

# Netzwerk Wohnen + Mobilität

## Schlussberichterstattung

zu Handen  
Dienstleistungszentrum für innovative Mobilität

ARE Nr. 07018

Zürich, 30. November 2009 / TS

## Netzwerk Wohnen + Mobilität

---

### Kurzfassung

Mit dem Netzwerk Wohnen + Mobilität wurde eine Plattform für den Informations- und Erfahrungsaustausch für Mobilitätskonzepte bei Wohnbauprojekten aufgebaut. Ziel ist eine nachhaltige wohnungsbezogene Mobilität, welche kompatibel ist mit den Anforderungen der 2000-Watt-Gesellschaft. Die Aktivitäten des Netzwerkes umfassen regelmässige Austauschtreffen von Fachleuten (Projektpromotoren von Wohnbauprojekten, Verkehrsplanerinnen und Planer von privaten Büros, aus der Verwaltung sowie aus Genossenschaften und Verbänden) und weiteren Interessierten. Auf der Internetseite <http://www.wohnenplusmobilitaet.ch> werden die Erfahrungen dokumentiert und best practice Beispiele wie Grundlagenpapiere, Reglemente, Konzepte und wichtige Literatur zum Thema angeboten.

### Abstrait

Le réseau logement + mobilité est une plate-forme pour l'échange d'expériences et d'information concernant des concepts de mobilité dans des projets de logement. L'objectif est une mobilité durable qui est compatible avec les exigences de la société à 2000 Watt. Les activités du réseau contiennent la réunion d'échange régulière avec des spécialistes (promoteurs de projet de logement, planificateurs des bureaux privés et de l'administration ainsi que des coopératives et des associations professionnelles).

Sur le site Internet <http://www.wohnenplusmobilitaet.ch> les documentés d'expériences et des exemples bonne pratique comme des papiers de base, des règlements, des concepts et la littérature importante sont prêt pour télécharger.

### Riassunto

Con la rete alloggio + mobilità è stata sviluppata una piattaforma per lo scambio di esperienze e d'informazione riguardanti concetti di mobilità relativi a nuovi progetti dell'edilizia abitativa. L'obiettivo è una mobilità persistente e compatibile con le esigenze della società a 2000 Watt. L'attività della rete comprende delle riunioni regolari per lo scambio d'idee tra specialisti vari: pianificatori del traffico e di uffici privati, funzionari dell'amministrazione pubblica, operatori di cooperative e federazioni. Sul sito internet <http://www.wohnenplusmobilitaet.ch> saranno documentate le esperienze con esempi best practice comprendendo carte di base, regolamenti e concetti. In oltre verrà pubblicata una lista di letteratura indispensabile riguardante il tema.

### Abstract

The network housing + mobility is a platform developed for the exchange of experience and information in the field of mobility and housing particularly with regard to mobility management. The goal is to achieve sustainable mobility, compatible with the requirements of the 2000-watt society. The activities of the network consists in regular exchange meetings of specialists (project promoters of housing projects, traffic planner and planners from private offices, from the administration as well as from housing cooperatives and federations). On the Internet site <http://www.wohnenplusmobilitaet.ch> the experiences and best practice examples for example basic papers, regulations, concepts and important literature are available for download.

## **1. Zusammenfassung**

Ziel des Netzwerkes Wohnen + Mobilität ist eine nachhaltige wohnungsbezogene Mobilität, welche kompatibel ist mit den Anforderungen der 2000-Watt-Gesellschaft.

Der Aspekt Mobilität soll bei Wohnbauprojekten ein höheres Gewicht erhalten. Entsprechend dem "Mobilitätsmanagement in Unternehmen" ist auch ein "Mobilitätsmanagement bei Wohnbauten" aufzubauen. Im Zentrum stehen Konzepte, bei denen Fuss- und Veloverkehr im Zentrum stehen, der öffentliche Verkehr ein grosses Gewicht erhält, der individuelle motorisierte Verkehr aber kaum eine Rolle spielt. Entsprechend sind autofreie respektive autoarme Wohnbauprojekte im Fokus.

Das in den letzten 2 ½ Jahren aufgebaute Netzwerk dient dem Kommunikations- und Informationsaustausch sowie der Weiterentwicklung des Themas.

