

Potential des autoreduziertes Wohnens aus städteplanerischer Sicht

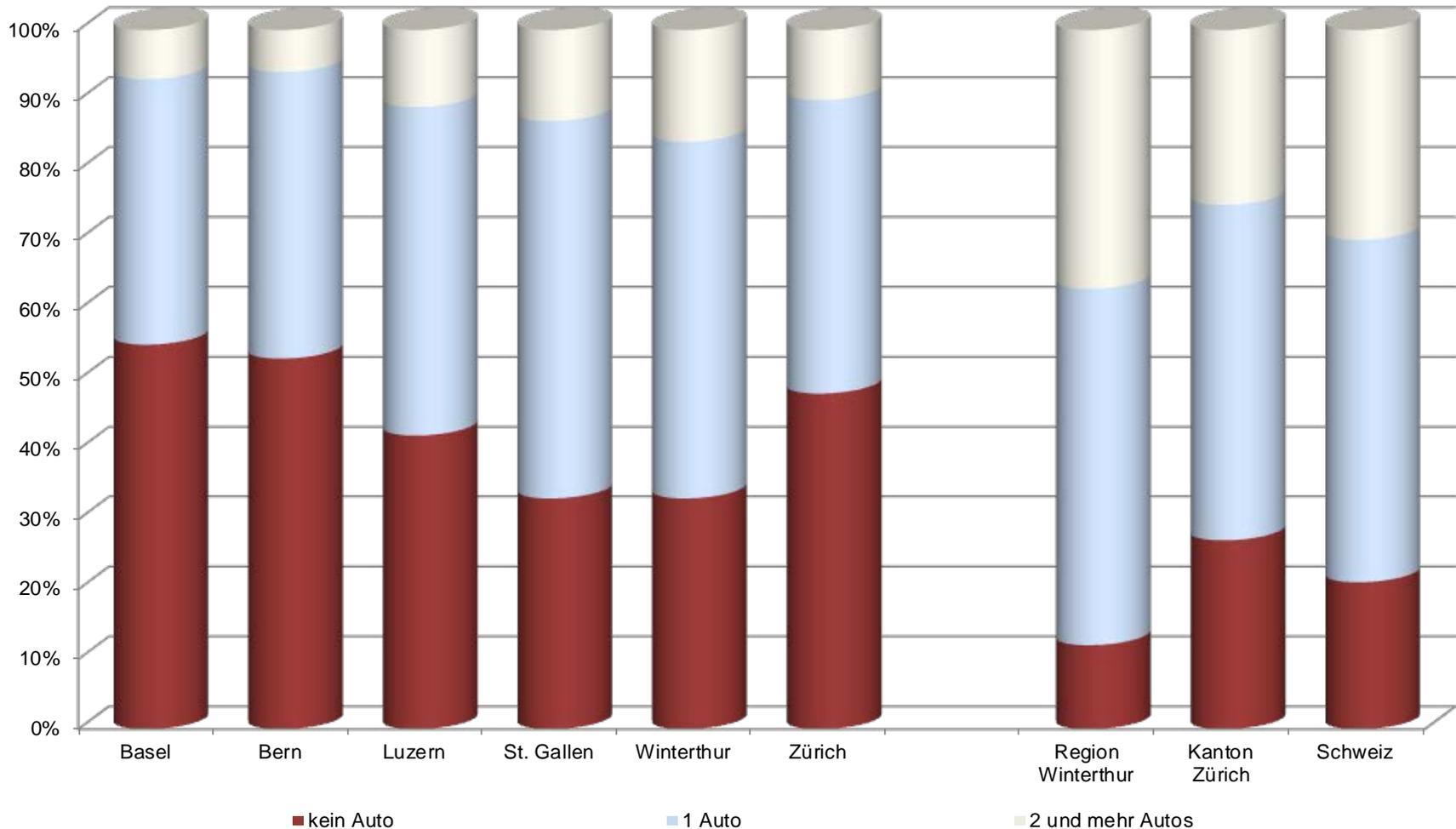
Fachseminar zum autoreduzierten Wohnen, 18. Oktober 2016

Albert Gubler, Projektleiter Verkehr

Autoreduziertes Wohnen: eine städtische Realität

Autobesitz der Haushalte

(Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010)

