

Autos werden zur lästigen Pflicht

Autoverliehtes Baselbiet? Das Klischee stimmt nur noch halb, denn es gibt immer mehr Neubauten, wo Autolose wohnen sollen. Doch die Hürden bleiben hoch.

Michel Ecklin

Ein Parkplatz pro Wohnung und 0,3 zusätzlich für Besucher: Das schreibt das Baselbieter Gesetz bei neuen Wohnbauten vor, als Mindestvorgabe. Seit 2019 sind bei grösseren Überbauungen jedoch Ausnahmen nach unten erlaubt – und das entspricht offensichtlich einem Bedürfnis. Dort, wo der öffentliche Verkehr und die Läden in der Nähe sind, verzichten Bauherren immer häufiger auf das Erstellen eines Teils der teuren Parkplätze. Im Unterbaselbiet ist das inzwischen bei Quar-

tierplänen an zentralen Lagen fast schon der Normalfall. Denn die Investoren gehen davon aus, dass immer mehr Menschen bewusst auf ein Auto verzichten und sogar bereit sind, sich in ihrem Mietvertrag dazu zu verpflichten. Das rechnet sich für die Investoren auch finanziell. Denn mit dem Bau von Parkplätzen verdient man kaum noch Geld.

Parkplatzreduktionen müssen aber gut begründet sein. Denn die Gemeinden befürchten, dass manche Bewohner doch Autos besitzen und damit die umliegenden Strassen vollstellen. Gleichzeitig dämpfen autolose Siedlun-

gen etwas den Verkehr auf ihren Strassen. Das Abweichen von der Anzahl der Pflichtparkplätze ist dann jeweils eine komplizierte Rechenerie, die in einen Kompromiss mündet.

Eine gänzlich autolose Wohnüberbauung gibt es im Baselbiet noch nicht. Denn der Landkanton gilt in Sachen Parkplatzstellungspflicht trotz der Aufweichung als vergleichsweise streng – ganz im Gegensatz zum Nachbarn in Basel-Stadt, der bei Neubauten kein vorgeschriebenes Parkplatz-Minimum kennt, sondern als einziger Kanton ein Parkplatz-Maximum.



Bümpfiz ist dem Stedtli voraus

Im Ziegelhof in Liestal soll man erstmals im Baselbiet gänzlich autolos wohnen können. Jetzt muss noch die Politik zustimmen.

Die Besitzerin des Ziegelhofs in Liestal, die Coopera Immobilien AG, weiss, wie autoloses Wohnen funktioniert. Die Pensionskassen-Anlagestiftung erstellte vor rund zehn Jahren die Siedlung Burgunder in Bern-Bümpfiz, deren Bewohner kein Auto haben dürfen. Es war das erste solche Projekt in der Schweiz. «Dort haben wir gute Erfahrungen gemacht», sagt Jürg Hari, Leiter Anlageverwaltung bei Coopera. «Daher sehen wir auch im Ziegelhof ein Potenzial für autoloses Wohnen.»

In der geplanten Wohnanlage am Rande des Liestaler Stedtli soll keiner der Bewohner ein Auto besitzen dürfen. Nur fürs Gewerbe und für Besucher sind rund 30 unterirdische Parkplätze vorgesehen. Wie viele Wohnungen es geben wird, ist noch nicht ganz klar. Erst muss der Quartierplan vom Liestaler Einwohnerrat abgesegnet werden.

Eigentlich ist die Lage ideal, um ein Leben ohne Auto zu führen. Bahn, Bus, Läden, Restaurants, Erholungsraum: Das alles könnte sich kaum näher befinden, und das können die Bauherren mit einem Verkehrsgutachten gegenüber den Behörden darlegen. Den Stadtrat hat Coopera bereits überzeugen können, er spricht sich für das



Ganz autofrei: zukünftiges Wohnen im Ziegelhof.

Bild: zvg

Projekt aus. Trotzdem wird es nicht einfach, die Einwohnerräte dazu zu bringen, die Autofreiheit zu genehmigen. «In Liestal ist man immer noch überzeugt, dass es überall möglichst viele Parkplätze braucht», sagt Hari. «Die Challenge liegt allein im Kopf.» Leider, beklagt er, sei der Kanton Baselland mit den erforderlichen 1,3 Parkplätzen pro Wohneinheit nicht sehr fortschrittlich.

