

Autoreduziertes Planen, Bauen und Wohnen als Herausforderung und Chance

Die Schweiz verfügt mit seinem weltweit einzigartigen ÖV-Angebot über eine Vielzahl an potenziell günstigen Lagen. Dies führt dazu, dass der Anteil der Haushalte ohne eigenes Auto seit vielen Jahren steigt: Velo und Carsharing werden immer beliebter. Dennoch wird das Potenzial für autoreduziertes Planen, Bauen und Wohnen noch immer zu wenig genutzt – selbst in grösseren Städten.



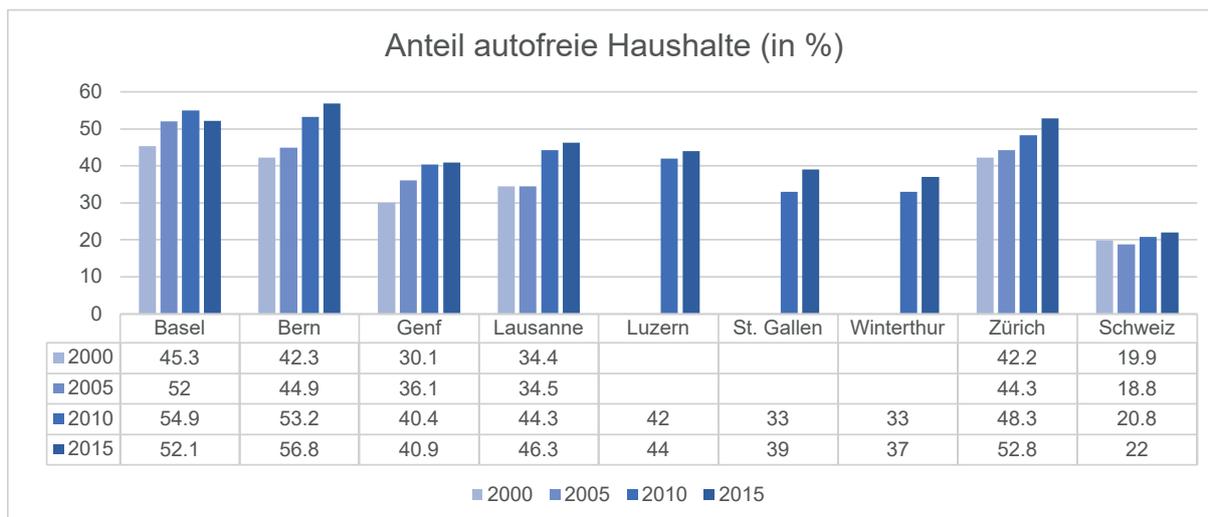
VON
STÉPHANIE PENHER
Mitglied der Geschäftsleitung,
VCS Verkehrs-Club der Schweiz



VON
SAMUEL BERNHARD
Mobilitätsberater, Inhaber des Büros
bernhard Umwelt • Verkehr • Beratung;
PAWO-Projektleiter im Mandat des VCS

Auch gewinnorientierte Bauherrschaften stellen heute zunehmend fest, dass sie durch die Parkplatz-erstellungspflicht mehr Parkplätze erstellen müssen, als sie verkaufen bzw. vermieten können. Denn der Anteil an autofreien Haushalten in den Städten steigt (siehe Diagramm^[1] Abb. 1).

Dieser Trend wird sich fortsetzen. Wer nicht auf ein Auto verzichten will oder kann, setzt vermehrt auf Carsharing oder auf temporäre Automiete. Das hat auch die Autobranche bemerkt: entsprechende Angebote schiessen wie Pilze aus dem Boden. Die Folge: Der Parkplatzbedarf in neu gebauten Siedlungen sinkt tendenziell. Aber auch der Bedarf in bestehenden Siedlungen richtet sich verstärkt nach ausreichend Veloabstellplätzen und Sharing-Angeboten – anstatt nach Autoparkplätzen.



1 | Der Anteil der autofreien Haushalte steigt insbesondere in grösseren Städten.

1 | franz. Übersetzung.