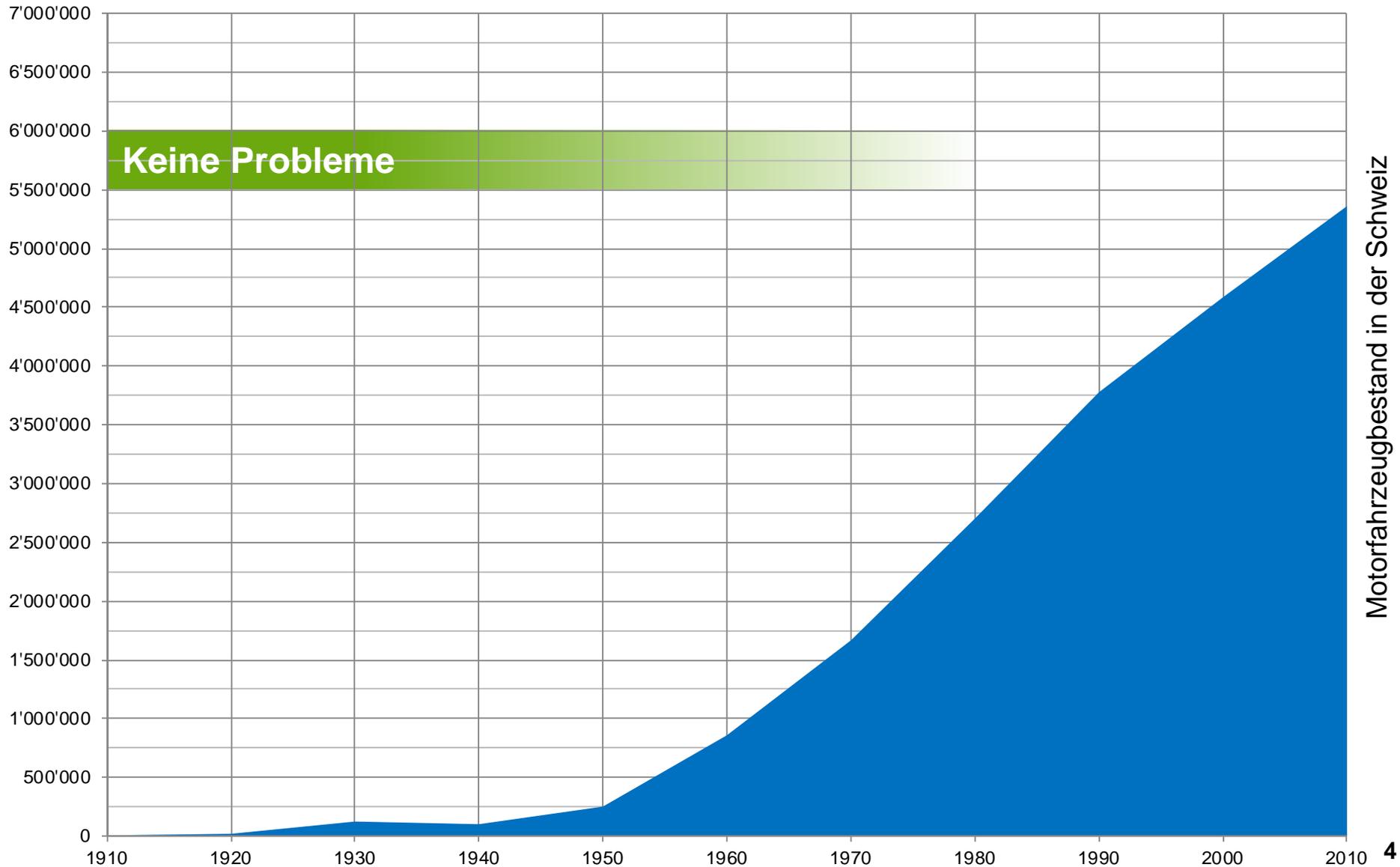


In den grossen Städten leben $\frac{1}{3}$ bis $\frac{1}{2}$ der Haushalte ohne eigenes Auto 2

Bedürfnis JA, zusätzliches Potential ?