Das Netzwerk richtet sich an Fachleute im Bereich Mobilität und Planung in privaten Büros und der Verwaltung, an Promotoren von Wohnbauprojekten, insbesondere an Vertreter von Wohnbaugenossenschaften sowie an Verbände und Interessierte, die sich mit dem Thema der wohnungsbezogenen Mobilität auseinandersetzen. Es wurden Partner vernetzt, Hindernisse diskutiert und Lösungsansätze aufgezeigt. Die gemäss Gesuch formulierten Bestandteile des Netzwerkes wurden weitgehend und werden im folgenden kurz dargestellt.

### **Regelmässiger Informations- und Erfahrungsaustausch**

Der Erfahrungsaustausch zwischen den Beteiligten findet heute in halbjährlichen Veranstaltungen statt. Neben den Promotoren von Wohnbauprojekten, welche schon im Frühjahr 2007 bekannt waren, kamen neue Wohnbauprojekte mit neuen Beteiligten dazu. Damit konnte der Kreis der Interessierten kontinuierlich vergrössert werden. Die Nachfrage nach Koordinations- und Austauschtreffen ist somit vorhanden.

Der Aufbau des Netzwerkes Wohnen + Mobilität kam nicht so rasch voran, wie dies ursprünglich vorgesehen war. Bei Projekteingabe im Frühling 2007 gingen wir davon aus, dass innerhalb des folgenden Jahres verschiedene Projekte zur nachhaltigen Mobilität im Wohnungsbau, zu Wohnen ohne Auto bzw. zu autoarmen Wohnformen gestartet würden und ein entsprechend hoher Bedarf an Koordination und Erfahrungsaustausch sich rasch etablieren könnte. Heute 2 ½ Jahre später zeigt sich, dass die Projekte erheblich langsamer voran kommen und durch Einsparungen und Finanzierungsschwierigkeiten verzögert werden. Die andern Orts entstehenden neuen Projekte zeigen aber, dass die Mobilität bei Wohnbauprojekten zunehmend ein Thema wird.

### **Aufarbeitung von Grundlagen**

Die Aufarbeitung der Grundlagen von schweizerischen Wohnbauprojekten wurde vorgenommen. Die detaillierten Mobilitätskonzepte sowie die vertraglichen Lösungen zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität sind aber noch nicht soweit ausgereift, dass sie öffentlich zugänglich gemacht werden können. Zugänglich sind erst die gesetzlichen Grundlagen zur Parkplatzbewirtschaftung.

### **Aufbau und Betreiben einer Internetplattform [www.wohnenplusbiliaet.ch](http://www.wohnenplusbiliaet.ch)**

Die Webseite <http://www.wohnenplusbiliaet.ch> ist aufgeschaltet und wird laufend aktualisiert. Vorerst dient sie vor allem dem Netzwerk intern. Sie wird erst in einer späteren Phase öf-

fentlich beworben, wenn zusätzliche vertiefte Informationen zu den verschiedenen Wohnbauprojekten in der Schweiz angeboten werden können.

### **Formulierung von weiterführenden Arbeiten**

An der Hochschule Rapperswil, Abteilung Raumplanung, konnte eine Masterarbeit mit dem Thema «Ansätze von Mobilitätsmanagement in Wohnquartieren» lanciert werden.

Anhand ausgewählter Zürcher Wohnquartiere sollen Erfolgsfaktoren für (auto-) verkehrssparendes Wohnen dargestellt werden. Ziel ist ein «Mobilitäts-Set» für wohnungsbezogenes Mobilitätsmanagement. Die Arbeit soll auch Basis für weiterführende Arbeiten bilden.

### **Beschaffung von Geldmitteln für die weitere Arbeiten**

Das Netzwerk wird auch nach Abschluss der Unterstützung durch das Dienstleistungszentrum für innovative Mobilität DZM weitergeführt, zunächst aus Eigenmitteln von «Fussverkehr Schweiz». Auch wenn das Thema Mobilität bei Wohnbauprojekten den Durchbruch noch nicht geschafft hat, so sind alle am Netzwerk Beteiligten überzeugt, dass für eine nachhaltige Mobilität bei Wohnbauten noch ein grosser Informations-, Forschungs- und Sensibilisierungsbedarf besteht. Das Netzwerk bietet dazu eine geeignete Plattform.

## **2. Bisherige Aktivitäten**

### **2.1 Die Anfänge des Projektes: Startveranstaltungen in Zürich und Rapperswil**

«Fussverkehr Schweiz» begann mit dem Aufbau des Netzwerkes bereits im Jahre 2006. An einem Workshop am 12. September 2006 in Zürich diskutierten eingeladene Exponenten über die mögliche Ausrichtung, die Zielsetzungen und Aktivitäten eines solchen Netzwerkes. Man war sich einig, dass Mobilitätskonzepte auch beim Wohnungsbau kommen müssen und dass in den nächsten Jahren hier ein neues Themenfeld eröffnet wird. Um dem Thema etwas mehr Resonanz zu geben wurde beschlossen eine Tagung zu organisieren.

