
	Auto	= 3 Teilnehmende
	ÖV	= 9 Teilnehmende
Erfahrung	Coworking	= 0 Teilnehmende
	Mobilitäts-App	= 4 Teilnehmende
	Carpooling	= 1 Teilnehmende

Quelle: Eigene Berechnung