

Städtekonferenz Mobilität
Conférence des villes pour la mobilité
Conferenza delle città per la mobilità



Autoreduziert Planen, Bauen und Wohnen



Ein Factsheet für Städte und Gemeinden
der Städtekonferenz Mobilität in Kooperation mit:



PLATTFORM
AUTOFREI/AUTOARM
WOHNEN

1. Das Wichtigste in Kürze

Seit 2011 sind in der Schweiz sieben autofreie und autoarme Projekte mit bis zu 0.3 Parkplätzen pro Wohnung realisiert worden. Etliche weitere Projekte sind in Planung oder in Bau. Das autoreduzierte Planen, Bauen und Wohnen ist aus den Kinderschuhen herausgekommen.

Der Anteil der autofreien Haushalte beträgt in den grössten Städten rund 50 Prozent – Tendenz steigend. Mehr und mehr Bauträger reagieren auf die sinkende Nachfrage nach Privatparkplätzen und versuchen autoreduziert zu planen. Sie wollen ihre Projekte nicht unnötig verteuern.

Städte und Gemeinden sind gefordert. Nutzen sie ihren Handlungsspielraum bei der Bewilligung nicht, kann mittelfristig ein Überangebot an privatem Parkraum entstehen. Denn mit der starken Zunahme des Automobils wurden in den ersten Nachkriegsjahrzehnten in praktisch allen Orten Gesetze mit einer Parkplatzerstellungspflicht bei Neubauten erlassen. Als neues Richtmass galt nun die Maxime «ein Parkplatz pro Wohnung».

War vor einigen Jahrzehnten noch ein Unterangebot an privaten Parkplätzen vorhanden mit der negativen Folge, dass der öffentliche Raum übernutzt wurde, droht die Entwicklung nun auf die andere Seite zu kippen. Gesucht sind Lösungen, welche die Parkplatzerstellungspflicht flexibler handhaben, gleichzeitig aber auch Garantien bieten, dass die Allmend nicht zugeparkt wird.

Eine kompetente Begleitung seitens der Gemeindebehörden erhöht die Erfolgchancen von autoreduzierten Wohnprojekten. Die Erfolgsfaktoren sind: interessierter Bauherr, adäquate Planung, aktive Gemeinde, geeigneter Standort, verbindliche Parkierungsregeln, erhöhtes Angebot an Veloabstellplätzen, stringentes Mobilitätskonzept, konsequentes Controlling und offene Kommunikation.

Das vorliegende Factsheet animiert kommunale Behörden, aus den bestehenden Beispielen und Erfahrungen wichtiger Akteure zu lernen und dieses Wissen weiterzugeben. Es zeigt:

- **Autoreduziertes Planen, Bauen und Wohnen funktioniert**
- **Eine Absicherung für Städte/Gemeinden ist möglich**
- **Es gibt gute Argumente**
- **Nachfrage ist vorhanden**



2. Warum autoreduziert Planen, Bauen und Wohnen?

An Nachfrage orientieren

Grund für die starke Zunahme des Parkplatzareals ist die praktisch überall geltende Parkplatzerstellungspflicht. Die gesetzlichen Vorgaben für Neubauten sind aber an vielen Orten überholt. Denn in den grössten Schweizer Städten lebt heute rund die Hälfte aller Haushalte ohne eigenes Auto. Es zeichnet sich längerfristig ein erhebliches Überangebot an privaten Parkplätzen ab, wenn die rechtlichen Rahmenbedingungen nicht angepasst werden.

Flächenverbrauch senken

Die Arealstatistik des Bundesamts für Statistik aus dem Jahr 2015 zeigt, dass zwischen den Erhebungsjahren 1985 und 2009 das Parkplatzareal mit 56 Prozent den grössten Zuwachs verzeichnete. Das Parkplatzareal hat von 4121 Hektaren auf 6404 Hektaren zugenommen. Das ergibt 5.1 Millionen Parkplätze von je 5 Meter Länge und 2.5 Meter Breite. Unterirdische Parkplätze dazugerechnet, ergibt das geschätzt 8 bis 10 Millionen Parkplätze, also rund 2 Parkplätze für jedes der 4.4 Millionen in der Schweiz registrierten Autos.

Energieverbrauch senken

Die Mobilität spielt für den Energieverbrauch eine wichtige Rolle: Sie macht über einen Drittel des Gesamtenergieverbrauchs aus. Aus diesem Grund sind die Ziele einer 2000-Watt-Gesellschaft nur sehr schwierig ohne Massnahmen bei der Mobilität zu erreichen.