Diese wurde von «Fussverkehr Schweiz» zusammen mit der Hochschule Rapperswil, Abteilung Raumplanung organisiert und fand am 23. Mai 2007 in Rapperswil mit dem Titel «Wohnen + Mobilität » statt. Im Zentrum standen Wohnbauprojekt mit einem konzeptionell neuen Ansatz im Bereich Mobilität. Eine solche nachhaltige Mobilität ist nur mit einer stark reduzierten Autonutzung möglich. Vorgestellt wurden realisierte autofreie und autoarme Wohnprojekte im Ausland (Hamburg, Freiburg i. Br., Wien) und das Wohnbauprojekt KraftWerk1 in der Schweiz. Im weiteren wurden Wohnbauprojekte, welche sich zur Zeit in Planung befinden, vorgestellt. Die Tagungsunterlagen können herunter geladen werden.

<http://www.wohnenplusmobilitaet.ch/main.php?id=193>

Gleichzeitig mit der Vorbereitung der Tagung wurde auch das Unterstützungsgesuch beim DZM eingereicht und im Sommer 2007 bewilligt. Für die folgenden 2 ½ Jahre wurden somit die Aktivitäten auch vom DZM unterstützt.

## **2.2 Regelmässiger Informations- und Erfahrungsaustausch**

Die Verantwortlichen und Interessierten fürs Thema Wohnen + Mobilität wurden in der Folge regelmässig kontaktiert. Die Informationen der verschiedenen Projekte wurden insbesondere zu Händen der Vernetzungstreffen aufgearbeitet und gegenseitig ausgetauscht.

Es wurden fünf Vernetzungstreffen (siehe unten) durchgeführt. Diese Treffen wurden zusammen mit dem Club der Autofreien CAS organisiert und durchgeführt. Ein sechstes Treffen ist im Januar 2010 vorgesehen.

Der Club der Autofreien hat sich das Thema "autofrei Wohnen" im Sommer 2007 als Schwerpunktthema gesetzt und selber viel Engagement investiert. Von Anbeginn an wurden die Aktivitäten von «Fussverkehr Schweiz» (Thomas Schweizer) zu Gunsten der Plattform "Wohnen + Mobilität und die Aktivitäten des Club der Autofreien (Samuel Bernhard) koordiniert. Es wurde vereinbart, dass «Fussverkehr Schweiz» vor allem die institutionellen Kontakte (Top-down) pflegt und der Club der Autofreien vor allem die Koordination der verschiedenen Gruppierungen in den Städten übernimmt (Bottom-up).

Die Zahl der Interessenten an den Vernetzungstreffen sowie der Fachleute in den Verwaltungen und bei den Investoren konnten seit Projektstart im Sommer 2007 kontinuierlich erhöht werden. Eine Liste aller aktuellen Kontaktpersonen findet sich im Anhang.

### **2.2.1 Vernetzungstreffen**

Seit Projektstart im Sommer 2007 wurden fünf Vernetzungstreffen in halbjährlichem Abstand durchgeführt.

- Veranstaltung in Köniz, 23. Juni 2007  
In Köniz wurde vom Club der Autofreien beschlossen, das Thema autofrei Wohnen als Schwerpunkt zu setzen. An der Tagung wurde über den Stand der aktuellen Projekte zum Thema autofrei Wohnen kurz berichtet.
- Workshop Olten 15. Nov. 2007  
Am Workshop in Olten wurde eine Auslegeordnung über die aktuellen Wohnprojekte gemacht (Zum heute aktuellen Stand der Wohnprojekten siehe Anhang)
- Austauschtreffen Zürich 28. Mai. 2008  
In Zürich wurden die Erfahrungen aus dem Wohnprojekt KraftWerk1, welches seit 2001 besteht, vor Ort eingeholt. Bei der Realisierung des Wohnprojektes Kraftwerk 1 stand das Thema Mobilität nicht im Vordergrund. Dennoch ist das Projekt heute als autoarm zu bezeichnen und liefert wertvolle Erfahrungen für die Umsetzung.
- Austauschtreffen Bern-Bümpliz 4. Nov. 2008  
In Bümpliz wurde das Wohnprojekt Burgunderstrasse als erstes offiziell autofreies Projekt in der Schweiz bewilligt. Am Austauschtreffen wurde über den Werdegang und die Zielsetzungen berichtet.
- Austauschtreffen Freiburg im Breisgau, 3. Juli 2009,  
Das Vauban-Quartier in Freiburg im Breisgau ist die wohl grösste autofreie / autoarme Siedlung in Deutschland und kann bereits auf eine 10-jährige Geschichte zurückblicken. Die Promotoren und heutigen Verantwortlichen gaben Auskunft.

