

Autoarm / autofrei wohnen

Marlène Butz
«Fussverkehr Schweiz»

SVI-Regionalgruppe Zürich
Höck vom 18.1.2011



Übersicht

- Was heisst autofreies / autoarmes Wohnen?
- Der autofreie Lebensstil
- Trägerschaft
- Rechtliche Grundlagen
- Projekte
- Offene Punkte; Erfahrungen

Was heisst autofreies / autoarmes Wohnen?

Autofreies Wohnen bezeichnet ein Wohnangebot, das

- sich an Haushalte ohne (eigenes) Auto richtet mit dem Ziel, für diese Vorteile zu schaffen
- einen nachhaltigen Beitrag zum Umweltschutz leistet und die Volkswirtschaft entlastet
- kinderfreundlich und damit besonders für Familien mit Kindern attraktiv ist
- hohe Wohn- und Freiraumqualität bedeutet
- keine Zufahrt für Autos ausser dem unumgänglichen Zugang für Rettungsfahrzeuge, Feuerwehr, Polizei usw.



Was heisst autofreies / autoarmes Wohnen?

autofrei

- 0 Parkplätze (auch keine Besucher-PP etc.) (Definition Stadt Zürich)
- 0.1 bis 0.2 Abstellplätze pro Wohnung (Definition Deutschland)
- Kein Autoverkehr innerhalb Siedlung
- Mehrheitlich Haushalte ohne (eigenes) Auto
- Vertragsrechtliche Bindung zur Autofreiheit

autoarm / autoreduziert

- 0.2 (bis 0.5) Abstellplätze pro Wohnung
- Kein (wenig) Autoverkehr innerhalb Siedlung
- Ev. auch Haushalte mit eigenem Auto

Was heisst autofreies / autoarmes Wohnen?

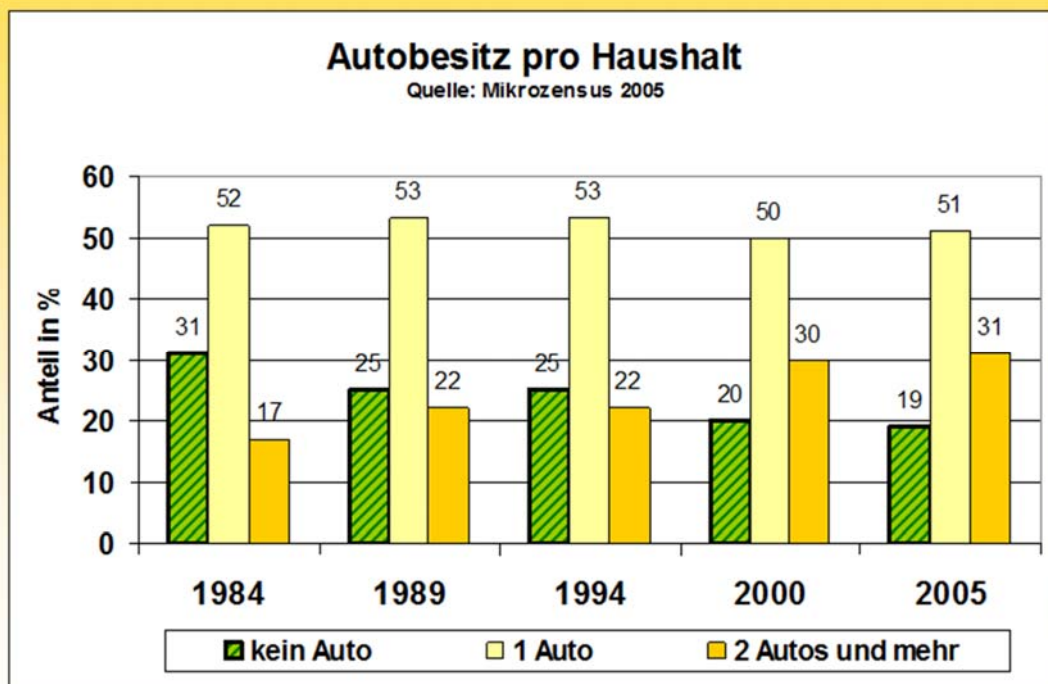
abstellplatzfrei (optisch / räumlich autofrei)

- keine (nennenswerte) Reduktion der Abstellplätze pro Wohnung, d.h. 1 (- 2) Abstellplätze pro Wohnung
- Parkierung am Siedlungsrand; kein Autoverkehr innerhalb Siedlung
- mehrheitlich Haushalte mit eigenem Auto