Viele gute Gründe für weniger Parkplätze

Die Erstellung eines Tiefgaragen-Parkplatzes kostet 30 000 Franken und mehr.^[2] Jedoch bleiben Parkplätze an gut erschlossenen Lagen unvermietet. Zahlen der Credit Suisse über den Schweizer Immobilienmarkt 2020 beispielsweise belegen, dass die Ertragsausfälle bei den Parkplätzen spürbar höher sind als bei den Wohnflächen.^[3] Besonders problematisch wird der Leerstand insbesondere dort, wo die zu viel gebauten Parkplätze nicht fremdvermietet werden können – also an Nicht-Zentrumslagen oder in Gebieten, wo nur wenig Autopendlerinnen und -pendler arbeiten. Ein weiterer wichtiger Grund, Projekte mit möglichst wenigen Parkplätzen anzustreben, ist die grössere Planungsfreiheit in der Architektur sowie in der Umgebungsgestaltung.

Auch die Bewohnenden von autoreduzierten Siedlungen profitieren: Sie können ihre Mobilitätskosten senken, sie leiden weniger stark unter Lärm und Schadstoffen, ihre Sicherheit wird erhöht und die Kinder finden mehr Raum zum Spielen.

Die Standortgemeinden schliesslich stärken mit der Förderung des autoreduzierten Bauens ihr fortschrittliches Image, sie schöpfen ihr Energiesparpotenzial besser aus (Energistadt), sie beleben die Quartiere, reduzieren die Verkehrsüberlastungs-Situationen, stärken die Nutzung des lokalen ÖV sowie der nahen Einkaufs- und Freizeitangebote. Schliesslich bewegen sich nicht-automobile Personen häufiger und mehr. Dies steigert auch die öffentliche Gesundheit.

PAWO und MIWO: Angebote für Neubauten und Bestandssiedlungen

Die Plattform autofrei/autoarm Wohnen (PAWO) war ursprünglich als reines Informations- und Sensibilisierungs-Programm für bewilligungspflichtige Neubauten konzipiert. MIWO – Mobilitätsmanagement für Wohnsiedlungen dagegen thematisierte ausschliesslich Optimierungen im Siedlungsbestand und wurde von Anfang an als Beratungsangebot realisiert.

Ab 2023 werden die beiden in der Fachwelt beliebten Angebote nun unter dem Dach von PAWO zusammengeführt. Es entsteht ein umfassendes Informations- und Beratungsangebot für alle Akteure der Immobilienbranche sowie Gemeinden.

Das Beraterteam verfügt über hohe Kompetenz bei der Begleitung von Neubauprojekten (Wohn- und Mischnutzungen) sowie von Optimierungen in Bestandssiedlungen. Insgesamt konnten bisher rund 25 Beratungen durchgeführt werden (Mobilitätskonzepte, umfassende Siedlungsanalysen mit Handlungsempfehlungen, Konzepte zu Themen wie Verkehrslenkung, Elektromobilität und Veloabstellung).

PAWO bietet auf der Website umfassende Informationen zum Planen und Bauen von Neubausiedlungen und neu ab 2023 auch Informationen zur Optimierung von Bestandssiedlungen. Zu finden sind unter der Webseite wohnbau-mobilitaet.ch rund 70 Fallbeispiele, respektive best practice Beispiele, die rechtliche Situation in allen Schweizer Kantonen sowie in ausgewählten grösseren Orten, Arbeitshilfen, Hintergrundinformationen und vieles mehr.

Jährlich werden zudem in der Deutsch- und Französisch-sprachigen Schweiz halbtägige Fachseminare durchgeführt, um den Erfahrungsaustausch unter den Akteuren der Immobilienbranche zu fördern.

Im Zentrum des Angebots stehen die vielfältigen Beratungsangebote für Neubau- und Bestandsoptimierung-Projekte. Mit der PAWO-Anlaufstelle werden pro Jahr rund 50 telefonische oder E-Mail-Anfragen – kostenlos – bearbeitet. Erhältlich sind Ersteinschätzungen zu einem Projekt, zu Standortfaktoren, möglichen Mobilitätsangeboten etc. Besteht ein Interesse für weitergehende Abklärungen, eine Expertise oder ein umfassendes Mobilitätskonzept, werden die entsprechenden Leistungen separat offeriert und durch das PAWO-Beraterteam kostenpflichtig bearbeitet.



2 | Wenig Autos und viel
Lebensqualität in der
Siedlung Giesserei
in Winterthur.
2 | franz. Übersetzung.

Plattform fördert autoreduzierte Siedlungen...