Informationen zu diesen Treffen befinden sich auf der Webseite  
<http://www.wohnenplusbilitaet.ch/main.php?id=193>

Die Vernetzungstreffen wurden jeweils von «Fussverkehr Schweiz» und vom Club der Autofreien vorbereitet und von 20 - 30 Personen besucht.

### **2.2.2 Vernetzungstreffen Ausland**

An einem weiteres Vernetzungstreffen fand mit einem ähnlich gelagerten Netzwerk in Deutschland statt .

- Konferenz autofreier Bürgerinnen und Bürger, Köln 26.-28. Sept.2008  
Im deutschen Sprachraum werden in grösseren Abständen Vernetzungstreffen durchgeführt. «Fussverkehr Schweiz» brachte die bisherigen Erfahrungen in das Treffen vom September 2008 in Köln ein. Dort wird die autofreie Siedlung Stellwerk60 mit 400 Wohneinheiten realisiert. Die erste Etappe mit 250 Wohneinheiten ist bereits bezogen. Ende 2010 soll die Siedlung vollumfänglich abgeschlossen sein.  
<http://www.autofrei.de/wb/pages/verein-aktiv/veranstaltungen/konf-2008-koeln.php>

### **2.2.3 Ausblick**

Der regelmässige Informations- und Erfahrungsaustausch wurde gemäss Zielsetzungen durchgeführt. Bei den beteiligten Personen stiess er auf ein gutes Echo.

Es konnten zusätzliche Interessierte angesprochen werden und damit der Kreis kontinuierlich erweitert werden. Der Bedarf für einen dichteren Informationsaustausch als halbjährlich ist zur Zeit aber nicht gegeben. «Fussverkehr Schweiz» wird auch im Jahr 2010 weitere Vernetzungstreffen zusammen mit dem Club der Autofreien organisieren. Ein nächstes Treffen ist auf den 20. Januar 2010 terminiert. Der Halbjahresrhythmus für solche Austauschtreffen wird vorderhand beibehalten.

## **2.3 Zusammenstellung von Grundlagen**

Bei Projekteingabe wurde davon ausgegangen, dass innerhalb der Projektdauer mehrere Wohnbauprojekte lanciert werden, die sich vertieft mit dem Thema Mobilität beim Wohnen auseinandersetzen. Entsprechend war geplant, Grundlagen, welche für die verschiedenen Projekte erarbeitet werden, zu sammeln und auf der Webseite [www.wohnenplusmobilitaet.ch](http://www.wohnenplusmobilitaet.ch) zur Verfügung zu stellen. (Mobilitätskonzepte, vertragliche Lösungen zwischen Bewilligungsbehörde und Bauherrschaft, vertragliche Lösungen zwischen Besitzer und Mieter, Parkplatzreglemente der Gemeinde usw.).

### **2.3.1 Regelungen zur Parkplatzerstellungspflicht**

Als eine Schwierigkeit bei autofreien respektive autoarmen Wohnbauprojekten erweist sich die Parkplatzerstellungspflicht. Hier müssen auf Basis der geltenden gesetzlichen Bestimmungen Lösungen gefunden werden. In Bern, Basel und Zürich kommen dabei unterschiedliche Ansätze zum tragen.

#### ***Bern***

In Kanton Bern ist autofreies, bzw. autoarmes Wohnen aufgrund geltenden Bestimmungen bereits heute möglich. Bisher wurde die entsprechende Bestimmung aber noch nie angewendet. Die Aufhebung des Parkplatznachweises kann sich dabei auf Art. 54 der Bauverordnung stützen.