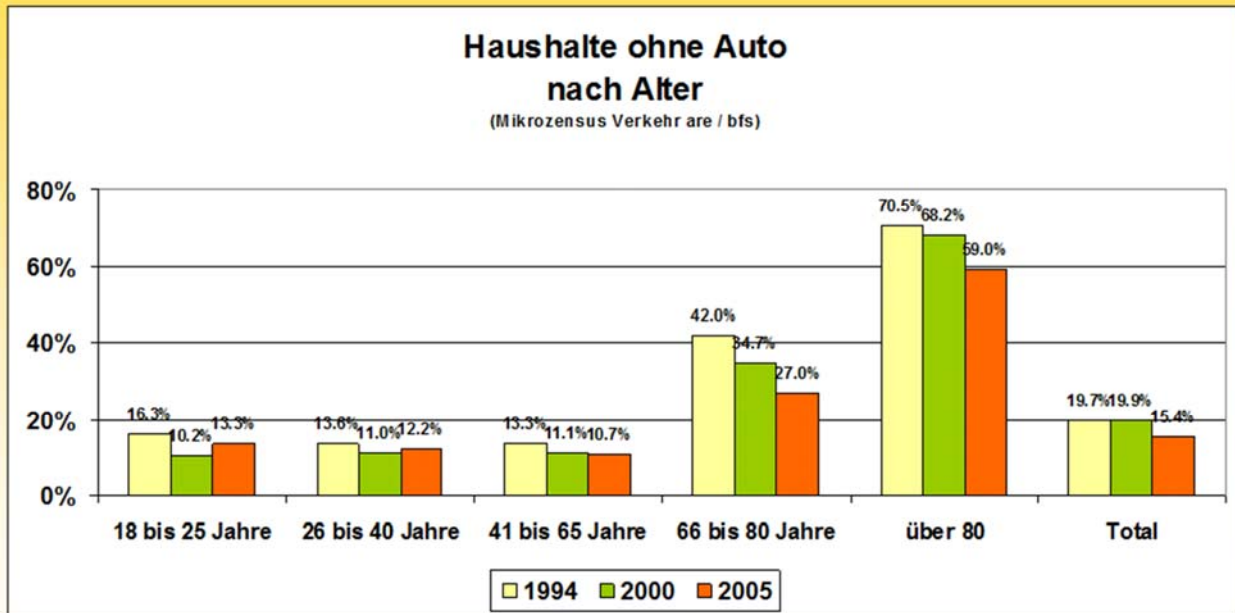
Diese Siedlungen werden fälschlicherweise oft als «autofrei» beworben, sind aber nur abstellplatzfrei bzw. nur mit dem Zusatz «optisch» oder «räumlich» autofrei.

Vorteile insbesondere durch fahrverkehrsfreie Aussenräume für die BewohnerInnen, speziell für die Kinder (spielen etc.)

