

# Autofreies Wohnen

## Voraussetzungen, rechtliche Aspekte und aktuelle Entwicklungen

### **Auftraggeber**

Baugenossenschaft Zurlinden

### **Bearbeitung**

Stefan Schneider, Dipl. Geograph / Verkehrsplaner SVI  
Marianne Brunner

**Inhaltsverzeichnis**

1	Einleitung	1
1.1	Grundlagen.....	1
1.2	Marktpotenzial .....	2
2	Voraussetzungen	3
3	Rechtliche Aspekte	5
3.1	Die VSS-Norm.....	5
3.2	Kantonale Vorschriften - das Beispiel des Kantons Zürich .....	5
3.3	Lösungsmöglichkeiten .....	6
3.4	Sondernutzungsplanung .....	7
3.5	Mietrechtliche Durchsetzung des Autoverzichts .....	7
4	Projekt Sihlbogen Zürich	10
5	Weitere Projekte Schweiz	15
5.1	Obermühle Baar .....	15
5.2	Oberfeld Ostermundigen.....	16
5.3	Seebucht Biel-Nidau.....	18
5.4	Schüsspark Biel.....	19
5.5	Viererfeld Bern .....	21
5.6	Kraftwerk1 Zürich.....	22
5.7	Im Stieg Adliswil.....	23
5.8	Unter-Grundhof Emmen .....	24

6	Ausgewählte Projekte Ausland	25
6.1	GWL Terrain Amsterdam-Westerpark.....	25
6.2	Vauban Freiburg.....	25
6.3	Florisdorf Wien.....	26
6.4	Saarlandstrasse Hamburg.....	26
	Literatur	27

---

# 1 Einleitung

## 1.1 Grundlagen

### **Autofreies Wohnen**

Autofreies Wohnen ist ein spezielles Wohnangebot, das sich primär an Haushalte ohne Auto richtet. Es zielt darauf ab, Vorteile für Menschen zu schaffen, die ohne eigenes Auto auskommen. Bei der Gestaltung der Wohnumgebung und der Erschliessung wird darauf geachtet, dass die Bewohner nicht auf ein eigenes Auto angewiesen sind.<sup>1</sup> So kann auch vermehrt wieder ein nutzbarer Lebensraum vor der Haustür entstehen.<sup>2</sup>

Das Angebot des autofreien Wohnens umfasst unter anderem eine höhere Wohnumfeld- und Umweltqualität.<sup>3</sup> Die Bewohner sind im Idealfall weder Verkehrslärm noch Verkehrsunfallgefahren ausgesetzt und die Belastung durch Abgase kann gesenkt werden. Parkplätze für Besucher, Behinderte oder CarSharing-Fahrzeuge sind vorhanden und liegen am Rande des Wohngebietes. Die Zufahrt für Notdienste und Lieferverkehr ist gewährleistet.<sup>4</sup>

Die Allgemeinheit profitiert ebenfalls von der Ersparnis eines Teils der externen Kosten des Autoverkehrs, von weniger versiegelten Flächen sowie von Kosten- und Flächeneinsparungen bei der Erschliessung. Autofreies Wohnen bedeutet eine Chance zum Qualitätsgewinn durch ein Leben ohne eigenes Auto in einem attraktiven Wohnumfeld. Leider wird dieses Wohnangebot in der Öffentlichkeit teilweise und vor allem anfangs eher negativ beurteilt, weil es primär als Einschränkung der eigenen Mobilität wahrgenommen wird.<sup>5</sup>

### **Autoarmes Wohnen**

Wie auch die nachfolgenden Beispiele von Projekten in der Schweiz zeigen, wird oftmals anstelle einer autofreien eine autoarme Lösung bevorzugt. In autoarmen Siedlungen werden die (wenigen) Autos aus dem Wohngebiet ferngehalten, in dem sie am Rand des Areals oder in einer Tiefgarage untergebracht werden<sup>6</sup>. Aber auch hier werden vielfach autolose Bewohnerinnen und Bewohner bevorzugt. Die Akzeptanz dieser Lösung ist oft höher und die positiven Nebeneffekte kommen bis zu einem hohen Grad trotzdem zum Tragen.

### **Nachhaltiges Wohnen**

Heute verbraucht jede Person in der Schweiz im Schnitt 5000-6000 Watt pro Jahr für Wohnen, Mobilität, Kleider, Unterhaltung etc. Die Mobilität beansprucht rund einen Drit-

---

<sup>1</sup> Arquisch (2003: Seite 7)

<sup>2</sup> Zweibrücken (2002: Seite 318)

<sup>3</sup> Arquisch (2003: Seite 7)

<sup>4</sup> Zweibrücken (2002: Seiten 313-315)

<sup>5</sup> Zweibrücken (2002: Seiten 313-315)

<sup>6</sup> Zweibrücken (2002: Seite 313)

tel davon.<sup>7</sup> Im Projekt SIA Effizienzpfad Energie, welches die Ziele einer 2000-Watt-Gesellschaft anstrebt, werden deshalb Standorte und Projekte nicht nur in Bezug auf die klassischen Elemente des energieeffizienten Bauens beurteilt. Wichtig sind auch die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und das Angebot und die Vielfalt an Infrastruktur für den Alltag. Die Parkierung darf das Grundstück möglichst wenig belasten. Den Fussgängern sollen attraktive Wegverbindungen und den Velofahrern Abstellanlagen an optimaler Lage zur Verfügung stehen und den Mietern verschiedene Mobilitätsangebote angeboten werden.<sup>8</sup> Durch die so vom „autofreien Wohnen“ zum „nachhaltigen Wohnen“ erweiterte Definition der Wohnqualität können die Vorteile dieser Wohnformen besser und marktgerechter zur Geltung gebracht werden.

### 1.2 Marktpotenzial

Haushalte, die bereits heute keinen eigenen Personenwagen besitzen, dürften sich am stärksten für autofreie Wohngebiete interessieren.<sup>9</sup> In der Schweiz kommen gemäss der letzten Erhebung Mikrozensus im Jahr 2000 durch das Bundesamt für Statistik 29 Prozent der Haushalte ohne Auto aus.<sup>10</sup> Dabei ist der Anteil von der Haushaltsgrösse und vom Grad der Urbanität abhängig. In grösseren Städten, wo sich besonders viele kleine Haushalte konzentrieren, sind es bis zu 40 Prozent, während dieser Anteil in der Agglomeration und mit steigender Haushaltsgrösse stark sinkt.<sup>11</sup>

Aufgrund dieser Zahlen kann in der Schweiz von einem bestehenden Marktpotential ausgegangen werden. Gemäss Müller & Roman (1999: Seite K-9) sind rund ein Drittel der autofreien Haushalte freiwillig autofrei, etwa ein Fünftel eher unfreiwillig und knapp die Hälfte lassen sich nicht einer dieser Gruppen zuordnen, sondern werden als ambivalent bezeichnet.

Eine genaue Abschätzung der künftigen Entwicklung ist gemäss Kay Axhausen, Professor für Verkehrsplanung am IVT der ETH Zürich, schwierig. In der Schweiz verfügen die meisten Menschen mit Ausnahme der unter 18-Jährigen und Personen im hohen Alter über einen Führerschein und es ist schwer vorhersagbar, wie viele davon in Zukunft bereit sind, bewusst auf ein Auto verzichten<sup>12</sup>.

Denkbar scheint auch, dass sich Haushalte, die heute noch über einen eigenen Personenwagen verfügen, für diese Wohnform interessieren. Das Angebot stösst besonders bei Familien mit kleinern Kindern trotz weit verbreiteter Meinung, diese seien auf das Auto angewiesen, auf grosses Interesse.<sup>13</sup>

---

<sup>7</sup> Baugenossenschaft Zurlinden (2005: DVD)

<sup>8</sup> SIA (2004: Seiten 7-12)

<sup>9</sup> Zweibrücken (2002: Seite 314)

<sup>10</sup> ARE / BFS (2001: Seite 22)

<sup>11</sup> Zweibrücken (2002: Seite 314)

<sup>12</sup> Baugenossenschaft Zurlinden (2004: DVD)

<sup>13</sup> Arquisch (2003: Seite 8) und Erfahrungen aus Vauban, Freiburg (Deutschland)

## **2 Voraussetzungen**

Bei der Planung und Realisierung einer autofreien oder autoarmen Siedlung müssen gewisse Standortvoraussetzungen erfüllt sein. Je mehr von den folgenden Kriterien zutreffen, desto besser stehen die Chancen für eine erfolgreiche Umsetzung.