Genug Gründe für den Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), die schweizweit bestehenden Initiativen zu bündeln. Vor acht Jahren konnte er mithilfe einer breit abgestützten Begleitgruppe von Fachpersonen und dank der finanziellen Unterstützung durch die Eidgenossenschaft die Plattform autofrei/autoarm Wohnen (PAWO) aufbauen (siehe Box links). PAWO bietet eine Website, welche aktuelle Informationen zum autoreduzierten Planen und Bauen für ein Fachpublikum aufbereitet. Ausserdem organisiert PAWO Fachseminare in der deutschen und französischen Schweiz.

... von der Nische zur Fläche

Trotz dieser Ausgangslage wurde die erste autofreie Siedlung der Schweiz mit weniger als 0,2 Parkplätzen pro Wohnung erst im Jahr 2011 eröffnet. Heute gibt es zwar – auch dank der steten Sensibilisierung durch PAWO – Dutzende autofreie oder zumindest autoarme Siedlungen mit maximal 0,5 Parkplätzen pro Wohnung. Mit Blick auf den gesamten Wohnungsmarkt beanspruchen die autoreduzierten Projekte allerdings immer noch eine kleine Nische.

Dies gründet auch in den bestehenden Herausforderungen, welche sich bei der Realisation autoreduzierter Siedlungen stellen:

- **Fehlende rechtliche Grundlagen:** Besonders in grösseren Ortschaften und Städten existieren häufig Reglemente, die autoreduzierte Siedlungen explizit ermöglichen – teilweise gekoppelt an die Pflicht zur Erstellung eines Mobilitätskonzepts. Andernorts fehlen solche Bestrebungen und es gibt immer noch viele Schweizer Gemeinden mit günstiger ÖV-Anbindung, die eine strikte Parkplatz-Erstellungspflicht kennen.
- **Fehlerhafte Anwendung der VSS-Norm 40 281:** Bei der Berechnung der zu erstellenden Parkplätze stellen etliche Gemeinden auf die VSS-Norm ab. Allerdings wird diese in der Bewilligungspraxis häufig mit der Regel «1 Parkplatz pro Wohnung», (respektive pro 100 m² Wohnungsfläche) berechnet. Reduktionsfaktoren für besser erschlossene Lagen wären zulässig, werden aber häufig nicht beachtet – ebenso wenig wie besondere örtliche Verhältnisse, die eine Parkplatzreduktion zuliessen.
- **Fehlendes Wissen und festgefahrene Planungsprozesse:** Viele Bauherrschaften und Investierende sind mit den Möglichkeiten und Vorteilen des autoreduzierten Bauens zu wenig vertraut. Auch wenn sie Projekte an Gunstlagen planen und die gesetzlichen Grundlagen vorhanden wären – entscheiden sie sich oft für den ihnen bekannten Weg.
- **Fehlender Markt:** Fehlplanungen bei der Dimensionierung des Parkierungsangebots werden nicht bestraft, wenn ein ausgetrockneter Wohnungsmarkt eine Quersubventionierung der leerstehenden Parkplätze über die allgemeinen Mieten erlaubt. Eine solche Quersubventionierung ist vielerorts üblich. Die Kostentransparenz und eine saubere verursachergerechte Mietpolitik sind häufig nicht gegeben.
- **Fehlende Unterstützung durch Gemeinden:** Bauherrschaften und Investierende werden von einem beträchtlichen Teil der Gemeinden immer noch alleine gelassen. Es fehlt an einer aktiven Förderung des autoreduzierten Planens und Bauens. Teilweise weil der Wille oder – insbesondere in kleineren Gemeinden – die Erfahrung und Wissensressourcen fehlen.

Viel Optimierungspotenzial im Bestand

Noch grössere Hebel als bei den Neubauten gibt es in den Bestandssiedlungen. Pro Jahr wird nur rund ein Prozent des gesamten Gebäudevolumens erneuert. Das Potenzial ist gross. Dabei gibt es aber ein Hauptproblem: Bei gebauten Siedlungen können planeri-



3 | Wichtige Elemente einer Siedlungsmobilität mit weniger Parkplätzen.
3 | franz. Übersetzung.

sche und bauliche Fehler – zumindest wenige Jahre nach Inbetriebnahme – kaum ausreichend korrigiert werden, weil hierzu das Budget fehlt. Wenn Siedlungen mit zu vielen Parkplätzen, unzureichender Veloabstellung und ohne Sharing-Angebote realisiert worden sind, fehlen Anreize für die Mietenden, ohne eigenes Auto mobil zu sein.