- Das **Bedürfnis** nach autofreiem/-armen Wohnen ist – zumindest in den grösseren Städten – **nachgewiesen**
(Bsp: CS-Wohnliegenschaften 2012 in sehr gut erschlossenen Gemeinden: 25% bis 50% unvermietete Parkplätze)
- Es ist **unklar**, ob autofreie-/arme Siedlungen einen Einfluss auf **gesamthft** das **Verkehrsaufkommen reduzieren**
(Wohnen in diesen Siedlungen vor allem Leute, die ohnehin kein Auto besitzen oder werden neue Kreise zum Autoverzicht animiert?)
- **Lokal** können autofreie/arme Siedlungen einen **wichtigen Beitrag zur Entschärfung der Verkehrsprobleme** leisten

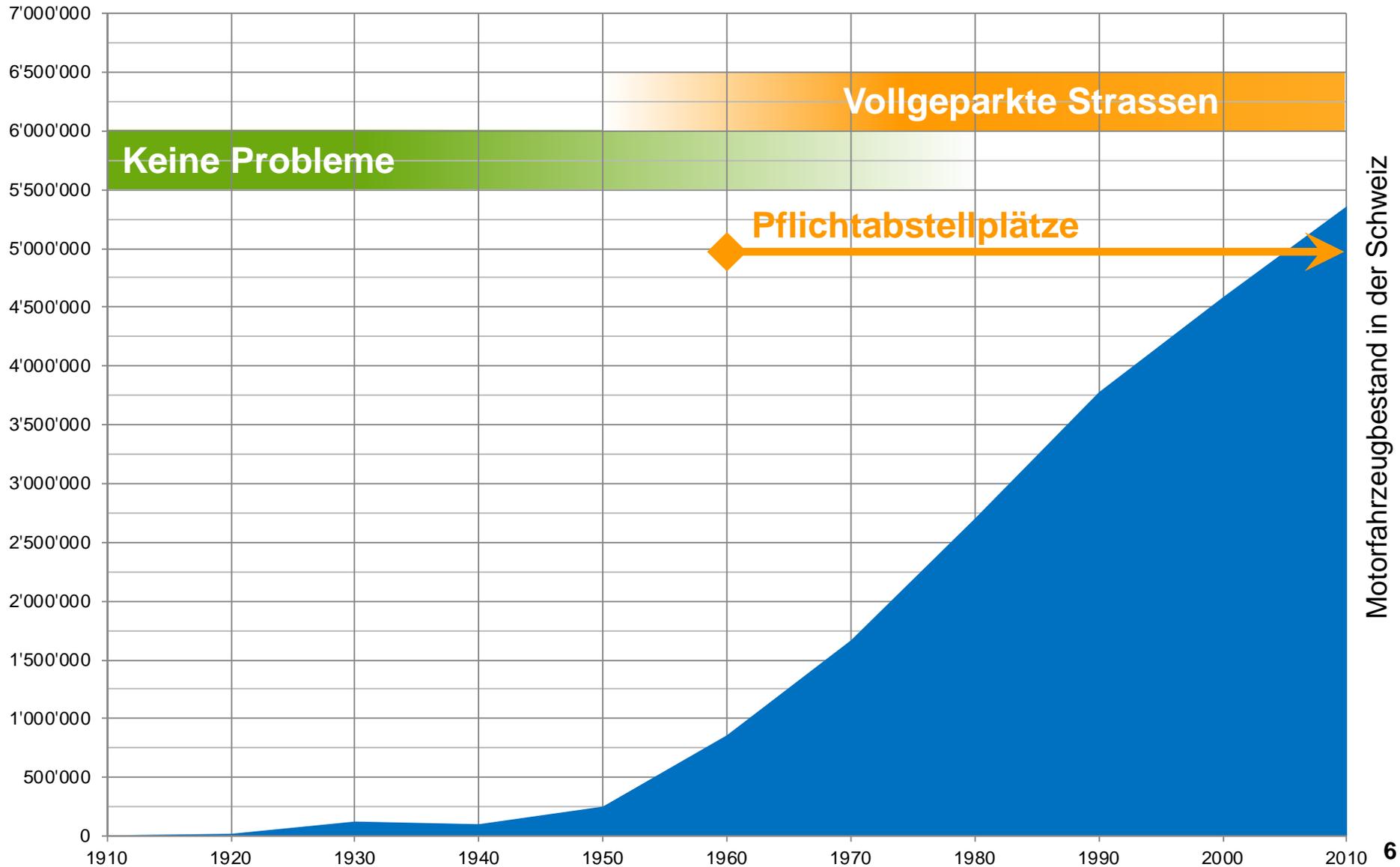
Weshalb Vorschriften über Abstellplätze? (1)