- **Öffentlicher Verkehr**

Generell muss eine autofreie Siedlung über eine gute Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz verfügen. Die Haltestellen sollten innerhalb von wenigen Minuten und möglichst umwegfrei zu Fuss erreichbar sein und die Distanz nicht mehr als 300 Meter betragen. Ebenfalls wichtig sind gute und effiziente Verbindungen des öffentlichen Verkehrs zu den Zielgebieten. Damit kann die Erreichbarkeit und die Mobilität der autofreien Haushalte sichergestellt werden.<sup>14,15</sup>

Eine interessante Idee in diesem Zusammenhang ist die Einführung eines Mietertickets. In Bochum bietet die Bauen und Wohnen GmbH (VBW) ihren Mietern ein um 11,5 Prozent vergünstigtes Ticket für die öffentlichen Verkehrsmittel (Bogestra) auf dem gesamten Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Rhur (VRR) an. Dabei können die Mieter zwischen vier verschiedenen Varianten und drei verschiedenen Reichweiten wählen.<sup>16</sup>

- **Parkierung**

Die Distanz von der Wohnung zu den Parkplätzen hat einen Einfluss auf die Attraktivität der Nutzung des Umweltverbundes. Liegen die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und/oder die Veloabstellplätze in vergleichbarer oder kürzerer Distanz zur Wohnung als die Autoabstellplätze, bietet die Benützung dieser Verkehrsmittel Vorteile gegenüber derjenigen des Autos. Wenn die Parkplätze hingegen näher liegen und gedeckt (über einen direkten Garagenzugang) erreicht werden können, ist die Attraktivität des Autos vergleichsweise höher.

Wenn keine oder nur wenig Parkplätze für private Personenwagen erstellt werden müssen, sind die Wohnungen aufgrund der daraus resultierenden Kosteneinsparungen günstiger. Die Grundstücks- und Gebäudeausnutzung fällt höher aus und die zusätzlich vorhandenen Flächen stehen anderweitig für die Bewohner zur Verfügung.

- **Fuss- und Velowege**

Der Fuss- und Veloverkehr stellt vor allem in der näheren Umgebung eine wichtige Alternative zum Auto dar. Durch ein dichtes Netz und umwegfreie Verbindungen können diese gesunden und umweltfreundlichen Fortbewegungsmittel gefördert werden. Zusätzliche Fussgängerstreifen, markierte Velowege und gut beleuchtete und übersichtliche Wege erhöhen die Attraktivität für die Bewohner durch mehr Sicherheit.

---

<sup>14</sup> Zweibrücken (2002: Seite 315)

<sup>15</sup> Baugenossenschaft Zurlinden (2005: Seite 17)

<sup>16</sup> VBW (2005)

- **Infrastrukturangebot**

Je grösser und breiter das Infrastrukturangebot in der Umgebung der Siedlung ist, desto weniger Wege müssen zurückgelegt werden. Vor allem Einkaufsmöglichkeiten in der näheren Umgebung tragen viel zu einer Reduktion von Autofahrten bei, vor allem wenn sie sicher zu Fuss oder mit dem Velo erreichbar sind. Auch können weitere Dienstleistungseinrichtungen, wie beispielsweise Kinderbetreuungseinrichtungen, Schulen, Büros, usw. angeboten werden. Diese Einrichtungen sollten in der Nähe vorhanden oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein.

- **CarSharing**

Neben dem öffentlichen Verkehr sollte auch der „öffentliche Privatverkehr“ berücksichtigt werden. Ein attraktiver CarSharing-Standort in der Siedlung oder in der unmittelbaren Umgebung bietet den Haushalten eine weitere Alternative zum eigenen Auto. Die Mitgliedschaft kann bereits in der Miete inbegriffen sein oder den Haushalten zu speziellen Konditionen angeboten werden.

- **Immissionsarme Lage**

Damit die Vorteile des autofreien Wohnens voll zum Tragen kommen, sollte das Areal nicht an grössere Emissionsquellen angrenzen. Kann diese Voraussetzung nicht erfüllt werden, gilt es, die Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe mittels geeigneter Massnahmen auf ein Minimum zu reduzieren.

### **3 Rechtliche Aspekte**

Bei Neu- und Umbauten sowie bei grösseren Wohnüberbauungen wird die Erstellung von Parkplätzen für die Personenwagen der Bewohner durch die kantonalen Baugesetze sowie i.d.R. durch entsprechende Vorschriften der Gemeinden vorgeschrieben.

#### **3.1 Die VSS-Norm**

Die Schweizer Norm SN 640 290 der VSS berücksichtigen u.a. "... auf einem Motorisierungsgrad von etwa 430 Personenwagen pro 1000 Einwohner und einen üblichen Anteil von Velo-/Mofa- und Fussgängerverkehr<sup>17</sup>. Für Wohnbauten wird der sog. Grenzbedarf<sup>18</sup> an Parkplätzen bei Einfamilienhäusern auf mindestens 2 Parkfeldern pro Haus, bei Mehrfamilienhäusern auf mindestens ein Parkfeld pro Wohnung festgesetzt. Zusätzlich sind bei Mehrfamilienhäusern für Besucher noch weitere 10% Parkfelder (gemessen am gesamten Grenzbedarf) zu erstellen.

Ein reduzierter Bedarf an Parkplätzen ist gemäss Norm dann gegeben, wenn:

- die Ersetzbarkeit des Personenwagens durch öffentlichen Verkehr, Fussgänger- und Velo/Mofa-Verkehr gegeben ist
- dieselben Parkplätze zeitlich gestaffelt für unterschiedliche Aktivitäten genutzt werden, z.B. tagsüber für Arbeiten/Einkaufen, abends für Freizeitverkehr (Theaterbesuch etc.) (SN 640 290 S. 3ff).

In der Norm wird allerdings auch festgehalten "... die angegebenen Richtwerte für den Grenzbedarf entsprechen im allgemeinen bereits dem definierten reduzierten Bedarf, da der Einfluss der übrigen Verkehrsmittel auf den Bedarf an Parkfeldern bei Wohnbauten sehr gering ist"<sup>19</sup>. Eine Fussnote<sup>20</sup> weist allerdings auf die Möglichkeit hin, dass es "angezeigt sein kann", die Zahl der Parkfelder auch bei Wohnbauten zu reduzieren.

Kann also gezeigt und sichergestellt werden, dass für ein bestimmtes Objekt oder Gebiet die der Norm zugrunde liegenden Annahmen bezüglich Motorisierungsgrad und Parkplatzbedarf klar unterschritten werden, so bietet die VSS-Norm auch bei der Wohnnutzung klare Ansätze für Reduktionsmöglichkeiten bei der Pflichtparkplatzzahl.

#### **3.2 Kantonale Vorschriften - das Beispiel des Kantons Zürich**

Das Planungs- und Baugesetz (PBG) des Kantons Zürich hält fest: "Die Bau- und Zonenordnung legt die Zahl der Abstellplätze (...) fest, die nach den örtlichen Ver-

---

<sup>17</sup> SN 640 290, S. 6.

<sup>18</sup> Grenzbedarf = obere Grenze der Nachfrage nach Parkfeldern; der Grenzbedarf liegt vor, wenn ein Objekt oder ein Gebiet ausschliesslich mit dem Personenwagen erschlossen ist (SN 640 290 S. 3)

<sup>19</sup> SN 640 290, S. 6.

<sup>20</sup> SN 640 290, Fussnote 1 zu Tabelle 8, S. 13.



hältnissen, nach dem Angebot des öffentlichen Verkehrs **sowie nach Ausnützung und Nutzweise des Grundstückes für Bewohner** (...) erforderlich sind"<sup>21</sup>.

§242 Abs. 2 des PBG schreibt vor: "Besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse, insbesondere des Verkehrs oder des Schutzes von Wohngebieten, Natur- und Heimatschutzobjekten, Luft und Gewässern, kann die Zahl der erforderlichen Plätze tiefer angesetzt und die Gesamtzahl begrenzt werden."

Auch hier scheint eine auf autofreies Wohnen zugeschnittene Regelung möglich, kann eine tief angesetzte Anzahl Parkfelder realisiert werden. In Paragraph 246 PBG wird allerdings der Grundeigentümer, "... der kraft behördlicher Festsetzung keine oder nur eine herabgesetzte Zahl eigener Abstellplätze schaffen muss oder darf"<sup>22</sup>, zur Leistung einer Ersatzabgabe an die Gemeinde verpflichtet. Diese Ersatzabgaben gelangen in einen Fonds, der "... nur zur Schaffung von Parkraum in nützlicher Entfernung von den belasteten Grundstücken oder zu einem diesen Grundstücken dienenden Aufbau des öffentlichen Verkehrs verwendet werden darf"<sup>23</sup> ".