*(BauV) des Kt. Bern [Fassung vom 22.12.1999]*

### *III Abstellplätze für Fahrzeuge*

#### *2.5 Besondere Verhältnisse*

*«Besondere Verhältnisse, die zum Abweichen von der Bandbreite oder vom Grundbedarf führen können, sind gegeben, wenn das Vorhaben deutlich über- oder unterdurchschnittlich ist.»*

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. Die Formulierung konkretisiert damit Art. 54 der kantonalbernerischen Bauverordnung. Wichtiges Detail ist dabei, dass ohne Parkplatzbedarf auch keine Ersatzabgabe ausgelöst wird. Damit ist der Weg frei, dass nicht nur autofrei, sondern auch günstiger gebaut werden kann, da keine Kosten für die Erstellung von Parkplätzen anfallen. Es stehen lediglich Besucher- und Carsharing-parkplätze zur Verfügung.

#### **Zürich**

In der Stadt Zürich besteht die Möglichkeit für autofreies oder autoarmes Wohnen nur in der Kernstadt. Nur dort ist die Zahl der Pflichtparkplätze bis auf 10% des Normalbedarfs reduzierbar. Entsprechende Reduktionen für Siedlungen in den äusseren Wohnquartieren – auch wenn sie gut erschlossen sind – sind zur Zeit nicht möglich. Mit einer Motion im Stadtzürcher Parlament (Girod/Danner) im Herbst 2006 wurde verlangt, dass die Stadt die Möglichkeiten für autoarmes Wohnen grossflächiger anbietet und die dazu nötigen Voraussetzungen schafft.

Dieser Auftrag wurde im Rahmen der Revision der städtischen Parkplatzverordnung umgesetzt. Nach einer Vernehmlassung im Sommer 2007 wurde die Verordnung vom Stadtrat (Exekutive) am 23.1.2008 zuhanden des Gemeinderates verabschiedet.

Zur Zeit ist diese Verordnung in der vorberatenden Kommission des Gemeinderates. Kernpunkt bezüglich Parkplatzbedarf, Wohnen + Mobilität ist die Verknüpfung des (reduzierten) Parkplatzbedarfs mit dem Vorliegen eines Mobilitätskonzeptes.

Von der in der Verordnung vorgesehenen Bandbreite der Anzahl Parkplätze je Bauprojekt kann nach unten abgewichen werden, wenn die tiefere Zahl durch ein Mobilitätskonzept abgesichert wird. Dabei entfallen keine Ersatzabgaben.

Das Ausmass des Unterschreitens des Minimalbedarfs wird im konkreten Einzelfall aufgrund des von der Grundeigentümerschaft auszuarbeitenden Mobilitätskonzeptes festgelegt. Damit stellt die vorgeschlagene Ergänzung eine hohe Flexibilität im Umgang mit autoarmen Nutzungen sicher.

#### *Teilrevision Parkplatzverordnung Art. 8 Abs. 5 (Entwurf)*

*«Autoarme Nutzungen können von der Nachweispflicht ganz oder teilweise befreit werden, sofern ein reduzierter Bedarf über ein Mobilitätskonzept nachgewiesen und durch ein Controlling dauerhaft sichergestellt wird. Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet, bei wiederholten Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzeptes, die i.S.v. Art. 5 Abs. 1 minimal erforderlichen Abstellplätze real nachzuweisen oder durch eine entsprechende Ersatzabgabe nach Art. 15 ff. abzugelten. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlichrechtliche Eigentumsbeschränkung im Grundbuch anmerken zu lassen.»*

Es ist offen, wann die Beratung in der Kommission ihren Abschluss findet. Die gemeinderätliche Kommission hat die Beratungen sistiert, um die Arbeiten mit der ebenfalls in Revision befindlichen Bestimmungen des Planungs- und Baugesetzes des Kt. ZH vorzunehmen. Diese Revisionsvorschläge liegen seit kurzem vor.

### **Basel**

In Basel gibt es keine Regelung für eine Parkplatzerstellungspflicht sondern nur eine obere Limite. Entsprechend fehlt auch das Instrument der Ersatzabgabe. Autoarmes respektive autofreies Wohnen ist demnach in Basel ohne weiteres möglich. Eine reduzierte Anzahl Parkplätze wird auch gelegentlich eingefordert, insbesondere bei Bauten in der Altstadt oder bei Beständen, wo die Erstellung neuer Parkplätze schwierig ist. Oberirdische Parkplätze werden nur dort bewilligt, wo sie nicht mit Vorgartenschutz- oder Vorgartenschonzone in Konflikt kommen. Im Weiteren dürfen auch Spielplätze und Grünräume nicht beeinträchtigt werden. Bei unterirdischen Parkplätzen muss die Zufahrt gelöst werden. Werden unterirdische Parkplätze erstellt, wird gleichzeitig auch die Möglichkeit eines Quartierparkings geprüft mit der entsprechenden Reduktion von Strassenparkplätzen.