Weshalb Vorschriften über Abstellplätze? (2)



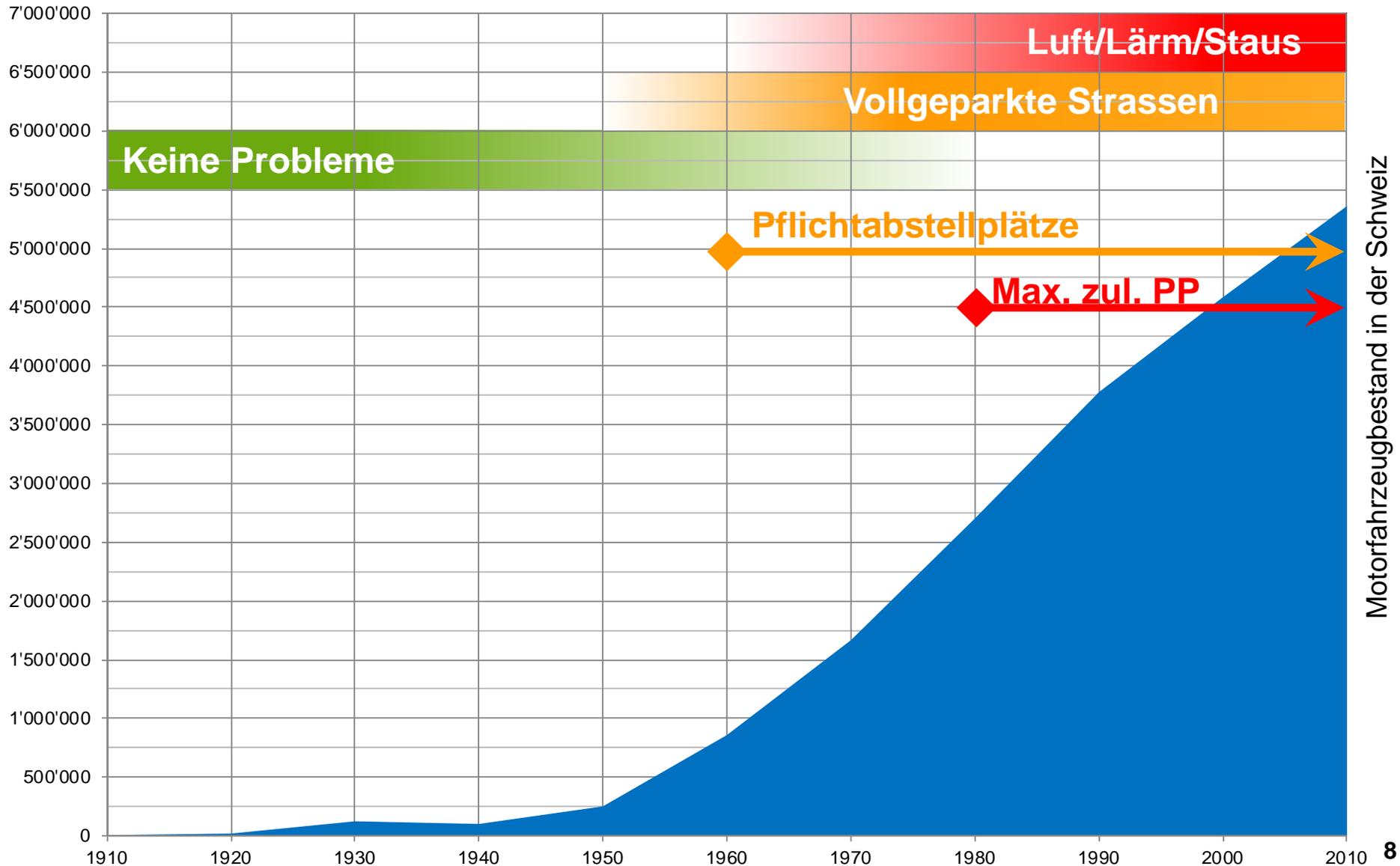
Weshalb Vorschriften über Abstellplätze? (4)