Hier bleibt die Frage offen, wieweit sich sinngemäss auch eine Ersatzabgabepflicht für das autofreie Wohnen ableiten lässt. Eine solche würde die sich aus dem autofreien Wohnen ergebenden finanziellen Vorteile für den Bauherrn bzw. Eigentümer/Mieter zunichte machen. Die Anwendbarkeit von Paragraph 246 PBG kann allenfalls für Projekte des autofreien Wohnen verneint werden, benötigen deren Bewohner doch auch anderweitig keinen Parkraum.

Generell ist zu prüfen, inwieweit die geltenden Vorschriften unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzartikels 24 septies BV zugunsten des autofreien Wohnens ausgelegt werden können

### 3.3 Lösungsmöglichkeiten

In Wien wird der folgende Weg gewählt: "Voraussetzung für die Realisierung eines autofreien Projektes (...) ist der Nachweis durch den Bauherrn, dass Parkplätze in der gesetzlich vorgesehenen Grössenordnung nicht benötigt werden. (...) Die Erstellung der Parkplätze wird unter dieser Voraussetzung allerdings nicht erlassen, sondern nur gestundet bzw. zeitlich befristet ausgesetzt. Alle fünf Jahre muss der Nachweis erneuert werden, ansonsten werden die Parkplätze auf den entsprechend vorzuhaltenden Flächen nachträglich hergestellt. Nach dreimaligem Nachweis, d.h. nach 15 Jahren, ist der Wegfall der Nachweispflicht vorgesehen. Die Vorhaltefläche kann dann einer anderen Nutzung zugeführt werden."<sup>24</sup>

---

<sup>21</sup> PBG, § 242 Abs. 1

<sup>22</sup> PBG, § 246 Abs. 1

<sup>23</sup> PBG, § 247 Abs. 1

<sup>24</sup> in: "Autoarme Stadtquartiere", Rundbrief Nr. 2/März 1995 des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS), S.16

Eine ähnliche Lösung wurde für die Überbauung „Im Stieg“ in der Gemeinde Wattwil getroffen (vgl. Abschnitt 5.7).

Das Problem solcher Lösungen bildet der Zwang für den Bauherren, die Flächen für die gemäss Parkplatzerstellungspflicht notwendigen Parkfelder sicherzustellen. Die entsprechenden Erstellungs- oder Landkosten fallen also - zumindest mittelfristig - an und sind durch die Eigentümer/Mieter abzugelten. Die eigentlichen Erstellungskosten können hingegen teilweise eingespart werden.

Unabhängig von der Sicherung späterer Parkplatzbedürfnisse kann in den umliegenden Wohngebieten mittels Regelungen für eine Anwohnerbevorzugung der dortigen Anwohner (z.B. Blaue Zone mit Anwohnerbevorzugung) verhindert werden, dass die Autofrei-Bewohner ihre Wagen dort abstellen können.

### 3.4 Sondernutzungsplanung

Mittels Elementen der Sondernutzungsplanung – im Planungs- und Baugesetz des Kantons Zürich ab Paragraph 79 geregelt – können für geeignete Gebiete von der Regelbauweise abweichende Möglichkeiten schaffen. Von besonderer Bedeutung ist im Kanton Zürich das Mittel des Gestaltungsplans.

Mittels Gestaltungsplänen „werden für bestimmt umgrenzte Gebiete Zahl, Lage, äussere Abmessungen sowie die Nutzweise und Zweckbestimmung der Bauten bindend festgelegt. Dabei darf von den Bestimmungen über die Regelbauweise und von den kantonalen Mindestabständen abgewichen werden.“<sup>25</sup>. Die Baurekurskommission des Kantons Zürich hält zwar in einem Entscheid<sup>26</sup> fest, dass auch im beurteilten Gestaltungsplan für jede Wohnung mindestens ein Pflicht-Abstellplatz verlangt werden muss, sie bezieht sich dabei in der Argumentation aber auf einen zu erwartende durchschnittlichen Motorisierungsgrad der Wohnungen bzw. ihrer Bewohner.

### 3.5 Mietrechtliche Durchsetzung des Autoverzichts

Wie kann garantiert werden, dass die Autofrei-Siedlungen nicht missbräuchlich von Mietern beansprucht werden, die "im Grünen wohnen" möchten, ihr Auto aber einfach ausserhalb der Siedlung parken?

An einem Werkstattgespräch des Planungsamtes der Stadt Düsseldorf zur Idee des autofreien Wohnens<sup>27</sup> stritten sich Juristen darüber, ob die Bewohner einer Siedlung ein Leben lang auf Autoverzicht festgelegt werden dürfen. In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage, was geschieht, wenn die Kinder einer Autofrei-Familie ins "fahrfähige Alter" kommen und ein Auto benützen/besitzen möchten.

---

<sup>25</sup> PBG, § 83, Abs. 1

<sup>26</sup> BRKE I Nr. 322-323/1993 zum Gestaltungsplan „Bocklerstrasse“ in der Stadt Zürich

<sup>27</sup> Werkstattgespräch "Planung und Realisierung autofreier Wohnsiedlungen" vom 16.2.95 in Düsseldorf

Bedenken äussern laut Andrea Dittrich<sup>28</sup> auch verschiedene Wohnungsbauunternehmen, in der Richtung, sie könnten ihren Mietern den Autoverzicht doch nicht aufzwingen.

Im Folgenden werden verschiedene Lösungsansätze ausgewählter Projekte skizziert:

Im – in der Realisierungsphase gescheiterten – Projekt **Bremen-Hollerland**<sup>29</sup> wurde das gesamte Wohnquartier in verschiedene Wohneigentümergeinschaften gegliedert. In Gemeinschaftsordnung und Gebietssatzung wird die Grundsatzverpflichtung aufgenommen, kein Auto zu halten oder dauerhaft zu nutzen (ausgenommen Taxis und Mietautos). Es wurde sichergestellt, dass jeder spätere Erwerber ebenfalls an die Verpflichtung zur Autofreiheit gebunden wird.

In **Wien** (oberhalb der Donau, im 21. Gemeindebezirk) schliesst der Bauherr einen zivilrechtlichen Vertrag mit dem Mieter ab, in dem mit diesem vereinbart wird, dass bei Anschaffung eines eigenen Autos die dann fälligen Nachrüstkosten für die Garage vom Nutzer getragen werden. Während 15 Jahren muss eine genügend grosse Fläche für allfällige Parkplätze freigehalten werden, die dann definitiv umgenutzt werden darf, wenn der Nachweis erbracht ist, dass die Mieter den Parkplatz-Anspruch nicht erheben.

Eine ähnliche Lösung wurde für das Quartier **Vauban in Freiburg i. Brsg.** (vgl. Abschnitt 6.2) getroffen.

In **Amsterdam-Westerpark** (vgl. Abschnitt 6.1) wurden für 600 Wohnungen 180 Parkplätze gebaut. Diese 180 Parkplätze können auch an Bewohner der Autofrei-Siedlung vermietet werden, d.h. faktisch wird jeder Dritte der Westerpark-Siedlung autofrei wohnen können, ohne auf ein eigenes Auto zu verzichten. Der Autoverzicht wird also nicht mietrechtlich festgesetzt, sondern mit folgenden Eigenschaften attraktiv gemacht: sehr gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz mit Haltestellen in weniger als 300m Luftlinien-Distanz, Nähe zum Stadtzentrum (mit Velo gut erreichbar), Autovermietstelle am Quartiertrand, Hauslieferservice. Gleichzeitig wird der Autobesitz unattraktiv, indem die Häuser nicht direkt mit Autos zugänglich sind.

In **Adliswil** (ZH) wurden im Rahmen eines Baurechtsvertrages den Baurechtsnehmern Beschränkungen bei der maximalen Parkplatznutzung auferlegt (vgl. Abschnitt 5.7). Ein Teil der (oberirdisch) erstellen Pflichtparkplätze kann aufgrund der baurechtlich gesicherten fehlenden Nachfrage und bei geeigneter Ausgestaltung (z.B. Lehm/Kiesbelag) z.B. als Spielplatz "zweckentfremdet" werden. Der Parkplatz steht aber formaljuristisch immer zur Verfügung.

Aus der **Schweiz** sind bis heute keine realisierten entsprechenden Einschränkungen bekannt. Es scheint aber denkbar, mietvertragliche Bestimmungen auszuarbeiten, die eine

---

<sup>28</sup> in: "Autoarme Stadtquartiere", Rundbrief Nr. 1/Dez. 1994 des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS), S.4

<sup>29</sup> vgl. <http://www.oekosiedlungen.de/hollerland/steckbrief.htm>

durchsetzbare und vor Art. 27 Abs. 2 ZGB (übermässige Bindung) standhaltende Verpflichtung beinhalten.