Wohnbauprojekte mit fortschrittlichen Mobilitätskonzepten bzw. autofreien respektive autoarmen Wohnen bestehen in Basel noch nicht. Denkbar sind diese im Erlenmattquartier und im Dreispitz. An beiden Orten bestehen Engpässe auf dem übergeordneten Strassennetz.

Die Stadt Basel unternimmt zur Zeit aber keine Anstrengungen um autofreie respektive autoarme Wohnprojekte zu lancieren. Der Anstoss für solche Projekte müsse von den Investoren aus kommen.

Basel beteiligt sich als Pilotregion am Projekt Novatlantis. Im Rahmen dieses Projektes werden Grundlagen für die 2000W-Gesellschaft erforscht. Im Bereich Mobilität wird aber vorwiegend auf energieeffiziente Fahrzeuge fokussiert. Die Reduktion der Mobilität zu Gunsten Fuss- und Veloverkehr sowie des öffentlichen Verkehrs wird hier nur am Rande thematisiert. Vgl. <http://www.novatlantis.ch>.

### **2.3.2 weitere vertragliche Grundlagen**

Neben den baurechtlichen Regelungen zur (reduzierten) Parkplatzerstellungspflicht werden folgende vertraglichen Lösungen dokumentiert werden.

- Konkrete Formulierungen der Auflagen in der Baubewilligung
- Formulierung von "Rückfallebenen" im Zusammenhang mit einer reduzierten Parkplatzzahl
- Mobilitätskonzepte für Siedlungen
- Mietrechtliche Bestimmungen für die Sicherung einer nachhaltigen Mobilität

In den letzten 2 ½ Jahren wurde als einziges Projekt die Wohnsiedlung Burgunderstrasse in Bümpliz zur Bewilligung gebracht. Andere Projekte, welche als "Leuchtturm- und Vorzeigeprojekte" gehandelt wurden (Projekt Sihlbogen Zürich Leimbach, Projekt Oberfeld Ostermundigen) erlitten grössere Verzögerungen (siehe Anhang).

Das zu den jeweiligen Projekten dazugehörige Vertragswerk konnte daher noch bei keinem der Projekte abgeschlossen und kann daher (noch) nicht veröffentlicht werden. An den Vernetzungstreffen wird über die Fortschritte und Schwierigkeiten jeweils berichtet. Die Promotoren möchten aber ihre Lösungen zur Zeit noch nicht auf dem Internet veröffentlichen.



Die vertraglichen Lösungen zum Projekt Burgunderstrasse sollen aber anfangs 2010 öffentlich zugänglich gemacht werden können.

Mobilitätskonzepte liegen im Entwurf für die Siedlungen Sihlbogen und Kalkbreite vor. Sie sind zur Zeit bei der Stadt Zürich in Vernehmlassung und können zur Zeit auch noch nicht öffentlich zugänglich gemacht werden. Insgesamt ist die Sammlung von wichtigen Unterlagen noch relativ schmal, da noch nicht – wie geplant – mehrere Projekte dokumentiert werden können.

#### **2.4 Aufbau und Betreiben einer Internetplattform <http://www.wohnenplusmobilitaet.ch>**

Die Webseite <http://www.wohnenplusmobilitaet.ch> wurde aufgeschaltet und wird laufend mit wichtigen Dokumenten aktualisiert. Die Webseite soll erst öffentlich beworben werden, wenn mehrere schweizerische Projekte vorliegen und inhaltlich somit eine gewisse Palette an Ideen, Lösungsansätze und Konzepte vorliegt.

#### **2.5 Masterarbeit an der Hochschule Rapperswil, Abteilung Raumplanung**

An der HSR konnte eine Masterarbeit zum Thema «Ansätze zu Mobilitätsmanagement in Wohnquartieren» lanciert werden. Auf Basis einer Auswertung der bisher bekannten Beispiele zum Thema «Wohnen + Mobilität» und auf der Grundlage einer Analyse ausgewählter Zürcher Wohnquartiere sollen die Erfolgsfaktoren für (auto-)verkehrssparendes Wohnen dargestellt werden. Wohnquartieren mit einem deutlich geringeren Autobesitzanteil sollen statistisch erfasst und analysiert werden. Für die Konzeption von wohnungsbezogenen Mobilitätsmanagements soll ein Mobilitäts-Set definiert werden.