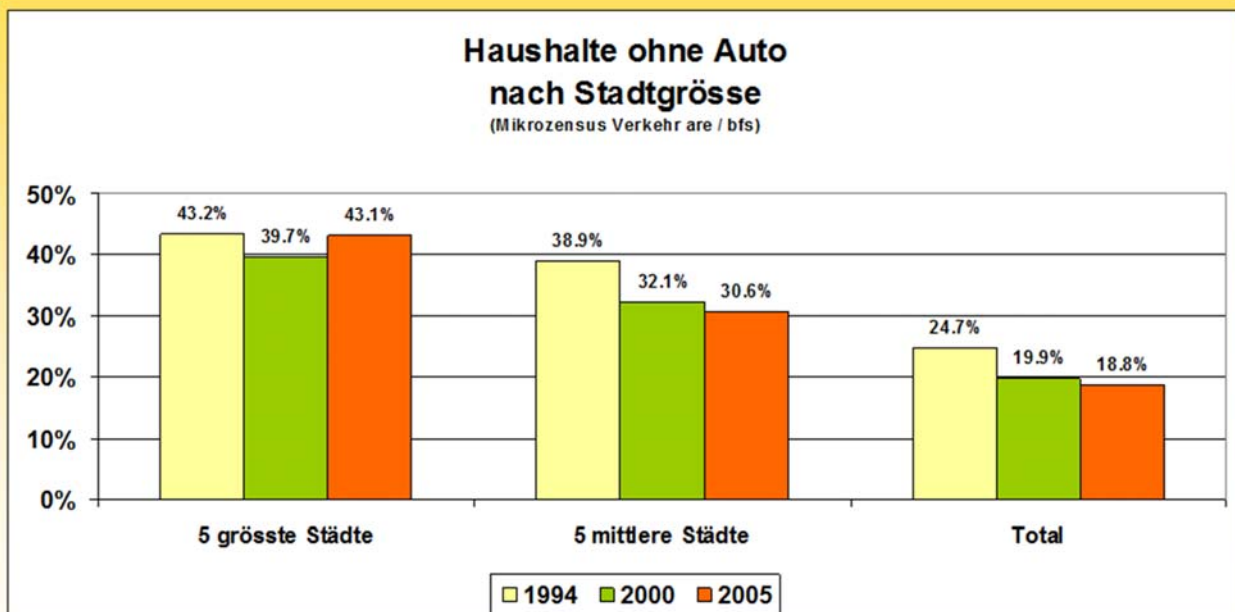
Der autofreie Lebensstil



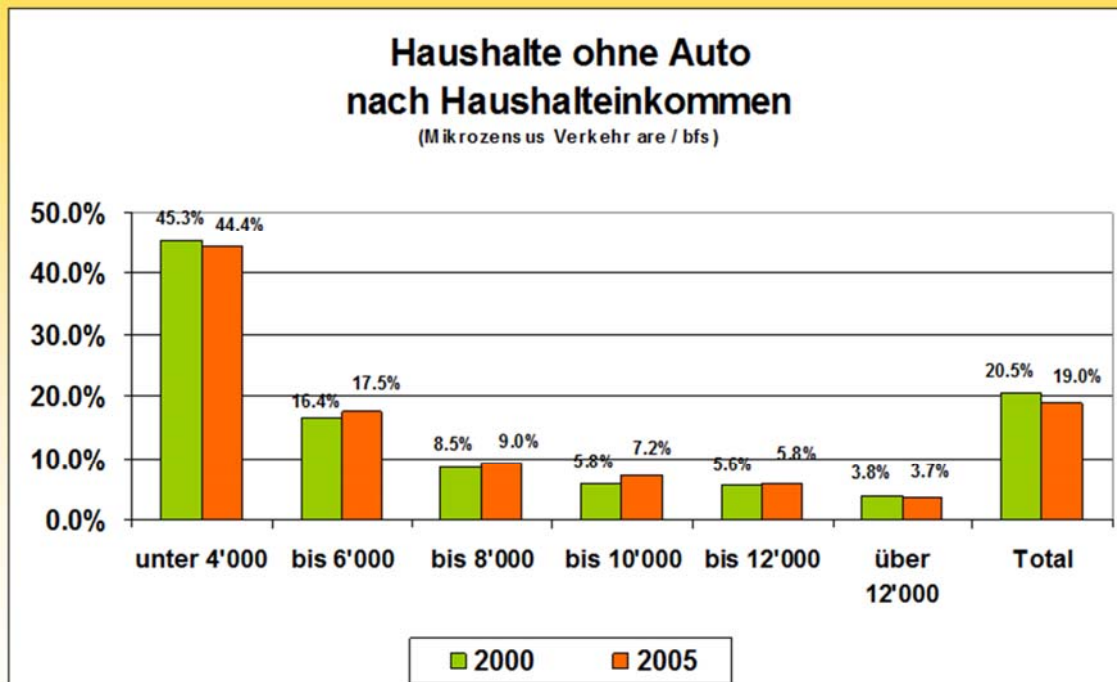
Der autofreie Lebensstil



Der autofreie Lebensstil



Der autofreie Lebensstil



Der autofreie Lebensstil

- **Urbane Eliten**
hoch mobil, v.a. mit öV; Mehrpersonenhaushalt
v.a. Erwerbs-, Ausbildungs- und Freizeitwege
- **Unterprivilegierte Urbane**
geringere Wegdistanzen, weniger ÖV
v.a. Erwerbs- und Freizeitwege
- **Mittelständische Alte**
Geringe Mobilität
v.a. Einkaufs- und Freizeitwege
- **Einkommenschwache Rentnerinnen**
Sehr geringe Mobilität, v.a. Frauen in Einpersonenhaushalten
v.a. Einkaufs- und Freizeitwege

Quelle: Club der Autofreien, Fussverkehr Schweiz et al. 2008. Der autofreie Lebensstil. Bearbeitung: Interface (Luzern)

Der autofreie Lebensstil

Mobilität in autoarmen Siedlungen

- Auto-Abstellplätze für
 - Mobility-Fahrzeuge
 - BesucherInnen
 - Gewerbekundschaft
 - Fahrzeuge für gehbehinderte Menschen
 - Ev. einige wenige am Rand der Siedlung gelegene PP für die SiedlungsbewohnerInnen (z.B. 0.2 PP / Wohnung)
- Gut erreichbare, dezentral gelegene gedeckte Veloabstellplätze
- Gut erreichbare, dezentral gelegene gedeckte Abstellmöglichkeiten für Kinderwägen, fäG etc.
- Verleih von Veloanhängern etc.
- Mobilitätsinformationen (Quartierplan, Haltestellenfahrpläne etc.)
- ev. Mieterticket
- Hauslieferdienst

Der autofreie Lebensstil

Hohe Anforderungen an Aussenräume u. Infrastruktur

- Attraktives, sicheres Fusswegnetz inkl.
 - Querungsmöglichkeiten
 - Verkehrsberuhigungen
 - Rampen
 - fussgängerfreundliche Beleuchtung
 - etc.
- Hohe Aufenthaltsqualität
- Spielmöglichkeiten
- Haltestellen
 - direkte Erreichbarkeit
 - Wartehäuschen mit Sitzgelegenheit, Umgebungsplan
 - etc.
- ev. Quartierladen