Eine alternative Verpflichtung der Bewohner kann über entsprechende statutarische Bestimmungen (Haltungseinschränkungen für private Motorfahrzeuge) einer "Autofrei-Wohngenossenschaft" erfolgen. Bei einem Verstoss gegen die Statuten erfolgt ein Ausschluss aus der Genossenschaft und damit ein Verlust des Wohnrechtes.

## 4 Projekt Sihlbogen Zürich

### 4.1.1 Standort<sup>30</sup>

Das 20'000 m<sup>2</sup> grosse Gelände „Sihlbogen“ liegt im Zentrum von Leimbach, dem südlichsten Quartier der Stadt Zürich, und wurde durch die Baugenossenschaft Zurlinden (BGZ) erworben. Das Quartier ist durch die Allmend von der Stadt getrennt und bietet ähnliche Qualitäten wie der ländliche Raum. Die Naherholungsgebiete in Form von Fluss und Wald liegen in Gehdistanz. Daneben ist es aber auch sehr gut an die Stadt angebunden. In letzter Zeit wurden viele moderne Bauten und Wohnungen erstellt, welche dem Quartier einen urbaneren Charakter verleihen.

Der Sihlbogen liegt zwischen der Sihl und der emissionsreichen Leimbachstrasse und wird von der Sihltal-Zürich-Üetliberg-Bahn (SZU) in zwei etwa gleich grosse Areale geteilt. Auf dem Areal zwischen Strasse und Bahn (Teilareal A) ist ein Gewerbezentrum geplant, während auf dem Areal zwischen Sihl und Bahn (Teilareal B) ca. 200 Wohnungen, davon 1/3 Alterswohnungen, realisiert werden sollen.

### 4.1.2 Projekt

Geplant ist eine Siedlung, die den Energiezielen der „2000-Watt-Gesellschaft“ entspricht.<sup>31</sup> Die Bauweise soll vorbildlich nachhaltig, aber auch möglichst preisgünstig sein. Daneben spielt auch die Mobilität eine Rolle, deren Energiebedarf oft unterschätzt oder nicht einberechnet wird.<sup>32</sup>

### 4.1.3 Beurteilung Voraussetzungen Mobilität

#### Öffentlicher Verkehr<sup>33,34</sup>

**Generell muss eine autoarme Siedlung über eine gute Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz verfügen:** Leimbach ist bereits heute mit Bus und Bahn sehr gut an das öffentliche Verkehrsnetz in der Stadt Zürich angebunden.

**Die Haltestellen sollten innerhalb von wenigen Minuten und möglichst umwegfrei zu Fuss erreichbar sein und die Distanz nicht mehr als 300 Meter betragen:** Der Bahnhof „Zürich-Leimbach“ liegt an der Südseite des Areals in ca. 100 m Distanz und der Bahnhof „Zürich-Manegg“ ist ca. 150 m vom nördlichen Ende des Areals entfernt. Zusätzlich verkehren an der Leimbachstrasse die Busse der VBZ-Linie 70. Für den Fuss- und Veloverkehr sind attraktive Verbindungswege vom Areal zu den Haltestellen vorgesehen.

---

<sup>30</sup> Baugenossenschaft Zurlinden (2005: Seiten 9-10)

<sup>31</sup> Baugenossenschaft Zurlinden (2005: Seiten 9;14)

<sup>32</sup> Baugenossenschaft Zurlinden (2005: DVD)

<sup>33</sup> Zweibrücken (2002: Seite 315)

<sup>34</sup> Baugenossenschaft Zurlinden (2005: Seite 16-17)

**Ebenfalls wichtig sind gute und effiziente Verbindungen des öffentlichen Verkehrs zu den Zielgebieten:** Die Bahnhöfe werden von der Linie S4 mit einem dichten Fahrplan in Richtung Stadtzentrum und in Richtung Sihltal bedient. Wochentags verkehren die Züge tagsüber im 20-Minutentakt, in den Hauptverkehrszeiten im 10-Minutentakt und in den Randstunden und am Wochenende alle halbe Stunde. Der Zürcher Hauptbahnhof ist mit der S-Bahn in 12 Minuten erreichbar, das Stadtzentrum in 10 Minuten. Zusätzlich fahren die VBZ-Busse der Linie 70 meistens im 10-Minutentakt ab Bahnhof Leimbach in 5 Minuten ins Zentrum von Wollishofen.

Eine zusätzliche Verbesserung wäre ein durchgehender 10-Minutentakt während den Einkaufszeiten und mindestens ein 20-Minutentakt während den restlichen Zeiten. Ausserdem könnte die VBZ-Linie 70 einerseits bis Bahnhof Wollishofen und andererseits bis Adliswil-Thalwil (Anbindung linkes Seeufer, Einbezug Adliswiler Ortsbus) verlängert werden.

**Eine interessante Idee in diesem Zusammenhang ist die Einführung eines Mietertickets<sup>35</sup>:** Die BGZ möchte den Mietern nicht nur ein vergünstigtes Abonnement für den öffentlichen Verkehr anbieten, sondern einen Schritt weitergehen und dieses von Anfang an in die Wohnungsmiete einrechnen. Der Preis spielt dabei natürlich eine wichtige Rolle. Caspar Sträuli, Leiter Marketing und stellvertretender Direktor des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV), findet die Idee originell und innovativ und glaubt, dass eine Umsetzung dieser Idee zu attraktiven Preisen unter gewissen Bedingungen (Grosskundenrabatt, Beiträge seitens ZVV und BGZ) möglich ist<sup>36</sup>. Es handle sich aus seiner Sicht um ein Zukunftsmodell, wie grössere Überbauungen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen werden können.

### Parkierung

**Die Distanz von der Wohnung zu den Parkplätzen hat einen Einfluss auf die Attraktivität des Umweltverbundes.** Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind in vergleichbarer Distanz wie die Parkplätze untergebracht, da diese aus konzeptionellen und wirtschaftlichen Überlegungen alle auf dem Teilareal A (Gewerbezone) realisiert werden.

**Wenn keine oder nur wenig Parkplätze für private Personenwagen erstellt werden müssen, sind die Wohnungen aufgrund von Kosteneinsparungen günstiger.** Die BGZ beabsichtigt in einer ersten Etappe nur den Teil der gesetzlich vorgeschriebenen Pflichtparkplätze zu erstellen, für welchen aufgrund der Erwartungen ein Bedarf besteht. Die nicht benötigten Flächen sollen einer möglichst attraktiven Nutzung dienen und so gestaltet sein, dass die restlichen Parkplätze falls nötig zu einem späteren Zeitpunkt einfach und kostengünstig realisiert werden können. Allerdings muss die gesamte Parkplatzzahl in die Kostenrechnung einbezogen werden.

---

<sup>35</sup> VBW (2005)

<sup>36</sup> Baugenossenschaft Zurlinden (2005: DVD)

### Fuss- und Veloverkehr<sup>37</sup>

**Durch ein dichtes Wegnetz und umwegfreie Verbindungen können diese gesunden und umweltfreundlichen Fortbewegungsmittel gefördert werden:** Die Wege auf dem Areal selber müssen optimale Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr aufweisen und dank guter Beleuchtung und Übersichtlichkeit eine hohe Sicherheit gewährleisten. Sie müssen gut auffindbar und gefahrlos benutzbar sein.

Neben den bereits erwähnten guten Verbindungen zu den Haltestellen ist entlang des Sihlufers ein durchgehend begehbare öffentlicher Fussweg vorgesehen. Die Areale A und B sollen durch eine grosszügige Unterführung für Fussgänger und Velofahrer an zentraler Lage miteinander verbunden werden. Von der Unterführung führt ein öffentlicher Weg zum Sihluferweg.

Um die Querungsmöglichkeiten der Leimbachstrasse zu verbessern, wird ein zweiter Fussgängerstreifen erstellt und zusammen mit dem Bestehenden durch eine Fussgängerschutzinsel sicherer gemacht. Um die Eingrenzung durch Strasse und Fluss weiter zu entschärfen, soll beim Ausbau der Bahnbrücke über die Sihl eventuell auch ein Fuss- und Veloweg auf der Brücke geprüft werden. Denkbar wäre auch eine weitere Brücke für den Fuss- und Veloverkehr über die Sihl.