Sicherheit und Lebensqualität erhöhen

Zudem laufen zurzeit gesellschaftliche Veränderungsprozesse, welche Fragen wie die Sicherheit von spielenden Kindern oder geringere Umweltbelastungen im Wohnumfeld höher gewichten.

**Autoreduziertes Planen, Bauen und Wohnen:
Als autofrei gilt: bis 0.2 Parkplätze/Wohnung.
Als autoarm gilt: 0.2 bis 0.5 Parkplätze/Wohnung.**



3. Nutzen

Autofreie und autoarme Projekte bieten für Städte und Gemeinden Vorteile:

- Motorisierter Verkehr auf lokalem Strassennetz wird reduziert.
- Kosten für teuren MIV-Infrastrukturausbau werden gesenkt.
- Nahstrukturen (Einkauf, Freizeit etc.) werden gestärkt. Die Quartiere werden belebt.
- Eingesparte Parkplätze, reduzierte Infrastruktur und bauliche Verdichtung führen zu Flächengewinn ohne Verlust an Wohnqualität.
- Wegfall von Garagen ermöglicht mehr Gestaltungsspielraum für Grün- und Freiraumplanung. Zudem wird die städtebauliche Flexibilität durch freiere Parzellierung erhöht.
- Bewohnende bewegen sich mehr dank Förderung des Velo- und Fussverkehrs.
- Projekte leisten einen Beitrag zu energiesparenden Strukturen und 2000 Watt-Gesellschaft.
- Projekte mit erhöhter Lebensqualität verhelfen der Gemeinde zu einem besseren Image.

Auch die Bauherren und Bewohnenden profitieren:

Bei der Realisierung von autoreduzierten Projekten können Bauherren bei gleichbleibender Qualität günstiger bauen. Die Kostenvorteile können sie den Mietenden weitergeben und in alternative Mobilitätsangebote investieren. Sie erhalten zusätzliche Gestaltungsfreiheit, weil Restriktionen durch den zu erstellenden Parkierungsraum teilweise wegfallen.

Die Bewohnenden – insbesondere Kinder und ältere Menschen – profitieren von reduzierten Gefahren durch fahrende Motorfahrzeuge. Kinder finden mehr Platz zum Spielen. Die zusätzlichen Spiel- und Erfahrungsmöglichkeiten sind eine wichtige Voraussetzung für eine kindgerechte Entwicklung.



4. Wie Städte und Gemeinden fördern können

Um autoreduzierte Projekte zu ermöglichen, können Städte und Gemeinden:

1. Die Regelungen zur Parkplatzerstellung den heutigen Verhältnissen anpassen
2. Bauherren aktiv über die Möglichkeiten des autoreduzierten Bauens informieren
3. Interessierten Projektpartnern Wissen zum autoreduzierten Planen und Bauen vermitteln

Die best practice-Beispiele auf der Website www.wohnbau-mobilitaet.ch zeigen die Bandbreite der funktionierenden Sicherungs- und Kontrollinstrumente betreffend Autofreiheit in Wohnprojekten auf. In Kapitel 8 finden sich zudem Beispiele, wie die Behörden aktiv werden können.

Bei der Realisierung von autoreduzierten Wohnprojekten stellen sich einige Herausforderungen. Diese können mit geeigneten Mitteln überwunden werden:

Herausforderung	Antwort
Der öffentliche Raum wird zugeparkt.	Mit Bauherren verbindliche Sicherungsmechanismen finden und Dialog mit Anwohnerschaft suchen.
ÖV- und LV-Netze werden überlastet.	Kosten für Netzausbau in Relation zu gespartem MIV-Ausbau setzen und Infrastrukturentwicklung gesamtheitlich planen.
Die Bedürfnisse der Bewohnerschaft ändern sich mit der Zeit.	Gute Standortwahl und alternative Mobilitätsdienstleistungen verringern das Risiko, dass sich Angebot und Nachfrage auseinanderentwickeln.
Es existieren keine langfristigen Erfahrungen mit solchen Projekten.	Autoreduziertes Wohnen existiert im Ausland seit den 1990er Jahren.
Autoreduziertes Wohnen führt zu Ghettoisierung.	Austausch zwischen Bewohnenden und Quartier mittels Anlässen etc. fördern.
Es gibt juristische Schwierigkeiten/Unsicherheiten mit Fragen zur Parkierung.	Das Studieren von best practice-Beispielen ermöglicht die Wahl einer massgeschneiderten Lösung.
Der Beratungs-, Begleitungs- und Kontrollaufwand steigt.	Autoreduziertes Wohnen boomt. Erfahrungsaustausch reduziert Aufwände.