Trägerschaft

Betreibermodell

- Investor: Wohnbauunternehmen mit unternehmerischer Zielsetzung, das die Wohnungen auf eigene Kosten erstellt und danach vermietet oder verkauft
- Die Priorität liegt dabei grundsätzlich in den finanziellen Aspekten, Autofreiheit ist nur ein möglicher Baustein für die Vermarktbarkeit
- Im Prinzip relativ wenig Einflussmöglichkeiten der künftigen Bewohnerschaft auf die Planung

Trägerschaft

selbstverwaltetes Modell

- Investorin ist die künftige Bewohnerschaft (Baugruppen, Initiativen, Einzelpersonen), die die Wohnungen auf eigene Kosten erstellen und üblicherweise selbst nutzen, zum Teil auch weitervermieten.
- Am Anfang stehen die autofreie Idee & Lebensqualität, danach tritt eine Phase der Fragen zur Finanzierbarkeit ein, gegen Ende gewinnt die Vervollkommnung des Projektes mit ökologischen und weiteren wohnwertsteigernden Attributen wieder an Bedeutung.
- maximale Einflussmöglichkeiten der künftigen Bewohnerschaft auf die Planung

Trägerschaft

Bsp. Zürich

In Zürich spielen Wohnbaugenossenschaften (genossenschaftlicher Wohnungsbau) und die Stadt (kommunaler Wohnungsbau) eine bedeutende Rolle beim autoarmen Wohnen.

Rechtliche Grundlagen

Gemeinden verlangen PP-Erstellungspflicht

- Vorhalteflächen (Rückfallebene)
 - Freizuhaltende Fläche für Abstellplätze müssen nachgewiesen werden
 - Nachträgliche Erstellung muss möglich sein
 - attraktive Zwischennutzung (z.B. Spielwiese)
 - evtl. Wegfall Vorhaltepflcht nach XY Jahren
 - Muss auch Finanzierung sichergestellt sein?
- Sondernutzungsplanung
 - Reduzierte PP-Zahl wird über einen Gestaltungsplan (Sondernutzungsplan) bewilligt
- Rechtsänderung
 - Z.B. Zürich: Änderung der Parkplatzverordnung

Rechtliche Grundlagen

Zürich, Revidierte PPV (28.11.2010)

- «Die teilrevidierte PPV will ein autoarmes Wohnen ermöglichen. Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, die ein überzeugendes alternatives Mobilitätskonzept vorlegen können, werden aus der Parkplatzpflicht ganz oder teilweise entlassen.»
- Dem erhöhten Wohnflächenbedarf und dem abnehmenden Autobesitz der Bevölkerung wird Rechnung getragen: neu soll grundsätzlich pro 120m² Wohnfläche (bisher: 100) ein Autoparkplatz erstellt werden.
- Dank öV: Ausdehnung der Reduktionsgebiete (= Gebiete, die besonders gut an den öffentlichen Verkehr angeschlossen sind → tiefere PP-Vorgaben)

Rechtliche Grundlagen

Vorgehen in Zürich (PPV)

Wer den Pflichtbedarf unterschreiten will, muss ein begründetes Gesuch im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens stellen. Es braucht

- ein Mobilitätskonzept mit Massnahmen zur Reduktion des Autobesitzes, z.B. Bevorzugung autofreier Nutzer, zumindest kostendeckende Vermietung der PP, Fördermassnahmen im Bereich Velo u. ÖV etc.
- ein Controlling durch die Bauherrschaft, das den Minderbedarf nachhaltig sichert sowie
- eine Rückfallebene: Grundbucheintrag mit der Aussage, dass bei erhöhtem PP-Bedarf nachträglich Pflicht-PP bereitzustellen bzw. Ersatzabgaben zu leisten sind. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen

Rechtliche Grundlagen / Projekte

Siedlung Burgunder, Bern



Rechtliche Grundlagen / Projekte

Siedlung Burgunder, Bern: Erstes offiziell als autofrei deklariertes Projekt in der Schweiz

Autofrei wohnen – ein neuer Trend?

In Bern-Bümpliz entsteht die erste autofreie Wohnsiedlung der Schweiz.

Weitere Projekte gibt es in Ostermündigen, Winterthur und Zürich. Sie

leisten wichtige Pionierarbeit auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft.