### Infrastrukturangebot<sup>38</sup>

**Je grösser und breiter das Infrastrukturangebot in der Umgebung der Siedlung ist, desto weniger Wege müssen zurückgelegt werden:** Das Gewerbezentrum soll den Bewohnern des Sihlbogens eine attraktive Grundversorgung bieten. Das Versorgungsangebot in Leimbach ist im Vergleich zu anderen Quartieren der Stadt Zürich ungenügend. Es existieren im Wohnquartier zwar zwei kleinere Subzentren mit je einem grösseren Detaillisten, aber ein eigentliches Quartierzentrum fehlt. Das geplante Gewerbezentrum auf dem Teilareal A soll diese Funktion zusätzlich übernehmen, indem bei der Realisierung auf die Bedürfnisse des Quartiers Rücksicht genommen wird. Dazu gehören auch öffentliche Freiflächen, die als Quartiertreffpunkt geeignet sind. Das Gewerbezentrum soll eine möglichst grosse Bandbreite an unterschiedlichen Geschäften und Dienstleistungen bieten und damit für eine hohe Aufenthaltsqualität sorgen.

### CarSharing<sup>39,40</sup>

**Ein attraktiver CarSharing-Standort in der Siedlung oder in der unmittelbaren Umgebung bietet den Haushalten eine weitere Alternative zum eigenen Auto:** Die BGZ möchte neben dem öffentlichen Verkehr auch den „öffentlichen Individualverkehr“ berücksichtigen. Auf dem Areal soll ein grosszügiger CarSharing-Standort eingerichtet werden. Die Mitgliedschaft bei einer CarSharing-Organisation könnte im Zu-

---

<sup>37</sup> Baugenossenschaft Zurlinden (2005: Seite 16-19)

<sup>38</sup> Baugenossenschaft Zurlinden (2005: DVD)

<sup>39</sup> Baugenossenschaft Zurlinden (2005: Seite 24)

<sup>40</sup> Baugenossenschaft Zurlinden (2005: DVD)

sammenhang mit dem bereits erwähnten Mieterticket als Kombi-Ticket in der Miete inbegriffen sein. Karl Heusi, Geschäftsführer von Mobility CarSharing, hält diese Idee für sehr innovativ und sieht das Projekt ganz an der Spitze der Innovation in der Schweiz<sup>41</sup>.

### **Immissionsarme Lage<sup>42</sup>**

**Damit die Vorteile des autoarmen Wohnens voll zum Tragen kommen, sollte das Areal nicht an grössere Emissionsquellen angrenzen:** Durch die Lage des Teilareals B neben der Bahn und in der Nähe der stark befahrenen Kantonsstrasse kann diese Voraussetzung nicht erfüllt werden. Der Wettbewerbsperimeter ist der Empfindlichkeitsstufe III zugeordnet. Die relevanten Immissionsgrenzwerte werden deutlich überschritten. Ausserdem liegt die Autobahn in der Nähe. Diese ist zwar abgeschirmt, wirkt sich aber negativ auf die Luft- und Aufenthaltsqualität in der fussläufigen Umgebung aus.

Prof. Dr.-Ing. K. Axhausen rechnet mit einer Abnahme der Verkehrsdichte auf der Leimbachstrasse nach Eröffnung der Autobahn in Richtung Zug<sup>43</sup>. Der unmittelbare Verkehr ins Sihltal wird aber bleiben. Zu diesem Zeitpunkt könnten Beruhigungsmassnahmen für die Leimbachstrasse in Betracht gezogen werden.

Die Betreiberin der S-Bahn, die SZU, versucht die Lärmbelastung möglichst tief zu halten und verfügt über modernes Rollmaterial. Trotzdem lassen sich aber gewisse Emissionen nicht verhindern. Zusammen mit einer benachbarten privaten Relaisstation ist die Bahn zudem Quelle elektrischer und magnetischer Felder (Elektrosmog).

**Kann diese Voraussetzung nicht erfüllt werden, gilt es, die Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe mittels geeigneter Massnahmen auf ein Minimum zu reduzieren:** Gemäss Wettbewerbsausschreibung sind die lärmempfindlichen Räume (sämtliche Schlaf- und Wohnräume inkl. Wohnküchen) auf der dem Lärm abgewandten Seite des Gebäudes anzuordnen. Auch bauliche Massnahmen wie Schallschutzwände sind in Betracht zu ziehen.

Gemäss dem Architekten Marcel Scherrer von Wüest&Partner können die negativen Auswirkungen von Strasse und Bahn mit innovativer und qualitativ hoch stehender Architektur kompensiert werden<sup>44</sup>.

#### **4.1.4 Fazit**

Die Beurteilung der Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität zeigt, dass das Projekt Sihlbogen zwar Schwachstellen im Immissionsbereich aufweist, ansonsten aber nahezu ideale Verhältnisse für autofreies Wohnen bietet. Den künftigen Bewohnern wird ein gutes und umfassendes Angebot in den Bereichen öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung gestellt. Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind

---

<sup>41</sup> Baugenossenschaft Zurlinden (2005: DVD)

<sup>42</sup> Baugenossenschaft Zurlinden (2005: Seite 18)

<sup>43</sup> Baugenossenschaft Zurlinden (2005: DVD)

<sup>44</sup> Baugenossenschaft Zurlinden (2005: DVD)



gleich gut erreichbar wie die auf dem Areal A vorgesehen Parkplätze. Der CarSharing-Standort und das geplante Gewerbezentrum stellen eine substantielle Verbesserung für das gesamte Quartier dar und können auch bei Haushalten ausserhalb der Siedlung Sihlbogen zu einer nachhaltigeren Mobilität führen.

## **5 Weitere Projekte Schweiz**

### **5.1 Obermühle Baar**

*Stand vom 16. August 2005*

#### **Grösse und Art**

- 38 Wohnungen (3 Häuser à 8 Whg., 2 Häuser à 7 Whg.)
- Mietwohnungen

#### **Genauere Regelung der Autofreiheit**

- Ev. Artikel im Mietvertrag (noch nicht entschieden)
- Kein Grundbucheintrag
- Interessenten ohne Auto werden bevorzugt, in 2. Priorität aber auch solche mit Auto genommen
- Auf dem Siedlungsareal werden keine Parkplätze erstellt

#### **Auflagen der Behörde**

- Alle Pflichtparkplätze werden auf einem 200-300 m entfernten Areal in Form einer Tiefgarage erstellt, jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt (Vorhaltefläche; in Baubewilligung festgehalten?)
- Folglich keine Ersatzabgabe

#### **Ergänzende Mobilitäts-Dienstleistungen**

- Mobility-Standort wird geprüft, Platz vorhanden
- Elektromobil(e), die den Transport von schweren Sachen zwischen Parkgarage und Wohnungen ermöglichen, als mögliche Idee
- Es werden mehr Veloabstellplätze als vorgeschrieben erstellt

#### **Stand des Projektes**

- Baubewilligung vorliegend
- Baubeginn September 2005
- Fertigstellung Ende 2006

#### **Bemerkungen**

- Vermietung der Wohnungen über Homepage [www.obermuehle-baar.ch](http://www.obermuehle-baar.ch) geplant

#### **Kontaktperson(en)**

- Martin Hotz  
[info@obermuehle-baar.ch](mailto:info@obermuehle-baar.ch)
- Marianne Zehnder  
[mzehnder@autofrei-zug.ch](mailto:mzehnder@autofrei-zug.ch)

#### **Links**

- [www.obermuehle-baar.ch](http://www.obermuehle-baar.ch)
- [www.autofrei-zug.ch](http://www.autofrei-zug.ch)

## **5.2 Oberfeld Ostermundigen**

*Stand vom 22. August 2005*

### **Grösse und Art**

- 100 – 200 Wohnungen
- Miet-, Eigentumswohnungen und Häuser
- 75'000 m<sup>2</sup> Bauland

### **Genauere Regelung der Autofreiheit**

- MieterInnen / KäuferInnen / UntermieterInnen verpflichten sich vertraglich und zum Teil grundbuchlich auf ein eigenes Auto zu verzichten.
- Verschiedene Modelle zur Diskussion (selbstverwaltet, einfach oder liberal; vgl. Infobroschüre unter [www.vcs-be.ch/Neue\\_Dateien/Brosch%9fre\\_Oberfeld.pdf](http://www.vcs-be.ch/Neue_Dateien/Brosch%9fre_Oberfeld.pdf) )

### **Auflagen der Behörde**

- Gemäss den Bauvorschriften der Zone „Wohnzone Oberfeld“ darf die Gemeinde innerhalb der Wohnzone Oberfeld mit Überbauungsordnungen Gebiete ausscheiden, in denen die Anzahl Abstellplätze für Personenwagen bis auf 0.1 pro Wohnung reduziert und die Ersatzabgabe ganz oder teilweise erlassen werden kann.
- Nach eigener Angabe erste Gemeinde in der Schweiz, die die rechtlichen Voraussetzungen für eine autofreie Wohnüberbauung geschaffen hat

### **Ergänzende Mobilitäts-Dienstleistungen**

- Noch nicht ausgearbeitet. CarSharing als mögliche Idee
- Anbindung an öV nicht optimal, aber vorhanden (direkter Bus zum Bahnhof Bern in 17 Minuten, Distanz zur Bushaltestelle ca. 200-300 Meter).
- Die Distanz zum Zentrum Ostermundigen beträgt ca. 1 km, zum Zentrum Bern ca. 5.5 km.