Dennoch ist es möglich, Optimierungen zu erzielen, die grosse Wirkung erzielen – selbst mit knappen finanziellen Mitteln. Dies zeigen die Erfolge des Programms MIWO – Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen. MIWO wurde parallel zu PAWO ebenfalls mit finanzieller Unterstützung der Eidgenossenschaft aufgebaut – mit namhafter Beteiligung des VCS und von Fussverkehr Schweiz.

Die Praxis zeigt, dass Siedlungen mit einer reduzierten Zahl an Parkplätzen funktionieren,

- wenn entweder das ÖV-Angebot und die Nahversorgung (Einkauf, Kultur, Schulen etc.) sehr gut ist. Hinweis: entscheidend ist letztlich, wie gut, bequem und rasch die wichtigen Zielorte des täglichen Bedarfs erreichbar sind. Die Wichtigkeit des ÖV wird dabei meist über-, die eigentliche Standortgüte unterschätzt;
- oder – falls Obiges nicht zutrifft – die fehlende Standortgüte mit diesen Massnahmen im Mobilitätsangebot – zumindest teilweise – kompensiert wird (abnehmende Wichtigkeit): 1. Carsharing und Veloabstellung, 2. Sonstige Sharing- und weitere Mobilitätsangebote (Lastenvelo-Verleih, Werkstatt, Mieterticket, Paketbox etc.).

Darüber hinaus gibt es wichtige Nutzenaspekte sowohl für die Liegenschaftsverwaltungen wie auch für die Bewohnerschaft:

- Ein gutes Mobilitätsangebot – auch im Bestand – ist wichtig für zufriedene Mietende. Zu Fuss und mit dem Velo gut erreichbare Siedlungen, attraktive ÖV-Erschliessung und zweckmässige Veloabstellanlagen beeinflussen das Wohlbefinden der Mietenden positiv.
- Ein gutes Mobilitätsangebot ist ein wichtiger Faktor für geringe Mieterfluktuation. Dies trägt zur Werterhaltung bei.
- Ein gemeinsam verwaltetes Lastenvelo oder eine Werkstatt bringt soziale Kontakte. Carsharing anstatt ein eigenes (Zweit-)Auto spart Fahrzeugkilometer und Parkraum. Die Informationen zum lokalen ÖV-Angebot und zu Lieferdiensten oder ein Depot für Waren und Pakete sind weitere Möglichkeiten für eine nachhaltigere Siedlungsmobilität

Fazit: Die Herausforderungen bleiben hoch, aber der eingeschlagene Weg stimmt

Das Potenzial für autoreduzierte Siedlungen – in Neubau und Bestand – ist in der Schweiz aufgrund der generell guten ÖV-Erschliessung sowie des zunehmenden Anteils autofreier Haushalte sehr gross. Dank dem grossen Engagement insbesondere bei den Genossenschaften ist es mittlerweile gelungen, etliche Dutzend exemplarische Siedlungen zu realisieren. Diese sind alle voll vermietet und sie funktionieren problemlos. Zuvor befürchtete Probleme wie das Zuparken der Nachbarschaft durch die Siedlungsbewohnenden sind nicht eingetreten.

Dass die autoreduzierten Siedlungen – insbesondere bei den Neubauten – vielerorts immer noch ein Nischendasein fristen, ist auf vielfältige Gründe zurückzuführen – etwa fehlende rechtliche Grundlagen, fehlerhafte Anwendung der VSS-Norm, fehlendes Wissen bei Bauherren und Investoren oder fehlende Förderung durch die Gemeinden. Dort verortet die Plattform Autofrei/autoarm Wohnen noch den erheblichen Nachholbedarf.

Weitere Informationen:

<https://wohnbau-mobilitaet.ch/>

Quellen

[1] ARE/BFS, Mikrozensus Mobilität und Verkehr; Universität Lausanne.

[2] <https://wohnbau-mobilitaet.ch/hintergrund/zahlen-und-fakten/#c77> (Parkplatzerstellungskosten)

[3] <https://wohnbau-mobilitaet.ch/hintergrund/zahlen-und-fakten/#c77> (Parkplatzleerstand)