Von Richard Liechti*



Autofreies Wohnen wird Realität

Investoren erkämpfen sich das Recht, Wohnungen fast ohne Parkplätze zu bauen



sehen. Neben ökologischen Unternehmern auch Gründe ausschlaggebend. Reduktion der Parkplatz pro Wohnung und Monats Das macht ein Gratis-ÖV-gemeinschaft. Zurhause Wohnungen sei gehalten von Parkplatzbau, sagt fünfte ist nicht vermehrt uns gegen 200.000 Franken Experimentierfreudige schäften treiben in Zürich thur insgesamt zwei Projekte Siedlungen (auch De mens 0,2 Parkplätze pro V dmi für autoarme (bis 0 pro Wohnung) voran. Die baung mit 450 Wohn Leutenbach entsteht gibt es rund ein Dutzend l keine in Basel, obwohl c Voraussetzungen idealw

Unspektakulär. Die Siedlung Burgunder in Bern-Bümpliz sieht aus wie viele – was fehlt, ist die Tiefgarage. Foto: A. Huber/epa

PARKING HALB LEER. schweizweit einzige Ot platzbau-Pflicht. Trotzde sich die Bauherren in d maximal zulässigen ÖB

Rechtliche Grundlagen / Projekte

Siedlung Burgunder, Bern

- Zentrale Formulierung in der Baubewilligung bezüglich Parkplätze ist folgende:
«Die Siedlung löst keinen Parkplatzbedarf aus».
- Mit dieser einfachen Formulierung wird klargestellt, dass sich das Projekt ausserhalb der üblichen Normen und Bedarfsnachweisen bewegt
- Bewilligt: 32 Wohnungen
- Erweiterung in Planung auf 80 Wohnungen
- Miete mit Klausel autofrei (Kündigungsgrund)

Rechtliche Grundlagen / Projekte

Siedlung Burgunder, Bern (Mietrecht)

Autofrei bedeutet, dass die BewohnerInnen keinen PP-Bedarf auslösen. Sie haben gegenüber dem Vermieter eine Verzichtserklärung zu unterzeichnen.

- Wird die Vereinbarung nicht eingehalten, muss die Mieterschaft mit einer ausserterminlichen Kündigung des Mietvertrages rechnen.
- Ausnahmen sind möglich, z.B. aus gesundheitlichen oder beruflichen Gründen. Innerhalb eines Perimeters von ca. 300m muss ein Privat-PP nachgewiesen werden.
- Die Anwohnerschaft soll nicht unter einer Pseudoautofreiheit zu leiden haben. Die Vermieterin wurde von der Stadt verpflichtet, über das Einhalten der Vorgaben «Autofreiheit» jährlich einen Bericht zu verfassen und diesen der Quartierorganisation zuzustellen.

Rechtliche Grundlagen

Vauban, Freiburg i.Br.

Ausgehend vom Wunsch nach einem autofreien Stadtteil wurde eine Möglichkeit gefunden, die vorgegebene Stellplatznachweispflicht auszusetzen, wenn in Haushalten kein eigenes Kfz vorhanden war:

- Gründung „Verein für autofreies Wohnen“: übernimmt gegenüber der Baurechtsbehörde Bauherrenfunktion. Autofrei-Haushalte führen den Stellplatznachweis über den Verein.
- Gewährleistung, dass für die autofrei gemeldeten Haushalte (auf einem für diesen Zweck erworbenen Grundstück) bei späterem Bedarf PP gebaut werden können.
- Mitgliedschaft der autofrei gemeldeten Haushalte im Verein mittels einmaliger Zahlung eines Beitrags von ca. 3.500 Euro. Erwerb eines Grundstücks f. PP-Nachweis.
- Die Stellplatznachweispflicht bleibt so lange ausgesetzt, wie der Autofrei-Zustand nachgewiesen wird. Dem Verein obliegt die Kontrolle, durch die jährlich beizubringende erneuerte Autofrei-Erklärung.

Rechtliche Grundlagen

Vauban, Freiburg i.Br.



Projekte

Zürich, Kraftwerk 1 (Genossenschaft)

- Arealfläche: 6'700 m²
- Wohnfläche: 10'000 m²
- Büro- und Gewerbefläche: 2'500 m²
- Anzahl Wohnungen: 80
- Genossenschaftsmitglieder Ende 2007: 382



Wohnformen (Mietwohnungen)

- 3 Gross-WGs/ Suiten / zahlreiche kleine bis mittlere WGs
- 2 WGs mit begleitetem Wohnen für Behinderte
- 4 Wohnungen reserviert für Verein Domicil
- Ein-Personen-Ateliers

Projekte: Kraftwerk 1

Mix von Wohnungen und Gewerbeflächen / Restaurant:

- Rund 260 Menschen wohnen im KraftWerk1
- Gut 100 Personen arbeiten im KraftWerk1 (inkl. Teilzeit)

BewohnerInnen KraftWerk1:

- 185 Erwachsene
- 72 Kinder/Jugendliche bis 16 Jahre
- Weggezogene seit Einzug: 181
Zugezogene: 192