### **Stand des Projektes**

- Das Land gehört der Stadt Bern. Inzwischen wurde ein Infrastrukturvertrag zwischen der Stadt Bern und der Gemeinde Ostermundigen ausgehandelt und nach Zustimmung durch die Stimmberechtigten der Stadt Bern unterzeichnet.
- Die Einzonung des Oberfelds erfolgt im September 2005.
- Die Stadt Bern wird das Oberfeld für die Überbauung an Investorinnen und Investoren verkaufen.
- Den Verkaufsentscheid fällen die Stimmberechtigten der Stadt Bern (frühestens Juni 06).
- Die Stadt Bern wollte das Land ursprünglich als Ganzes verkaufen, hat jetzt aber einer Parzellierung zugestimmt.
- Die von der Gemeinde Ostermundigen geplante Zonenplanänderung Oberfeld wird zusammen mit den Beschlüssen zum Infrastrukturvertrag „Oberfeld“ den Stimmberechtigten als Gesamtpaket zur Abstimmung vorgelegt.

- Bisherige Sponsoren- bzw. Investorensuche für eine autofreie Siedlung durch die IG Autofreies Oberfeld war mässig erfolgreich. Zusagen von eher symbolischen Spenden von IG-Velo Schweiz, IG-Velo Bern und Greenpeace, ausserdem eventuell Zusammenarbeit mit Novatlantis (ETH Zürich) geplant.
- Ziel der IG Autofreies Oberfeld ist es, bis Herbst 2006 die Sponsoren bzw. Investoren für eine Nachhaltige Siedlung gefunden zu haben.
- Mögliche Finanzquellen gemäss IG Autofreies Oberfeld: BFE, Gemeinden, Investoren.
- Als nächsten Schritt ist die Erarbeitung einer genauen Produktdefinition geplant inklusive eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts.

### Bemerkungen

- „Autofreies Wohnen“ allein zieht nicht beim Marketing, darum spricht die IG Autofreies Oberfeld jetzt von „Nachhaltigem Wohnen“.
- Das Land muss noch saniert werden (Bleibelastung durch Schiessbetrieb). Die Stadt Bern und die Gemeinde Ostermundigen teilen sich die Kosten.
- Gemäss den Initianten konnte bisher keine gute Vernetzung zwischen den verschiedenen Akteuren, Interessenten und Initianten erreicht werden.

### Kontaktperson(en)

- Christine Zehnder  
*christine.zehnder@vcs-be.ch*  
Tel. 031 318 54 40
- Christian Zeyer  
ibe ag, Energieberater Ostermundigen  
*christian.zeyer@ibe.ch*  
Tel. 031 357 53 26

### Links

- [www.vcs-be.ch/Regionalgruppen/Bern/Projekte/autofreies\\_Oberfeld.htm](http://www.vcs-be.ch/Regionalgruppen/Bern/Projekte/autofreies_Oberfeld.htm)
- [www.ostermundigen.ch](http://www.ostermundigen.ch)

### Dokumente

- Informationsbroschüre zum autofreien Wohnen im Oberfeld Ostermundigen  
[www.vcs-be.ch/Neue\\_Dateien/Brosch%9fre\\_Oberfeld.pdf](http://www.vcs-be.ch/Neue_Dateien/Brosch%9fre_Oberfeld.pdf)
- Protokoll der 4. Sitzung des Grossen Gemeinderates der Gemeinde Ostermundigen vom 23. Juni 2005  
[www.ostermundigen.ch/schaukasten/politik/ggrprotokolle/2005/P20050623.pdf](http://www.ostermundigen.ch/schaukasten/politik/ggrprotokolle/2005/P20050623.pdf)

### **5.3 Seebucht Biel-Nidau**

*Stand 24. August 2005*

#### **Stand des Projektes**

- Der Verein IG Seebucht hatte ursprünglich zum Ziel, auf dem ehemaligen expo.02-Gelände eine autofreie Siedlung zu realisieren.
- Heute nach diversen Verzögerungen ist die Richtplanung erfolgt. Es steht fest, dass nur ein kleiner Teil des Areals überbaut werden kann.
- Aus diesem Grund hat sich die IG Seebucht auf die Suche nach anderen Geländen gemacht (siehe Projekt Schüsspark).

#### **Kontaktperson(en)**

- Marco Greusing  
*greusing.joseph@bluewin.ch,*

#### **Links**

- *[www.seebucht.ch](http://www.seebucht.ch)*

### 5.4 Schüsspark Biel

*Stand vom 3. November 2005*

#### **Grösse und Art**

- 15'000 m<sup>2</sup> Bauland
- 5- bis 8-stöckige Wohnblöcke, ca. 200 Wohnungen
- Kostengünstige Genossenschaftswohnungen und Eigentumswohnungen

#### **Genauere Regelung der Autofreiheit**

- Noch nicht bestimmt

#### **Auflagen der Behörde**

- Gemäss Rechtsgutachten der Stadt Biel müssen für eine Reduktion der vorgeschriebenen Anzahl Pflichtparkplätze besondere Verhältnisse geltend gemacht werden. Gemäss Einschätzung der Stadt Biel ist das hier nicht der Fall, da es sich um ideologische und nicht tatsächliche oder rechtliche Gründe handelt.
- Die Stadt Biel ist bereit, eine entsprechende „autofreie Überbauungsordnung“ auszuarbeiten und dem Volk zur Abstimmung vorzulegen

#### **Ergänzende Mobilitäts-Dienstleistungen**

- Es existiert bereits ein Mobilitystandort in der Nähe.
- Dank zentraler Lage in Biel gute Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel und diverse Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe.
- Die Distanz zum Zentrum von Biel beträgt ca. 0.9 km, zum Bahnhof Biel ca. 1.2 km.

#### **Stand des Projektes**

- Nach mehreren Verzögerungen bei der Umsetzung einer autofreien Siedlung in der Seebucht Biel-Nidau hat sich die IG Seebucht nach alternativen Standorten in Biel umgesehen und ist dabei auf den noch nicht überbauten Teil des Schüssparks gestossen.
- Die Überbauung des Schüssparks ist in Etappen geplant und teilweise schon „konventionell“ realisiert (1. und 2. Etappe).
- Das Land gehört einem privaten Eigner. Beim diesem ist das Interesse vorhanden, einen Teil des Geländes zu verkaufen.
- Die IG Seebucht konnte die Bieler Genossenschaft Daheim für ihre Pläne gewinnen, die über die notwendigen finanziellen Mittel für die Realisierung verfügt.
- Momentan finden die Landpreisverhandlungen statt, allerdings sieht es so aus, als würde der Preis doch zu hoch liegen. Aus diesem Grund haben die Initianten erneut den Kontakt mit der Stadt Biel als grösste Landbesitzerin der Region gesucht. Diese verfügt über gutes Bauland, das zwar nicht so zentral liegt, aber dafür günstig wäre. Die Genossenschaft Daheim möchte die Idee weiterhin mitrealisieren.

### Bemerkungen

- Das Projekt wird wissenschaftlich durch das Bundesamt für Wohnungswesen begleitet.
- Die gute Vernetzung zwischen den verschiedenen Akteuren (politische Behörde, Architekturbüro, Genossenschaft) lässt auf einen positiven Entscheid seitens des Landeigentümers hoffen.
- Die Initianten haben das Gefühl, dass das Thema inzwischen wieder mehr auf Akzeptanz stösst als vor zwei Jahren.