5. Der Markt für das autoreduzierte Wohnen

Für Bauherren ist es zentral, dass sie nicht am Markt vorbei planen. Auch Städte und Gemeinden haben kein Interesse an leerstehendem Wohnraum. Allerdings entwickelt sich der Markt eher so, dass grosszügig realisierter und teurer Parkraum zum Vermietungs- und Verkaufsrisiko wird.

Fakten

Gemäss Mikrozensus¹ nimmt die Zahl der autofreien Haushalte in den grössten Schweizer Städten stetig zu.

Grossstädte	2000	2005	2010	Weitere Orte / Gebiete*	2010
Schweiz	20 %	19 %	21 %	Luzern	42 %
Basel	45 %	52 %	55 %	St. Gallen	33 %
Bern	42 %	45 %	53 %	Agglomerations-Kerngemeinde	37 %
Lausanne	34 %	35 %	44 %	Übrige Gemeinde Agglomerationskernzone	19 %
Genf	30 %	36 %	40 %	Periurbane ländliche Gemeinde	10 %
Zürich	42 %	44 %	48 %	Isolierte Stadt	19 %

* = Daten aus Mikrozensus 2010 dienen der Abschätzung des Potentials auch ausserhalb von Grossstädten – Daten zu Vorjahren sind nicht vollumfänglich vergleichbar.

Beispiele

Heute besteht ein Vermietungsrisiko bei Parkplätzen, falls zu grosszügig Parkraum erstellt wird:

- Gemäss Zahlen der Bruppacher Verwaltungs AG sind in den äusseren Stadtzürcher Kreisen wie Schwamendingen, Oerlikon und Seebach gegen 10 % der Parkplätze nicht vermietet.
- Die Credit Suisse hat bei einer Auswertung ihrer Wohnliegenschaften grosse Leerstände an sehr gut erschlossenen Lagen gefunden. Durchschnittlich sind dort 29 % der Parkplätze nicht vermietet (Beispiele: Döttingen AG, Wollerau SZ, Othmarsingen AG, Dietikon ZH).
- Die Baugenossenschaft Sonnengarten in Zürich-Höngg verliert bei einer 1997 erstellten Siedlung mit 222 Wohnungen CHF 100 000.– pro Jahr an Mieteinnahmen, weil nur 57 % der Parkplätze an die Bewohnenden vermietet werden können. Fremdvermietung ist infolge der peripheren Lage schwierig.

Eine Marktstudie im Grossraum Bern² belegt das Potential für autofreies Wohnen. Das Potential der sehr interessierten Haushalte liegt in Bern bei rund einem Drittel und in den umliegenden Gemeinden der Region bei einem Viertel aller Haushalte. Das sind absolut je rund 20 000 Haushalte. Rund 17 000 Haushalte würden in eine parkplatzfreie Siedlung ziehen, rund 12 000 wären zudem bereit, vertraglich auf den Besitz eines Autos zu verzichten.

Autoreduziertes Wohnen – ein Nischenangebot für Grossstädte? Die Zahlen der Credit Suisse (s. o.) belegen, dass ein erheblicher Parkplatzleerstand auch in kleineren Orten auftreten kann. Entscheidend für die individuelle Wahl des Verkehrsmittels ist die ÖV-Erschliessung. So gibt es auch in isolierten Kleinstädten, Agglomerationsgemeinden bis hin zu ländlichen Zentrumsorten gut erschlossene Lagen, welche ein Leben ohne eigenes Auto ermöglichen. Als Indikator hierzu dient die ÖV-Güteklasse nach ARE³. Die bisher realisierten best practice-Beispiele in der Schweiz belegen, dass eine ÖV-Güteklasse B hinreichend ist. Wenn alle anderen Faktoren (Wille der Beteiligten, Förderung alternativer Mobilitätsformen etc.) stimmen, genügt sogar «nur» Güteklasse C.

¹ Mikrozensus Mobilität und Verkehr: Amt für Raumentwicklung ARE / Bundesamts für Statistik BFS

² Marktstudie für Nachhaltiges Wohnen im Raum Bern, Juni 2007, Büro für Mobilität – im Auftrag der Liegenschaftsverwaltung Stadt Bern und weiterer Projektträger (Gemeinde Ostermundigen, VCS Sektion Bern u. a.)

³ ÖV-Güteklassen, Bundesamt für Raumentwicklung ARE: <https://map.geo.admin.ch> → Bevölkerung und Wirtschaft → Verkehr → ÖV-Güteklassen ARE

6. Erfahrungen und Erfolgsfaktoren

Autoreduziertes Planen, Bauen und Wohnen funktioniert. Dies belegen existierende inländische und ausgewählte ausländische best practice-Beispiele. Weitere autoreduzierte Wohnprojekte sind in Realisierung, beispielsweise in Basel, Bern, Genf, Lausanne, Neuenburg, Winterthur und Zürich.