Der Abschluss der Arbeit ist auf Februar 2010 terminiert. Die Betreuung erfolgt durch Klaus Zweibrücken (HSR) und Thomas Schweizer. Die Arbeit soll eine Grundlage für ähnliche und weitergehende Analysen bieten. Die Resultate werden anschliessend im Netzwerk «Wohnen + Mobilität» diskutiert.

#### **2.6 Durchführung von Fachtagungen**

Eine Nachfolgetagung zur Tagung vom Mai 2007 wurde zusammen mit der Hochschule Rapperswil (Klaus Zweibrücken) diskutiert, aber zur Zeit als verfrüht zurückgestellt. Erst wenn einige Projekte in der Schweiz präsentiert werden können, kann eine wiederum eine Tagung über beste practice ins Auge gefasst werden.

#### **2.7 Formulierung von weiterführenden Arbeiten**

Neben den halbjährlichen Veranstaltungen für welche ein erweiterter Kreis an Interessierten eingeladen wird, soll im Rahmen von Bachelor oder Masterarbeiten die Themen rund um das Thema Wohnen + Mobilität vertieft werden.

Für den Informationsaustausch werden folgende Themen vorgeschlagen.

- **Ersatzabgabe**

In den meisten Städten und Gemeinden besteht in den Parkplatzverordnungen das Instrument der Ersatzabgabe, wenn der Minimalbedarf an Parkplätzen nicht errichtet werden kann. Dieses Instrument ist kritisch zu hinterfragen. Wie sind die derzeitigen Geldflüsse dieser Ersatzabgabe. Basel kennt das Instrument der Ersatzabgabe nicht.

Welche Vorteile ergeben sich daraus ? Welches sind die Nachteile insbesondere für die Umsetzung von autofreiem respektive autoarmen Wohnbauten inkl. Mobilitätskonzepte. In welcher Richtung müsste das Konzept der Ersatzabgabe angepasst werden?

- **Quartierparking**

Ist die Parkplatzerstellungspflicht auf dem Baugrundstück noch zeitgemäss? Sind Quartierparkings die Lösung ? Braucht es dazu die Ersatzabgabe ? Könnten Quartierparkings auch als «Rückfallebene» gebraucht werden, für autofreie respektive autoarme Siedlungen?

- **Mobilitätskonzepte für Siedlungen**

Mobilitätskonzepte für Unternehmen und Einkaufsgeschäfte bestehen schon seit einiger Zeit. Dort bestehen in der Regel klare Ansprechpartner (Geschäftsleitung) welche die Konzepte umsetzen können. Wie sehen Mobilitätskonzepte für Siedlungen aus ? Welches sind die Mindestanforderungen?

- **SIA Effizienzpfad Energie / 2000-Watt-Gesellschaft**

Die Ziele der nachhaltigen Entwicklung hin zur 2000W-Gesellschaft sind auch politisch relativ breit abgestützt. Bei der konkreten Umsetzung des Teilbereichs Mobilität bestehen aber noch grosse Lücken. Wie kann dieser Teil stärkeres Gewicht im Bauprozess erhalten?

### 3. **Ausblick**

«Fussverkehr Schweiz» wird zusammen mit dem Club der Autofreien Schweiz CAS die bisherigen Aktivitäten weiterführen. Ein nächstes Austauschtreffen findet am 20. Januar 2010 in Zürich Leutschenbach statt.

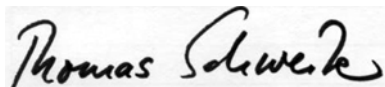
Mit dem Einzug der ersten Mieter ins Wohnbauprojekt Burgunderstrasse in Bümpliz, werden Mitte 2010 erste Erfahrungen vorliegen. Geplant ist daher eine weitere Veranstaltung im Sommer 2010 in Bümpliz.

Auf der Webseite <http://www.wohnenplusmobilitaet.ch> werden laufend aktuelle Informationen und Grundlagendokumente aufgeschaltet. Im Zentrum des Interesses stehen insbesondere vertragliche Lösungen im Umfeld der Mobilität.

Diese Aktivitäten werden vorderhand aus Eigenmitteln von «Fussverkehr Schweiz» finanziert. An der Hochschule Rapperswil sollen weitere Arbeiten zum Thema Wohnen + Mobilität lanciert werden.

Für weitere Aktivitäten, welche über die Netzwerkarbeit hinausgehen, wird «Fussverkehr Schweiz» Projekteingaben formulieren.