Wird die Wohnsiedlung erstellt, wird dafür gesorgt sein, dass sie auch dauerhaft autolos bleibt. Einerseits wird die geforderte Autoloseigkeit in den Mietverträgen festgehalten. Das ist gemäss Quartiervertrag Pflicht, damit nicht öffentliche

Parkplätze im Umfeld beansprucht werden. Andererseits strebt Coopera selbstverwaltetes Wohnen an, mit einem Mieterverein, der sich um Sachen wie Reinigen und Warten kümmert – und später eigenständig Nachmieter suchen wird. Die Selbstverwaltung ist ein wichtiges Element, um autoloses Wohnen zu ermöglichen, wie Hari betont: «So wissen die zukünftigen Mieter von Anfang an, in welche Art von Siedlung sie einziehen werden, inklusive der geforderten Autoloseigkeit.»

In Bümpfiz funktioniert das. Jedenfalls musste dort die Besitzerin nie Sanktionen ergreifen, weil ein Bewohner heimlich ein Auto besessen hätte.

Umnutzung schon eingeplant

In der Zentrale in Pratteln wird man sich überlegen müssen, was mit den überschüssigen Zwangsparkplätzen geschehen soll.

Pratteln Rund 100 der insgesamt 450 Mieter hätten sich in der Zentrale in Pratteln dazu verpflichten können, auf ein Auto zu verzichten. Einer von fünf Bauträgern hätte ganz autofrei bauen können, während die anderen etwas mehr Parkplätze übernommen hätten, so die ursprüngliche Idee der Landeigentümerin Logis Suisse. So wäre man im Durchschnitt über alle 450 Wohnungen hinweg auch auf 0,5 Parkplätze pro Wohnung gekommen. Diesen minimalen Wert hat Logis Suisse aufgrund der sehr zentralen Lage mit der Gemeinde ausgehandelt.

Doch weil Logis Suisse bei allen Projekten stark auf Nachhaltigkeit setzt, suchte das Unternehmen für alle fünf Teile der Zentrale gemeinnützige Bauträger, die ökologisch ausgerichtet sind. So fand sich keine passende Wohnbaugenossenschaft, die bereit war, mehr als die 0,5 Parkplätze pro Wohnung zu erstellen, was nötig gewesen wäre, um die 100 autofreien Wohnungen zu bauen.

Die Baugenossenschaften gingen davon aus, dass so nahe am Bahnhof – jede Viertelstunde fährt eine S-Bahn nach Basel – niemand eigene vier Räder braucht. «Die meisten Genossenschaften wären am liebsten ganz autofrei oder wenigstens



Autos unter dem Altbau: die Zentrale. Visualisierung: Nightnurse Images

autoarm», sagt Marianne Dutli Derron, die bei Logis Suisse für das Projekt verantwortlich ist. «Abgesprungen ist deswegen aber keine.»

Hinzu kommen 0,3 Besucherparkplätze pro Wohnung, die erstellt werden müssen – 150 Stück. Diesbezüglich lässt der Kanton im Moment keinen Spielraum. «Dabei ist aufgrund der Lage nicht davon auszugehen, dass viele Besucher mit dem Auto kommen», sagt Dutli Derron. In der derzeitigen Zwischennutzung kämen die allermeisten mit dem Zug, dem Tram oder dem Velo.

Jetzt müssen die Genossenschaften schauen, wie sie den Bau der unerwünschten Pflichtparkplätze untereinander auf-

teilen. Es ist anzunehmen, dass überschüssige Plätze an Auswärtige vermietet werden müssen. Dutli Derron ist überzeugt: «Parkplätze zu erstellen, lohnt sich in der Regel nicht, auch nicht für private Investoren.»

In der Zentrale drohen nicht vermietete Parkplätze, die Mieten von autolosen Bewohnern in die Höhe zu drücken. Logis Suisse setzt deshalb auf eine günstige Lösung: Es ist geplant, die ehemaligen Lagerräume von Coop in den Untergeschossen zu Parkplätzen umzubauen. «Das ist nachhaltig und spart noch Geld», sagt Dutli Derron. Gleichzeitig gibt es bereits Überlegungen, wie man die vielen Parkplätze früher oder später umnutzen kann.



Kein klares Zielpublikum

Bei der Überbauung Birseckstrasse in Birsfelden kam der private Investor zum Schluss: Es werden wenige Autobesitzer einziehen.

Wie kaum eine andere Gemeinde in der Region leidet Birsfelden unter dem überbordenden Verkehr. Jeden Tag stauen sich auf der Ortsdurchfahrt die Pendlerinnen und Pendler. Logisch also, dass der Gemeinderat alles tut, damit wenigstens die Birsfelderinnen und Birsfelder nicht auch noch ständig ins Auto steigen und die Strassen verstopfen. Der Quartierplan Birseckstrasse, den die Birsfelder Gemeindeversammlung Ende September absegnen hat, ist ein gutes Beispiel dafür.