Die heute realisierten best practice-Wohnprojekte sind Pionier-Projekte. Sie kämpften teils mit grossen Problemen bei den rechtlichen Rahmenbedingungen. Heute ist der Weg für Nachfolgeprojekte geebnet. Alle bestehenden Projekte sind erfolgreich in der Vermietung. Der Autoverzicht der Mietenden ist durchsetzbar und schafft im Alltag keine Probleme. Für den Erfolg der bestehenden Projekte waren die folgenden Faktoren entscheidend:

- Alle Betroffenen (Behörden, Politik, PlanerInnen, AnwohnerInnen) sollten gut vernetzt und früh eingebunden werden. Das Projekt muss in der Standortgemeinde abgestützt sein.
- Eine offene Kommunikation gegenüber allen Anspruchsgruppen sowie eine professionelle Öffentlichkeitsarbeit helfen Reibungsverluste zu vermeiden.
- Es braucht klare Ziele von Anfang an und einen permanenten Willen zur Realisierung.
- Ein guter Standort (gute ÖV-Erschliessung) reduziert die längerfristigen Risiken.
- Ausnahmegenehmigungen, Besucherparkplätze und Warenumsschlag sowie Sanktionen bergen Konfliktpotential – sie müssen klar geregelt werden.
- Autoreduzierte Wohnprojekte bedingen ein stark erhöhtes Angebot an Veloabstellplätzen.
- Es braucht ein Mobilitätskonzept. Dieses muss aktiv unter Einbezug der Bewohnenden und Nutzenden umgesetzt werden.
- Ein grösserer Gewerbeanteil kann ein Stolperstein sein, da der Kundenverkehr potentiell weniger einfach autofrei gestaltet werden kann.



7. Hilfsmittel, Instrumente und Beratung finden

Eine umfassende Sammlung des aktuellen Wissens zum autoreduzierten Planen, Bauen und Wohnen findet sich auf der Website des VCS-Projektes Plattform autofrei/autoarm Wohnen:
www.wohnbau-mobilitaet.ch

Rechtliche Grundlagen

Die Vereinigung für Landesplanung VLP-ASPAN hat die verschiedenen rechtlichen Grundlagen in allen 26 Kantonen sowie in ausgewählten Gemeinden zusammengestellt.

Beispiele

Zu finden sind umfassende Informationen zu den sieben existierenden inländischen und einigen ausländischen best practice-Beispielen.

Planen und Bauen

Wichtigster Erfolgsfaktor für ein autoreduziertes Wohnprojekt ist der Standort. Mit einer Checkliste kann eruiert werden, ob ein Areal für autoreduziertes Wohnen geeignet ist. In einem weiteren Schritt kann das bewährte «MobilityRating Wohnsiedlung» angewendet werden. Für eine weitergehende Evaluation sind auf der Website zusätzliche Hintergrundinformationen zu finden.

Detail-Informationen und Beratung

- Beispiel Kanton Bern – umfassende Grundlagen inkl. Musterdokumente, Vorgehen und Leitfaden für die Erstellung eines Mobilitätskonzepts:
www.vcs-be.ch → Autofreies Wohnen
- Beispiel Stadt Luzern – Studie von Thomas Wozniak, Hochschule Luzern HSLU: «Autoarmes Wohnen und Arbeiten, Stadt Luzern – Grundlagen und Empfehlungen», 2014 – Download unter:
www.wohnbau-mobilitaet.ch → Hintergrund → Literatur
- Adressen zu Fachpersonen, öffentlichen und privaten Fachstellen:
www.wohnbau-mobilitaet.ch → Planen & Bauen → Beratung



8. Beispiele aus Städten, Gemeinden und Kantonen

Stadt Baden

Juristische Voraussetzungen schaffen: Die vom Regierungsrat am 11. Februar 2015 genehmigte Bau- und Nutzungsordnung (BNO) der Stadt Baden sieht explizit vor, autofreies Wohnen mit einer Reduktion bis auf null Parkplätze in der Kernzone zu ermöglichen. Voraussetzungen sind ein Mobilitätskonzept, ein periodisches Controlling sowie die rechtliche Sicherstellung des Mobilitätskonzeptes durch entsprechende Verträge und Einträge im Grundbuch. Die Genossenschaft Lägern Wohnen hat auf die Revision der BNO gewartet und will nun mit den geänderten Voraussetzungen ein autofreies Projekt im Zentrum der Stadt Baden realisieren. Geplant sind 16 Wohnungen und drei Studios ohne Parkplätze. Die Einkaufsgelegenheiten, Restaurants etc. befinden sich in Fussdistanz.