Projekte: Kraftwerk 1

Parkplatzberechnung gemäss Richtlinien

- Wohnen pro 100m² GF → 125 PP
- Büro pro 120m² GF → 30 PP
- Restaurant pro 40m² GF → 5 PP
- Gebiet D: min. 60%, max. 105%
- → mind. 100, davon 12 für BesucherInnen
- → max.168



Aktuelle Situation

- Gebaut: 73 in Tiefgarage und 10 Besucher-PP
- 26 verfügbar für Wohnen, 14 verfügbar für Arbeiten
- 24 Fremdvermietung
- 9 Leerstand
- Für KW1 genutzt 40 plus 10 Besucher-PP
(Besucher-PP nur teilweise KW1; unkontrollierbar)

Projekte

Zürich, Hunzikerareal, Projekt 1



Projekte: Hunzikerareal, Projekt 1

Die «baugenossenschaft mehr als wohnen» plant auf dem Hunziker-Areal eine Wohnsiedlung gemäss Vorgaben der 2000-Watt-Gesellschaft. Die Stadt Zürich hat hierzu das Areal im Jahr 2010 im Baurecht abgegeben.

- Das «Projekt 1» soll Raum für 450 Wohnungen und Räume für gemeinschaftliche Aktivitäten und Quartierinfrastruktur bieten.
- 2020 führten die Stadt Zürich und die Karl Steiner AG eine gemeinsame Entwicklungsplanung für das Steiner-/Hunziker-Areal durch und hielten diese in einem städtebaulichen Leitbild fest.
- Auf der Grundlage des Leitbildes wurde 2008 bis 2009 ein Projektwettbewerb durchgeführt. Die Wohnsiedlung soll 2013 bezogen werden.

Projekte: Hunzikerareal, Projekt 1

- Nebst der Einhaltung der ökologischen Richtlinien der Stadt will die Genossenschaft den Ressourcenverbrauch generell einschränken.
- Weiter will sie die Möglichkeiten von Energieproduktion und von ökologischer Aufwertung im Aussenraum mit Blick auf die Förderung der Biodiversität untersuchen.

Projekte: Hunzikerareal, Projekt 1

- «Im Bereich der Mobilität sollen, soweit die gesetzlichen Grundlagen dies zulassen, mit einem entsprechenden Mobilitätskonzept die Anzahl Parkplätze und damit auch Fahrten auf das Notwendige reduziert werden.» (Angaben vor Revision PPV)
- Aktuell (nach Revision PPV): Ziel: Autofreies Wohnen
➔ Parallel zur Einreichung des Baugesuches Ausarbeitung eines Mobilitätskonzeptes.
- Als Ersatz für die Parkplätze ist ein attraktives Angebot an Fahrradabstellplätzen, Elektrowelos und Carsharing-Fahrzeugen geplant.
- Besucher-PP sind vorgesehen.
- Erbringen des planerischen Nachweises, dass zur Not auf dem Areal ein Parkhaus erstellt werden könnte.

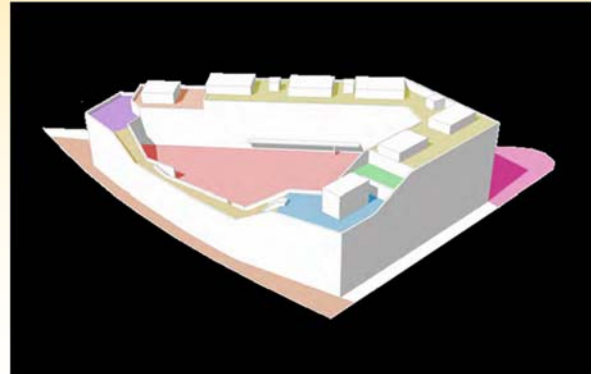
Projekte

Zürich, Genossenschaft Kalkbreite
«Die Kalkbreite - ein neues Stück Stadt»



Projekte: Kalkbreite

- 2006 entwarfen eine Handvoll QuartierbewohnerInnen und Fachleute die Vision einer nachhaltigen Bebauung des Kalkbreite-Areals.
- Vier Jahre später ist aus der Gruppe die Genossenschaft Kalkbreite geworden, die das 6'350 m² grosse Areal (Dreieck zwischen Seebahngraben, Badener- und Kalkbreitestrasse) von der Stadt Zürich im Baurecht übernimmt.
- Die Vision wurde zu einem Projekt verdichtet, das die komplexen örtlichen Rahmenbedingungen meistert und zugleich die Vorgabe eines sozial und ökologisch pionierhaften urbanen Lebensraums in zeitgemässe Architektur umsetzt.



Projekte: Kalkbreite

- Die neue Tramabstallanlage auf dem Areal wird überdeckt. Die 2'500 m² grosse Terrasse über den Geleisen steht BewohnerInnen und Öffentlichkeit als grüner Erholungsraum zur Verfügung.
- Dank ihrer Lage, ihrer physischen Präsenz und den innovativen Nutzungen, wird sich die Kalkbreite rasch zu einem lebendigen Zentrum im Quartier entwickeln und die umliegenden, heute durch Bahngraben und Strassen getrennten Stadtteile miteinander verbinden.