Pro Wohnung sind hier 0,4 bis 0,6 Parkplätze vorgesehen. Dabei kommt der «Leitfaden für flankierende Massnahmen zur Parkplatz-Reduktion bei Quartierplanungen» der Gemeinde zur Anwendung. Demnach sind als flankierende Massnahmen zum Beispiel das Bereitstellen von Lastenvelos, E-Bikes und Pool-Autos vorgeschrieben. Übersteigt die Nachfrage nach Autoparkplätzen trotzdem das Angebot um über fünf Prozent, sind zusätzliche Massnahmen zwingend, damit die Bewohner wieder dem Mobilitätskonzept entsprechen.

In die gleiche Richtung zielt der «Leitfaden Mobilitätsgutachten», das sich die «Energie-Region Birsstadt» 2018 gegeben hat. Das erklärte Ziel der sieben Verfasser-Gemeinden:



Mehr Spielplatz, wenig Autos: Birseckstrasse. Visualisierung: H.Gugger

Investoren von Wohnbauten ermutigen, beim Ausarbeiten von Quartierplänen Parkplatzreduktionen anzustreben.

Interessant am Beispiel Birseckstrasse ist: Man kann nicht sagen, dass sich die Überbauung nämlich ein sozialer Mix, von überdurchschnittlich günstigen Wohnungen über grosse Familieneinheiten bis hin zum gehobenen Standard hoch oben in einem Hochhaus. Die Investorin, die Credit Suisse Asset Management, befolgt zwar ökologische Grundsätze, ist aber durchaus renditeorientiert. Sie beugt sich den

Bedingungen der Gemeinde, weil sie einen «Wandel in Bezug auf den Autobesitz und die Autonutzung in Städten und den urbanen Gemeinden» festgestellt, wie sie schreibt. «Wir gehen daher davon aus, dass die Parkplatznachfrage in Zukunft weiter sinken wird.»

Im Gegensatz zu dieser nüchternen Betrachtung war die lokale SVP in der Vernehmlassung der Meinung, «dass es sich bei der vorgeschlagenen Kürzung der privat vermieteten Parkplätze um ein politisches Manöver handelt, welches dazu dient, auf die politische Einstellung zukünftiger Mieter einzuwirken». An der Gemeindeversammlung gaben die Parkplätze dann aber kaum zu reden.

«Es herrscht in den Siedlungen ein anderes Wohnklima»

Der Mobilitätsberater Samuel Bernhard erklärt, warum Autolose gerne zusammenleben und wo man am besten für sie baut.

Der ausgebildete Umweltnaturwissenschaftler Samuel Bernhard führt in Basel ein Beratungsbüro für Verkehrsfragen. Ausserdem ist er Projektleiter der Plattform autofrei/autoarm Wohnen. Er besitzt keinen Führerschein.

Herr Bernhard, ist autolos Leben eine Nische, oder ist das ein wachsender Trend?
Samuel Bernhard: Rund 20 Prozent der Schweizer Bevölkerung leben ohne eigenes Auto. Ich gehe davon aus, dass 30 bis 40 Prozent davon es freiwillig tun, also nicht, weil sie sich kein Auto leisten könnten. Das ist schon eine Nische, wobei viele zwar kein Auto besitzen, aber bei Bedarf eines benützen können, dank Carsharing.

Wie beurteilen Sie das Potenzial für autoloses Wohnen in der Agglomeration? Diese gilt ja als besonders autozentriert.
Rund um Basel gibt es derzeit Gebiete, wo bis zu 40 Prozent ohne Auto sind. Es ist schwierig, abzuschätzen, wie gross das Potenzial ist. Aber es können sicher noch mehr werden.

Man kann heute in Agglomerationen gut ohne Auto mobil sein. Aber verzichten die Menschen wirklich ganz auf ein eigenes Auto, oder haben sie doch noch eines und benützen es nur selten?
Ja, das beobachte ich auch. Viele Leute haben nur noch deshalb ein Auto, weil sie ab und zu in die Berge fahren wollen, wo nur selten ein Bus fährt. Den Alltag bewältigen sie mit dem Velo oder dem ÖV. Deshalb ist es wichtig, auch in Randgebieten gute Verbindungen anzubieten. Dann können auch diese Menschen ganz auf ein eigenes Auto verzichten.