Weshalb Vorschriften über Abstellplätze? (4)



Weshalb Vorschriften über Abstellplätze? (5)



Weshalb Vorschriften über Abstellplätze? (6)



Warum überhaupt (Pflicht-)Abstellplätze

- Parkplatzvorschriften sind ein **Eingriff in die Eigentumsfreiheit**
 - Keine Vorschriften bis in die 60er Jahre des 20. Jahrhunderts (Winterthur bis 1963)
- Probleme mit **abgestellten Fahrzeugen auf den Strassen**
 - **Minimalvorschriften** (Pflichtabstellplätze) ab den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts (Winterthur 1964)
- **Probleme mit der Luftqualität, dem Verkehrslärm und den Verkehrsmengen** (Platzbedarf Verkehrsinfrastruktur, Staus)
 - **Maximalvorschriften** (Begrenzung der Abstellplatzzahl) gegen Ende des 20. Jahrhunderts (Winterthur erst 2008)

Beispiele autoarmer Siedlungen in Winterthur

Giesserei, Neuhegi

154 Wohnungen und Gewerbe – 31 und 29 PP



Kanzlei - Wohnen 50+, Seen

16 Wohnungen – 3 PP



Hagmann-Areal, Seen

50 Wohnungen + Arztpraxis – 25 PP