### Kontaktperson(en)

- IG Seebucht Autofreie Siedlung  
Markus Rebmann  
*markusrebmann@bluewin.ch*

### Links

- [www.seebucht.ch](http://www.seebucht.ch)
- [www.aramis-research.ch/d/18568.html](http://www.aramis-research.ch/d/18568.html)
- [www.schuesspark.ch](http://www.schuesspark.ch)

### 5.5 Viererfeld Bern

*Stand vom 24. August 2005*

#### **Stand des Projektes**

- Die Stimmbevölkerung der Stadt Bern hat im Frühling 2004 den Zonenplan Viererfeld knapp abgelehnt und damit das Projekt Autofreies Viererfeld zum Scheitern gebracht.
- Gemäss einer Medienmittelung der IG autofreies Viererfeld (20.8.04) will sich die IG weiterhin fürs autofreie Wohnen in der Stadt Bern stark machen. Sie prüft nun neue Gebiete, welche sich für autofreies Wohnen eignen. Nach einer ersten Analyse stehen dabei das Viererfeld Süd, Wittigkofen und die Muttachstrasse im Vordergrund. Die Detailabklärungen werden noch einige Zeit in Anspruch nehmen.
- Im Frühling 2005 wurde im Stadtrat eine überparteiliche Motion überwiesen, welche darauf abzielt, die Planung eines autofreien Pilotprojektes in der Stadt Bern voranzutreiben (Motion Aktive Wohnpolitik, Massnahmen für die Legislaturplanung 2005-2008. Geschäftsnummer 04.000389, Protokoll vom 17.3.05).

#### **Bemerkungen**

- Die Homepage [www.viererfeld.ch](http://www.viererfeld.ch) wurde schon länger nicht mehr aktualisiert.
- Die IG autofreies Viererfeld wird zu Autofrei Wohnen Bern (AWB) und die neue Webseite demnächst aufgeschaltet (Stand 17.11.2005. [www.viererfeld.ch](http://www.viererfeld.ch))

#### **Kontaktperson(en)**

- Mirjam Bütler  
Co-Präsidentin  
Tel. 076 389 02 11
- Peter Krebs  
Co-Präsident  
Tel. 079 543 74 88

#### **Links**

- [www.viererfeld.ch](http://www.viererfeld.ch)
- <http://www.bern.ch/stadtrat/sitzungen1/termine>
- [www.laebigistadt.ch/news/20050427.php](http://www.laebigistadt.ch/news/20050427.php)



## **5.6 Kraftwerk1 Zürich**

*Stand vom November 2003*

### **Grösse und Art**

- 80 Wohnungen (Wohnfläche 10'000 m<sup>2</sup>)
- Mietwohnungen
- 193 Erwachsene und 45 Kinder/Jugendliche bis 16 Jahren

### **Genauere Regelung der Autofreiheit**

- 40 % aller BewohnerInnen sind Mitglied bei Mobility CarSharing.
- 51 % der Haushalte besitzen kein Auto.
- Alle Genossenschaftsmitglieder haben eine Charta unterzeichnet, die besagt, dass sich alle vorstellen können, ohne Auto auszukommen, Mitglieder mit Auto aber nicht ausgegrenzt werden.
- Die Tiefgarage weist eine grosse Leerstandsquote der zur Vermietung stehenden Parkplätze aus.

### **Auflagen der Behörde**

- Die Pflichtparkplätze mussten erstellt werden (ca. 70 Parkplätze).
- Der ehemalige Grundeigentümer, die Marti Bau AG, wollte Ende der 80er Jahre auf dem Hardturm-West-Areal für den Eigengebrauch bauen. Die Marti Bau AG hatte einen privaten Gestaltungsplan erarbeitet. Mit dem Absturz der Immobilien- und Bauwirtschaft ging auch die Marti Bau AG Konkurs, und das Grundstück landete in einer Auffanggesellschaft. Die Oerlikon-Bührle Immobilien AG (IMAG) konnte sich als Gläubiger ein Verwertungsrecht reservieren. Allerdings war das Areal für Standardlösungen wegen der Lage und des schon genehmigten Gestaltungsplans alles andere als ideal. Als feststand, dass die IMAG-Nachfolgerin Allreal mit KraftWerk1 bauen würde, konnten sie das Projekt nicht noch einmal grundsätzlich revidieren, um spezifischer auf die KraftWerk1-Inhalte einzugehen.

### **Ergänzende Mobilitäts-Dienstleistungen**

- Es stehen drei Mobility-Fahrzeuge in der Tiefgarage zur Verfügung.

### **Stand des Projektes**

- Realisiert

### **Kontaktperson(en)**

- Bau- und Wohngenossenschaft KraftWerk1  
Tel. 044-440 29 81  
*info@kraftwerk1.ch*

### **Links**

- *www.kraftwerk1.ch*

## **5.7 Im Stieg Adliswil**

*Stand 21. September 2005*

### **Grösse und Art**

- 17 Einfamilienhäuser, 1 Zweifamilienhaus und 1 Gemeinschaftshaus

### **Genaue Regelung der Autofreiheit**

- Die Siedlung ist im Innenbereich autofrei. Für Transporte auf dem Areal stehen Handwagen bereit.
- Gemäss Baurechtsverträgen mit den einzelnen Bauherren darf maximal ein Parkplatz pro Haus genutzt werden.

### **Auflagen der Behörde**

- Die Parkplätze wurden nach der damals geltenden Bau- und Zonenordnung erstellt.
- Die Überbauung wurde mit keinem Sondernutzungsplan erstellt.
- Die Hälfte der Parkplätze wurde in Form eines Kies-/Lehmplatzes auf dem Dach der Tiefgarage realisiert. Da gemäss den Baurechtsverträgen kein Bedarf für diese Parkplätze bestand, konnten sie als Spielplatz der Siedlung genutzt werden.

### **Ergänzende Mobilitäts-Dienstleistungen**

- Es wurde eine Autoteilet-Fahrzeug (heute Mobility) in der Tiefgarage stationiert.
- Das Mobility-Fahrzeug wird kaum noch genutzt, da sich die Bewohner in einem eigenen CarSharing-Verein zusammengeschlossen haben. Sie teilen sich ein Auto in Form einer Eigentümergemeinschaft.

### **Stand des Projektes**

- Realisiert

### **Kontaktperson(en)**

- Alois Ebnöther  
Ressortleiter Hochbau  
*alois.ebnoether@adliswil.ch*
- Herr Nufer  
Tel. 044 771 18 81

### **Links**

- *www.adliswil.ch*
- *www.mobility.ch*

### **Dokumente**

- Raess, Markus und Schneider, Stefan (1997): Autofreies Wohnen. In: BUWAL (1997): Schriftenreihe Umwelt Nr. 281. Natur und Landschaft, Einzelideen für Natur und Landschaft. Bern.

## **5.8 Unter-Grundhof Emmen**

*Stand 2005 bzw. 1997*

### **Grösse und Art**

- 60 Wohnungen
- Atelier und Büros
- Sechs verschiedene Besitzer (Genossenschaften, Stockwerkeigentümer und Einzelpersonen)

### **Genauere Regelung der Autofreiheit**

- Die Siedlung ist im Innenbereich autofrei.
- Zur Einschränkung der Zwangsmobilität verfügt die Siedlung neben Wohnungen auch über Arbeits- und Freizeitmöglichkeiten.

### **Auflagen der Behörde**

- Die reduzierte Anzahl Parkplätze wurde mit Ausnahme der Besucherparkplätze in einer Tiefgarage realisiert.

### **Ergänzende Mobilitäts-Dienstleistungen**

- In der Tiefgarage der Siedlung stehen 3 Mobility-Fahrzeuge zur Verfügung.

### **Stand des Projektes**

- Realisiert

### **Bemerkungen**

- keine

### **Kontaktperson(en)**

- Thomas Arnold  
Präsident Wohn- und Werkbaugenossenschaft WWL Emmen  
Tel. 041 260 57 66
- Wohn- und Werkbaugenossenschaft  
[wwl@untergrundhof.ch](mailto:wwl@untergrundhof.ch)

### **Links**

- [www.untergrundhof.ch](http://www.untergrundhof.ch)

### **Dokumente**

- Raess, Markus und Schneider, Stefan (1997): Autofreies Wohnen. In: BUWAL (1997): Schriftenreihe Umwelt Nr. 281. Natur und Landschaft, Einzelideen für Natur und Landschaft. Bern.