Projekte: Kalkbreite

Mobil ohne Auto

- zentrale Lage, optimale Anbindung an den öffentlichen Verkehr mit Tram, Bus und Zug vor der Haustüre
→ beste Voraussetzungen für eine autofreie Siedlung
- Anstelle einer Tiefgarage werden im Neubau über 300 ebenerdige Veloabstellplätze erstellt.
- Die Bewohn. müssen auf das Halten eines Privatwagens verzichten, die an der Kalkbreite Arbeitenden auf das Auto für den Arbeitsweg.
- Mit dem Baugesuch muss ein Mobilitätskonzept für den reduzierten Parkplatzbedarf einer autoarmen Nutzung eingegeben werden.
- 25% des Normalbedarfs der PP vorgesehen (Gestaltungsplan; revidierte PPV) → in Garage Lochergut, grundbuchamtlich festgehalten
- Besucher-PP auf dem Areal
- Ersatz der 70 PP fürs VBZ-Areal ebenfalls im Lochergut

Projekte

Zürich, Sihlbogen, Baugenossenschaft Zurlinden



Projekte: Sihlbogen

Sihlbogen - Standortvoraussetzungen



Lage



ÖV-Erschliessung

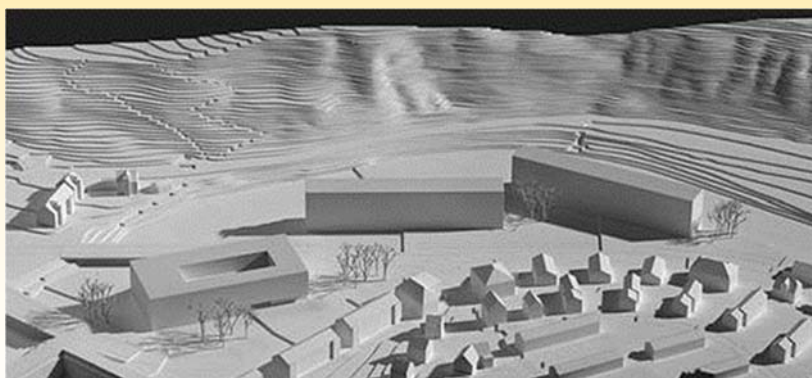


Naherholung

Projekte: Sihlbogen

Zeitplan

- 10. Januar 2011: Beginn Räumungsarbeiten
- ab Februar 2011: Rückbau der bestehenden Gebäude
- Ca. Mai 2011: Hochbau
- Ab Winter 2012/13: Bezug



Projekte: Sihlbogen

- Im Anforderungsprofil für den Projektwettbewerb stand das Ziel «Nachhaltigkeit» zuoberst auf der Prioritätenliste.
- Dies umfasst zum einen die Vision der 2000-Watt-Gesellschaft, auf die sich der Sihlbogen in seiner Architektur, in seinem Energiekonzept und in seinem Mobilitätskonzept ausrichtet.
- Es beinhaltet aber auch die sorgfältige Einbettung in den Kontext einer städtebaulich sehr speziellen Lage, an der Natur, Stadt und Verkehrsströme aufeinander treffen.



Projekte: Sihlbogen

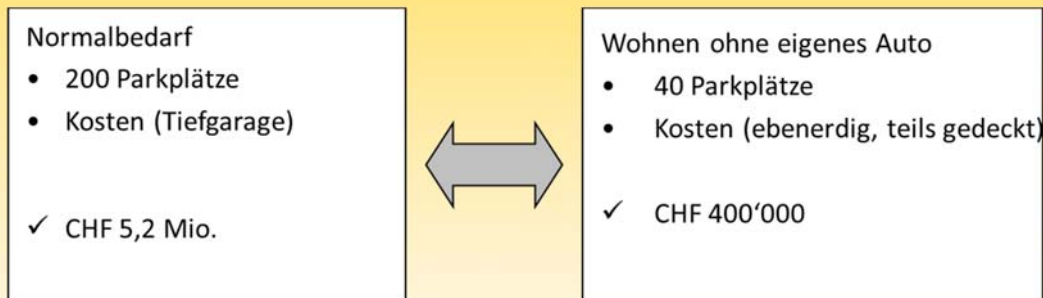
Wohnungen mit eigener S-Bahn-Station und Jahresabo

- Der Sihlbogen wendet sich an eine urbane Mieterschaft, die für ihre Mobilitätsbedürfnisse in erster Linie den öffentlichen Verkehr nutzt.
- Die Lage unmittelbar an der S-Bahn-Station ZH-Leimbach bietet eine exzellente Anbindung: 12 min. bis ZH-HB, 34 min. bis Flughafen, 36 min. bis Zug.
- Die Anzahl PP wird gemäss städtischer PPV auf das gesetzlich geforderte Minimum reduziert
→ Im Sihlbogen gibt es mehr Wohnungen als PP. Für eine weitere Aufwertung ist zudem ein Car-Sharing-Standort vorgesehen.
- Und: Wer im Sihlbogen wohnt, fährt gratis mit der S-Bahn. Das entsprechende Jahresabonnement ist in der Wohnmiete enthalten.