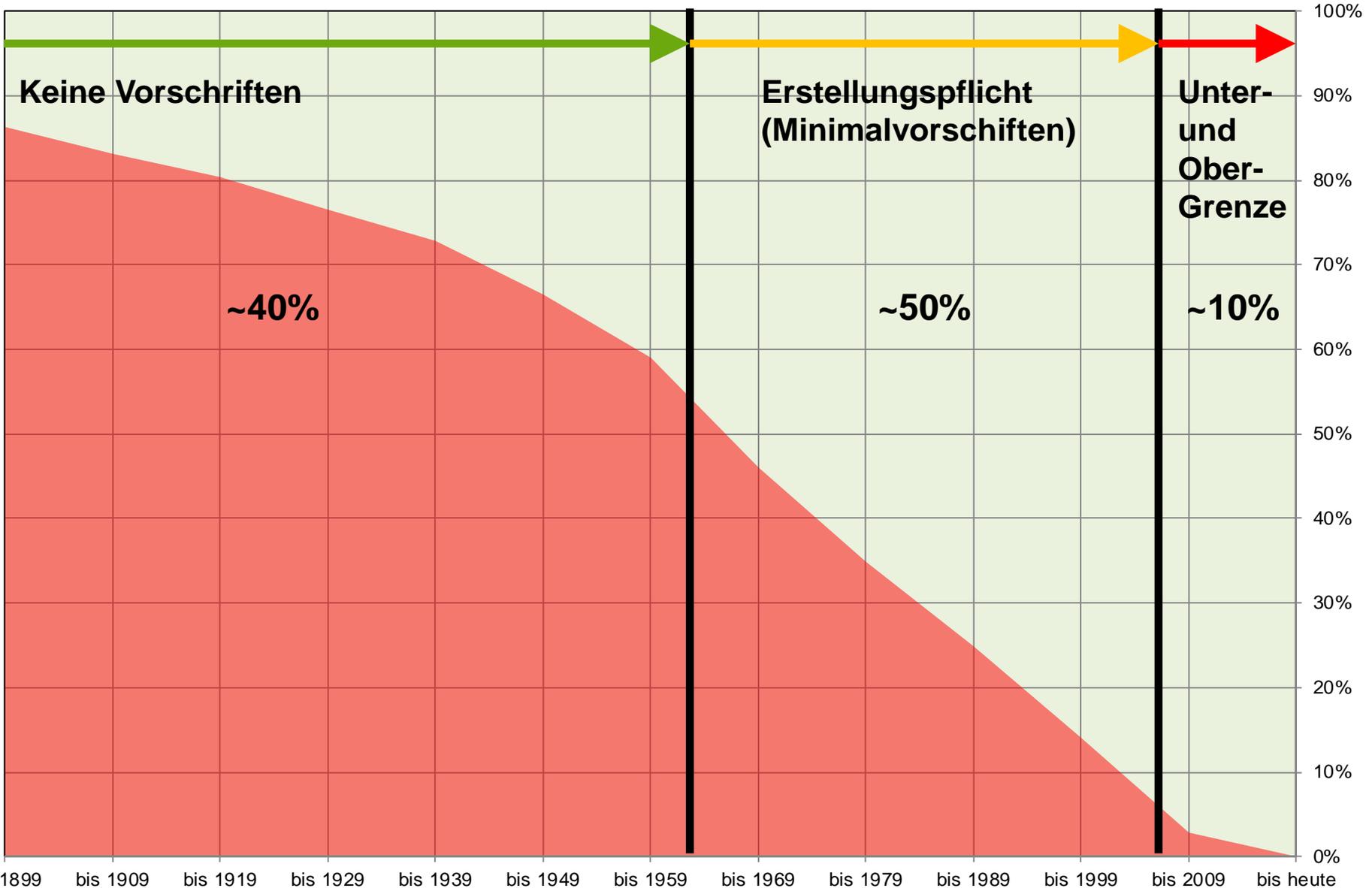


Pappelweg, Oberwinterthur

35 Wohnungen – 17 PP



Bauvolumen nach Erstellungsjahr (Winterthur 2014)



Folgen der Abstellplatzvorschriften

- Abstellplatzvorschriften sind ein sehr träge wirkendes Instrument
- Signifikante Auswirkungen stellen sich erst nach Jahrzehnten ein
- Die heutige Situation ist geprägt von den Vorschriften der letzten 20 bis 50 Jahre
- Dadurch besteht – gemessen an den heutigen Standards und Erfordernissen – in vielen Gebieten ein deutlicher Überhang an privaten Abstellplätzen
- Ein Teil dieses Überhangs wird zweckentfremdet (z.B. Wohn-PP → Pendler-PP!) und führt zu höherem Verkehrsaufkommen

- Autofreies/-armes Wohnen ist heute eine Realität und soll ermöglicht werden
- Lokals können autofreies/-armes Siedlungen einen Beitrag zur Entschärfung der Verkehrsprobleme leisten
- Auf das ganze Verkehrsaufkommen haben autofreie/-arme Siedlungen vermutlich nur einen geringen Einfluss (allenfalls Vorbildfunktion, Leuchtturm-Projekte)