## **6 Ausgewählte Projekte Ausland**

### **6.1 GWL Terrain Amsterdam-Westerpark<sup>45</sup>**

Die Überbauung mit 600 Wohnungen auf dem ca. 6 Hektaren grossen Gebiet wurde im Auftrag von 5 Wohnungsbauvereinen 1998 fertig gestellt. Sie befindet sich im Stadtbezirk Westpark und ist etwa 2 Km vom Stadtzentrum entfernt. Die Hälfte der Wohnungen ist in Privatbesitz, der Rest sind subventionierte Mietwohnungen. Auf der Grundlage des Verkehrsgesetzes ist das Gebiet für jeglichen Kraftfahrzeugverkehr gesperrt. Der autofreie Charakter wurde im öffentlich-rechtlichen Bebauungsplan festgelegt. Jeder Käufer muss eine Erklärung unterschreiben, dass er den autofreien Charakter des Projekts unterstützt und akzeptiert. Erstellt wurden 0.2 Parkplätze pro Wohneinheit, welche für Besucher, Behinderte und CarSharing-Fahrzeuge vorgesehen sind. Die vielfältigen Einkaufsmöglichkeiten in der Umgebung können problemlos zu Fuss erreicht werden und am Ostrand des Viertels befinden sich Tram- und Bushaltestellen. Der Hauptbahnhof und ein regionaler Bahnhof sind weniger als 2 km entfernt und es wurde eine CarSharing-Station eingerichtet.

### **6.2 Vauban Freiburg<sup>46</sup>**

Im Rahmen eines Neubaus von 2000 Wohneinheiten (Miet- und Eigentumswohnungen) wurde in 7 der 10 Baufelder parkplatzfreies und wahlweise autofreies Wohnen vorgesehen. Das Gebiet befindet sich ca. 3 km Luftlinie von der Innenstadt entfernt. Eine Vielzahl städtischer Infrastruktureinrichtungen ist in der Umgebung vorhanden. Die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz ist über verschiedenen Buslinien sichergestellt. Zusätzlich ist ein Stadtbahnausbau in das Gebiet für 2006 geplant. Die Fahrt in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof beträgt mit Bus oder Velo ca. 10 Minuten. Vor Ort stehen auch CarSharing-Fahrzeuge zur Verfügung. Am Rande des Gebietes wurden zwei Quartiers-Parkhäuser erstellt, darin sind auch die Besucherparkplätze und die CarSharing-Fahrzeuge untergebracht. Zusätzlich stehen für Besucher bewirtschaftete Parkplätze zur Verfügung.

Die Parkplatzerstellungspflicht wird für Haushalte ohne eigenes Auto ausgesetzt, wenn diese eine Autofrei-Erklärung unterzeichnen und mit dem Verein für autofreies Wohnen einen Vertrag abschliessen. Der Verein hat ein Grundstück als Vorhaltefläche erworben, da er verpflichtet ist, bei Anschaffung eines Autos durch einen Vertragspartner einen Parkplatz zur Verfügung zu stellen. In einem solchen Fall muss dieser Haushalt neben einem bereits geleisteten Betrag die restlichen Kosten für die P-Erstellung bezahlen.

---

<sup>45</sup> ILS NRW (2003)

<sup>46</sup> ILS NRW (2003)

### 6.3 Florisdorf Wien<sup>47</sup>

Der Neubau mit 244 autofreien Mietwohnungen liegt im Bezirk Florisdorf und ist ca. 6 km Luftlinie von der Innenstadt entfernt. Initianten und Träger sind die Stadt Wien und die Gemeinnützige Wohnungsbau GmbH (GEWOG). Zu Fuss sind zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten sowie das Erholungsgebiet Alte Donau erreichbar. Statt Garagen wurden zahlreiche Gemeinschaftseinrichtungen errichtet. Eine Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz ist mittels Tram gewährleistet. Es wurde ein hauseigenes CarSharing-Unternehmen eingerichtet, das momentan drei Fahrzeuge zur Verfügung stellt. Insgesamt wurden 15 Abstellplätze für CarSharing-Fahrzeuge in Form einer Tiefgarage realisiert. Die Anzahl Parkplätze wurde von 1.0 auf 0.1 pro Wohnung herabgesetzt. Die Verpflichtung zum Autoverzicht wird durch privatrechtliche Erklärungen zwischen Bauträger und Mieter geregelt.

### 6.4 Saarlandstrasse Hamburg<sup>48</sup>

Die Stadt Hamburg und diverse Genossenschaften haben auf dem 3 Hektaren grossen Gelände 210 autofreie Wohnungen geplant und teilweise realisiert. Davon sind zwei Drittel Mietwohnungen und ein Drittel Eigentumswohnungen. Das Areal befindet sich ca. 4 km vom Stadtzentrum entfernt im Stadtteil Barmbek und wird östlich und südlich von Wasserläufen begrenzt. Der Stadtpark liegt in direkter Nähe und diverse Einkaufsmöglichkeiten, kulturelle und öffentliche Einrichtungen sind zu Fuss erreichbar. Die U-Bahn-Haltestelle Saarlandstrasse ist 300 m, die U-/S-Bahnstation Barmbek 600 m entfernt. Die Fahrtdauer in die Innenstadt beträgt zwischen 10 und 15 Minuten. Es verkehren 17 Buslinien in der näheren Umgebung. Die Stellplatzzahl beträgt 0.15 pro Wohneinheit und die nicht hergestellten Stellplätze werden abgelöst, wobei die Zahlung der Ablösebeträge auf Widerruf ausgesetzt wurde. Die Bewohner / Käufer müssen sich über die Miet- bzw. Kaufverträge verpflichten, kein Auto zu halten oder dauerhaft zu nutzen.

---

<sup>47</sup> ILS NRW (2003)

<sup>48</sup> ILS NRW (2003)

### Literatur

- ARE** Bundesamt für Raumentwicklung / **BFS** Bundesamt für Statistik (2001): Mobilität in der Schweiz, Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten, Bern und Neuenburg.
- ARQUISCH**, Adrian (2002): Autofreies Wohnen: Auch in der Schweiz? In: TeamVerkehr Traffico, Magazin 2003, S. 7-9, Cham.
- BAUGENOSSENSCHAFT** Zurlinden (2004): Sihlbogen. DVD zum Projektwettbewerb „Wohnsiedlung und Gewerbezentrum Zürich-Leimbach“, Zürich.
- BAUGENOSSENSCHAFT** Zurlinden / Hochbaudepartement der Stadt Zürich Amt für Hochbauten (2005): Sihlbogen. Wohnsiedlung und Gewerbezentrum Zürich-Leimbach, Projektwettbewerb auf Einladung, Wettbewerbsprogramm, Zürich.
- ILS NRW** Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein Westfalen (2003): Wohnen plus Mobilität. Amsterdam-Westpark:GWL Terrain, [www.wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de/wohnen\\_ohne\\_auto/wohnprojekte/index.html](http://www.wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de/wohnen_ohne_auto/wohnprojekte/index.html), Zugriff: 22.9.2005.
- ILS NRW** Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein Westfalen (2003): Wohnen plus Mobilität. Wien: Florisdorf, [www.wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de/wohnen\\_ohne\\_auto/wohnprojekte/index.html](http://www.wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de/wohnen_ohne_auto/wohnprojekte/index.html) Zugriff: 22.9.2005.
- ILS NRW** Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein Westfalen (2003): Wohnen plus Mobilität. Freiburg: Vaubangelände, [www.wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de/wohnen\\_ohne\\_auto/wohnprojekte/index.html](http://www.wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de/wohnen_ohne_auto/wohnprojekte/index.html), Zugriff: 22.9.2005.
- ILS NRW** Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein Westfalen (2003): Wohnen plus Mobilität. Hamburg: Saarlandstrasse, [www.wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de/wohnen\\_ohne\\_auto/wohnprojekte/index.html](http://www.wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de/wohnen_ohne_auto/wohnprojekte/index.html), Zugriff: 22.9.2005.
- MÜLLER & ROMAN** (1999): Autofreie Haushalte. Ihre Mobilität und die Folgen für Verkehrsplanung und Verkehrspolitik, Berichte des NFP 41 „Verkehr und Umwelt“, Bericht A2, EDMZ: Bern.
- SCHNEIDER**, Stefan / **RAESS**, Markus (1997): Autofreies Wohnen. Einzelidee, in: Schriftenreihe Umwelt Nr. 281. Natur und Landschaft, Einzelideen für Natur und Landschaft, Bern.
- SIA** Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein (2004): SIA Effizienzpfad Energie. Grundlagen, Ein Projekt von Energycodes der KHE des SIA, Zürich.
- VBW** Wohnen und Bauen GmbH (2005): VBW-MieterTicket. [www.vbw-bochum.de/dienste/ticket/ticket.htm](http://www.vbw-bochum.de/dienste/ticket/ticket.htm), Zugriff: 22.9.2005.
- ZWEIBRÜCKEN**, Klaus (2002): Autofreies Wohnen – auch ein Modell für die Schweiz? In: Strasse und Verkehr, Jg. 2002, Nr. 7/8, S. 313 – 319.