Stadt Biel

Projekt aktiv unterstützen: Im August 2010 hat der Gemeinde- und Stadtrat von Biel beschlossen, das Areal Neuengasse/Fabrikgässli der Genossenschaft FAB-A im Baurecht abzutreten. Damit verknüpft war der kommunale Wille, autofreies Wohnen in Biel zu ermöglichen. Gemäss Vertrag mit der Stadt ist die Genossenschaft verpflichtet, im Rahmen der gesetzlichen und vertraglichen Bestimmungen auf dem Baurechtsgrundstück eine autofreie Siedlung zu realisieren. Sicherungsmechanismen gegenüber den Mietenden sind implementiert. Seit Herbst 2014 sind die 20 Wohnungen der Siedlung bezogen.

Stadt Basel

Keine Parkplatzerstellungspflicht: Der Kanton Basel-Stadt kannte nie eine Parkplatzerstellungspflicht. Bauträger sind also frei, autoreduzierte Projekte zu realisieren. Dies wird von der Stiftung Habitat beim Projekt Erlenmatt Ost genutzt. Erstellt wird eine Siedlung mit 300 Wohnungen. Die Parkplatzquote beträgt 0.1 Parkplätze pro Wohnung. Dazu werden rund 1200 Veloabstellplätze erstellt. Die Siedlung erhält zudem einen eigenen Mobility-Standplatz mit zwei Autos. Bezug der Siedlung: Frühjahr 2017.

Kanton Bern

Anpassung der Gesetzgebung auf Grundlage funktionierender Beispiele: Der Kanton Bern ist Heimat zweier Pionierprojekte: nämlich der ersten autofreien Siedlung der Schweiz, dem Projekt Burgunder in Bern-Bümpliz von npg ag und Wok Burgunder AG sowie dem Projekt Oberfeld der Baugenossenschaft Oberfeld in Ostermundigen. Der Kanton hat dem Umstand Rechnung getragen, dass das autofreie Wohnen funktioniert. Am 1. August 2014 wurden die kantonalen Bestimmungen zu Parkplätzen gelockert. Von der unteren Grenze der zu erstellenden Parkplätze kann bei Wohnüberbauungen mit mindestens zehn Wohnungen abgewichen werden, wenn diese auf Bewohnende ausgerichtet sind, die sehr wenige oder keine Motorfahrzeuge besitzen.



9. Impressum

Dieses Factsheet ist im Rahmen der Zusammenarbeit zwischen der Städtekonferenz Mobilität und der Plattform autofrei/autoarm Wohnen PAWO entstanden.

Mit dem Projekt PAWO hat der VCS Verkehrs-Club der Schweiz 2014 die Website www.wohnbau-mobilitaet.ch geschaffen, welche Wohnbauträger und Gemeinden in der Planung und Umsetzung von autoreduzierten Siedlungen unterstützt. Die Städtekonferenz Mobilität war mit ihrem Geschäftsführer in der breit abgestützten Begleitgruppe vertreten. PAWO wurde am Anlass «Autofreies und autoarmes Wohnen im Aufschwung» der Städtekonferenz Mobilität vom 24. November 2014 in Freiburg vor über 100 kommunalen Behördenmitgliedern und weiteren Interessierten vorgestellt.

Hauptträger von PAWO ist der VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Partner ab 2015 sind die Städtekonferenz Mobilität und Fussverkehr Schweiz. Die Partner-Organisationen unterstützen die Plattform mit Expertenwissen, ihren Netzwerken und Kommunikationsleistungen. Sie organisieren fallweise Anlässe und Teilprojekte für die Plattform.

Die Projektleitung hat Samuel Bernhard vom VCS Verkehrs-Club der Schweiz inne. Er ist Ansprechperson für die Plattform und koordiniert schweizweit alle Aktivitäten.

Kontakt

Roman Widmer
Städtekonferenz Mobilität (SKM)
Monbijoustr. 8, Postfach
3001 Bern
Tel. 031 356 32 32
roman.widmer@skm-cvm.ch
www.skm-cvm.ch

Samuel Bernhard
Plattform autofrei/autoarm Wohnen
c/o VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Quellenstrasse 27
8005 Zürich
Tel. 044 430 19 31
info@wohnbau-mobilitaet.ch
www.wohnbau-mobilitaet.ch

Bern/Zürich: November 2015

Bilder: Samuel Bernhard (S. 1, 4, 5, 7, 8), Monika Gutmann (S. 2, 3), npg AG (S. 9)