Projekte: Sihlbogen

Finanzierung Mobilitätsdienstleistungen

Kosten der Parkplatzerstellung für 200 Wohnungen



rund 24'000.- Ersparung / Wohnung und 120.- / Monat Zinsertrag (6%)

→ verwendbar für

- Finanzierung / Zuschuss MieterTicket
- Finanzierung / Zuschuss CarSharing-Angebot
- günstigeren Mietzins

... falls keine Ersatzabgabe verlangt

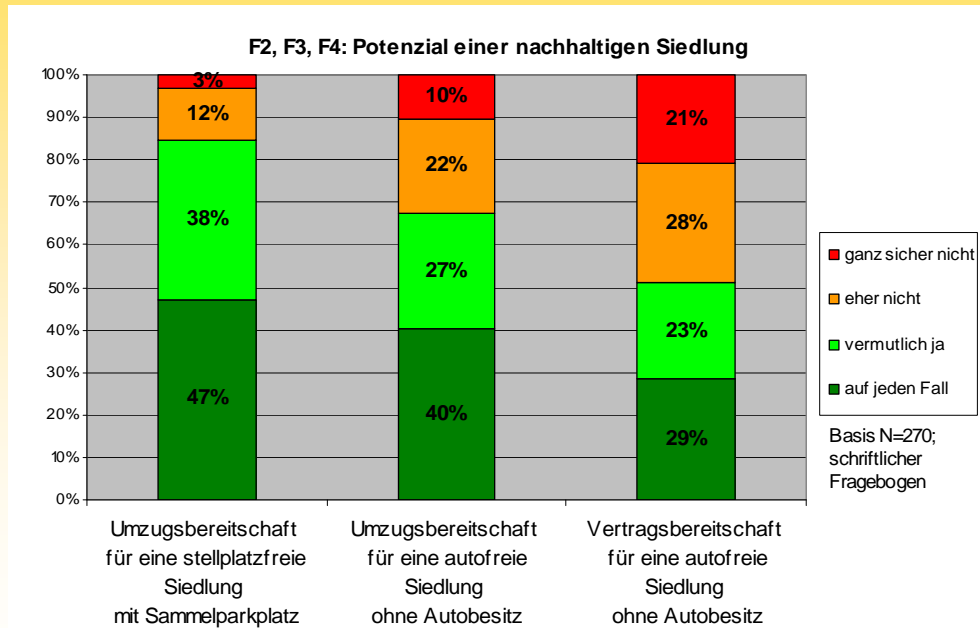
Projekte

Zürich, Kronenwiese (kommunale Siedlung)

- Idee: abstellplatzfrei (optisch / räumlich autofrei) oder autoarm
- 90 Wohnungen, ca. 30 PP vorgesehen
→ Diskussion, ob eine eigene Tiefgarage gebaut wird oder ob die benötigten Parkplätze im Parkhaus Unterstrass zur Verfügung gestellt werden können (Distanz: ca. 250m)
- Betreiber des Parkhauses wäre mit langjährigen, grundbuch-gesicherten Mietverträgen für diese Abstellplätze mit der Stadt ZH einverstanden
- Modell wird im Gemeinderat knapp abgelehnt; Wettbewerb wird ausgeschrieben mit «optional» eine Tiefgarage
→ politische Entscheidung vertagt

Offene Punkte; Erfahrungen

Markstudie Raum Bern



Offene Punkte; Erfahrungen

- Ist eine vertragliche Verpflichtung zur Autofreiheit mietrechtlich zulässig?
- Markt für autofrei nimmt seit 2000 wieder zu
 - Zunahme der Autofrei Haushalte (18 - 40-Jährige)
 - Zunahme bei gut situierte Haushalten (freiwillig autofrei)
- Chancen für autofrei aber nur an hoch zentralen Lagen
- Investoren sehen mehr Nachteile als Vorteile
- Neue Autofrei-Projekte werden auch in den nächsten Jahren selten bleiben
- Autofrei ist nur ein Puzzle-Stein in Gesamtkonzept (Energieeffizient, Nachbarschaft, soziales Umfeld sind wichtig)
- Das Potenzial liegt beim Autofreien Wohnen im Bestand

Weitere Informationen

- www.fussverkehr.ch
- www.wohnenplusmobilitaet.ch

Marlène Butz
Fussverkehr Schweiz
Klosbachstr. 48
8032 Zürich
marlene.butz@fussverkehr.ch