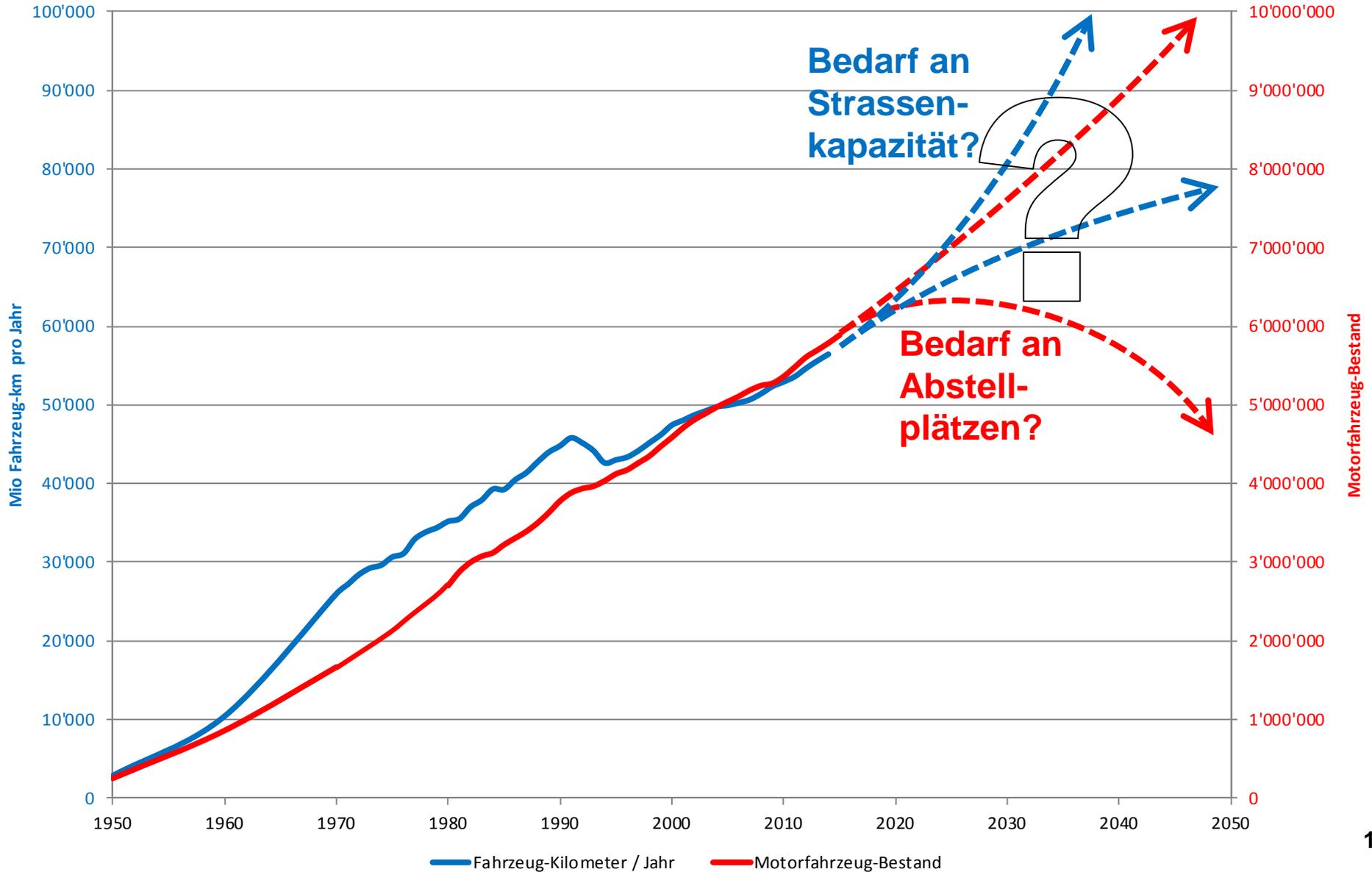
Seit 2011 regelt die **stadträtliche Dienstanweisung** den Parkplatzbedarf in Baubewilligungsverfahren:

*«Autoarme Nutzungen werden gefördert. Wird das Minimum des Parkplatzbedarfs massgebend unterschritten, muss die Bauherrschaft in einem **Mobilitätskonzept** den reduzierten Bedarf nachweisen.»*

Randbedingungen:

- Kein Abstellen der Fahrzeuge im öffentlichen Raum (z.B. keine Anwohnerparkkarten)
- Gute Standortwahl (zentral, gut erschlossen mit öV, LV)
- Mobilitätskonzepte / Controlling (Aufwand beachten!)
- Rückfallebene: Nachweis der Möglichkeit für Pflichtabstellplätze (Verhältnismässigkeit beachten)

Welche Vorschriften brauchen wir für die Zukunft ?



Welche PP-Zahl mit Blick auf die Zukunft? – Thesen

- Das Mobilitätsverhalten steht vor einem grossen Umbruch (Shared Economy, autonomes Fahren, ...)
- Mögliche Tendenzen:
 - Weniger private Fahrzeuge (Uber, Carsharing, ...)
 - Mehr private Fahrzeuge (autonome Fahrzeuge, Fz als zusätzliches Wohnzimmer, Büro, ...)
- Der langfristige Abstellplatzbedarf kann momentan kaum vorausgesagt werden
- Auch ein stagnierender oder verringerter Fahrzeugbestand wird eher (viel?) mehr Fahrten erzeugen
- Die Entwicklung des Fahrzeugbesitzes und der Fahrleistungen könnten sich stark entkoppeln
- Abstellplatzvorschriften als heute wirksamstes Mittel zur Beeinflussung der Verkehrsmenge werden ihre Wirkung verlieren
 - Dringender Forschungsbedarf

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Albert Gubler

Projektleiter Verkehr

Amt für Städtebau

Pionierstrasse 7

8403 Winterthur

Telefon 052 267 41 89

albert.gubler@win.ch

www.staedtebau.winterthur.ch