Autolos zu leben, ist das eine – sich in einem Mietvertrag dazu zu verpflichten, ist noch mal etwas anderes. Warum machen manche diesen zusätzlichen Schritt?
Es gibt schon Menschen, die gezielt ihr Auto verkaufen, um dann in ein autofreies Umfeld zu ziehen, und so ein neues Lebensmodell ausprobieren. Aber das ist eher selten. Es gibt gerade in den grossen Städten viele Menschen, die gar nie ein Auto hatten, etwa weil sie keinen Führerschein besitzen. Sie funktionieren gut so. Sollen all diese Menschen in einer autofreien Siedlung leben, ist der Wohnungsmarkt für Autolose noch lange nicht ausgeschöpft.

Offenbar bietet es Vorteile, zusammen mit anderen Autolosen in der gleichen Siedlung zu wohnen.
Ja. Die Überbauungen bieten oft eine hohe Lebensqualität, weil zum Beispiel der Aussenraum freundlicher gestaltet ist,



Samuel Bernhard, Mobilitätsberater und selber Autoloser. Bild: jvg

gerade weil man nicht auf den motorisierten Verkehr Rücksicht nehmen muss. Zudem ist in solchen Siedlungen die Partizipation der Mieter meist ausgebauter als anderswo, der soziale Zusammenhalt ist besser. Das suchen manche Mieter gezielt. Es ist sicher kein Zufall, dass oft Baugenossenschaften Bauträger dieser Überbauungen sind. Für viele ist die Autolosegar nicht der Hauptgrund, warum sie hinziehen, sondern weil dort ein anderes Wohnklima herrscht.

Spielen finanzielle Überlegungen eine Rolle? Oft muss man als Mieter einen Parkplatz querfinanzieren, auch wenn man keinen braucht.
Diese Art der Querfinanzierung gibt es, das geben die Investoren inzwischen auch mehr oder weniger offen zu. Aber ich glaube, das ist den wenigsten Mietern bewusst. Deswegen zieht kaum jemand in eine autolose Überbauung.

Was auffällt: Im Baselbiet werden nur in sehr zentral gelegenen Bauprojekten die Parkplätze reduziert. Ist ein sehr guter öffentlicher Verkehr Bedingung für autoloses Wohnen?
Es gibt einige Beispiele dafür, dass es auch in Randgebieten funktionieren kann. Aber es ist ein deutlich kleineres Segment. Was ich jedoch als Berater feststelle: Die Nähe zum öffentlichen Verkehr wird bei Neubau-

«Viele Leute haben nur deshalb ein Auto, weil sie ab und zu in die Berge fahren wollen.»

Samuel Bernhard
Mobilitätsberater

projekten oft zu stark gewichtet. Das sollte nicht das einzige Kriterium sein. Entscheidend ist letztlich die Nähe von Einrichtungen wie Schulen oder Einkaufsmöglichkeiten. Es sollte nicht das einzige Ziel sein, möglichst schnell wegkommen zu können, sondern auch, im Alltag gar nicht erst weit gehen zu müssen. Man sollte im Alltag zu Fuss gehen oder mit dem Velo fahren können, nicht nur auf Zug, Tram und Bus angewiesen sein.

Dann ist es von Vorteil, wenn autoreduzierte Siedlungen gross sind und viele Alltagsfunktionen integrieren, etwa Läden?
Ja, dann kann der Bauherr zum Beispiel auch alternative Mobilitätsangebote vorsehen, etwa Carsharing oder eine Paketannahmestelle. Man kann aber auch dort autoreduziert bauen, wo es bereits viele Alltagsangebote wie Läden hat.

Wie ist das Bewusstsein bei den Behörden: Nehmen sie das Bedürfnis mancher Menschen, in einem autolosen Umfeld zu leben, wahr?
Interessanterweise haben wir in der Region Basel die beiden Extreme: Basel-Stadt ist bei der Reduktion der Parkplatzzahl nach unten sehr liberal, während Baselland vergleichsweise streng ist. In vielen Kantonen wird die Parkplatzfrage an die Gemeinden delegiert. Im Baselbiet beansprucht der Kanton das Recht, selber darüber zu bestimmen. Dabei haben Gemeinden ein grosses Interesse, die Parkplätze zu reduzieren.

Und wie gross ist das Bedürfnis nach Parkplatzreduktion bei den Investoren?
Die Investoren haben eine bestimmte Klientel im Kopf, und sie bieten Konzepte an, wie man die Mobilität für die alltäglichen Wege organisieren kann. Darum wollen sie die Anzahl Parkplätze auch reduzieren dürfen. Immerhin prüft der Kanton Baselland derzeit, ob eine Parkplatzreduktion auch in der Regelbauweise möglich ist, also nicht nur im Rahmen von Quartierplänen wie derzeit.