Zürich 30.11.2009



Thomas Schweizer

«Fussverkehr Schweiz»

## Anhang

---

### **Aktueller Stand der Wohnbauprojekte mit engem Bezug zur Mobilität**

Im folgenden werden die wichtigsten Informationen zu den einzelnen Städten und Projekten synoptisch dargestellt. Diese Zusammenfassung ist auch auf der Webseite <http://www.wohnenplusmobilitaet.ch> dokumentiert.

#### **A Realisierte Projekte**

##### **1. Zürich West Wohnbaugenossenschaft KraftWerk1**

Die Bau- und Wohngenossenschaft KraftWerk1 wurde 1995 gegründet. Seit 2001 bietet sie in ihrer gleichnamigen Gründungssiedlung etwa 240 Menschen Wohn- und 90 Menschen Arbeitsraum in Zürich West an. KraftWerk1 bietet Raum für nachhaltige Siedlungsgemeinschaften, in denen Ökologie und Solidarität gelebt werden. Ihre Bauweise unterstützt unterschiedliche Lebensformen vom Single-Haushalt bis hin zur Gross-Wohngemeinschaft. Bei der Mobilität wird vor allem auf Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV gesetzt.

Die Vertreter von KraftWerk1 erläuterten die Erfahrungen welche seit Bezug 2001 mit der Mobilität aber auch mit diversen anderen spezifischen Konzepten dieser neuartigen Siedlung gemacht wurden.

Das KraftWerk1 musste damals (2001) noch die erforderlichen Pflichtparkplätze erstellen. Mobilitätsreduktion war im Rahmen der Umweltziele von KraftWerk1 zwar von Anfang an ein Thema. KraftWerk1 bezeichnete sich aber nicht offiziell als autoarme oder autofreie Siedlung. Im Planungsverfahren war klar, dass KraftWerk1 die minimale Anzahl an Parkplätzen gemäss Parkplatzverordnung bauen muss. In der Folge legte die Genossenschaft bei der Vermietung kein Gewicht auf Haushalte ohne Autos; im Gegenteil: die Parkplätze wurden bei Wohnenden und Arbeitenden aktiv beworben um Leerstände zu vermeiden. Bis heute besteht ein Überangebot an Parkplätzen. Die Genossenschaft nahm früh mit Mobility Car-Sharing Kontakt auf. Ein Vertrag regelt die Zusammenarbeit. Mobility betreibt einen Standort mit 3 Autos in der Tiefgarage von KraftWerk1. Gemäss Parkplatzverordnung liegt die Zahl der Abstellplätze zwischen 100 (Minimum) und 168 (Maximum). Ein Teil der Parkplätze (17PP) konnte ein Jahr nach Bezug rückgebaut werden (Umnutzung in Lager), nachdem nachgewiesen werden konnte, dass die Parkplätze leer stehen.

Heute stehen 83 Parkplätze (73 in Tiefgarage und 10 oberirdische Besucherparkplätze) zur Verfügung. Lediglich 26 sind für die Wohnnutzung beansprucht, 14 für das Arbeiten, 24 sind fremd vermietet und 9 stehen leer. Damit ist die Wohnnutzung im KraftWerk1 als autofrei zu bezeichnen. (<http://www.kraftwerk1.ch>)

## **B Projekte im Bau**

### **2. Burgunderstrasse**

Im Juli 2008 wurde die Baubewilligung für die erste Etappe des Autofrei-Projektes "Burgunderstrasse" erteilt. Heute liegen auch die Bewilligungen für die zweite und dritte Etappe vor. Das Wohnbauprojekt umfasst 80 Wohnungen. Federführend ist die «npg AG für nachhaltiges Bauen» (<http://www.npg-ag.ch>).

Damit hat zum ersten Mal in der Schweiz eine Siedlung die Baubewilligung erhalten, die sich offiziell als autofrei bezeichnet. Die Mieterinnen und Mieter müssen eine Verzichtserklärung unterzeichnen, in der sie sich verpflichten, keine Personenwagen auf ihren Namen zu immatrikulieren und auch keine PW regelmässig zu gebrauchen. Wenn die Vereinbarung nicht eingehalten wird, muss die Mieterschaft mit der Kündigung rechnen. Die Wohnungen der ersten Etappe werden per 1. Februar 2010 bezogen. Die zweite und dritte Etappe ist ebenfalls im Bau und wird im Laufe des Jahres 2010 bzw. anfangs 2011 bezogen.

Ganz ohne Hürden ist diese Bewilligung aber nicht erteilt worden.

Das Bauinspektorat verlangte, dass eine «Rückfallebene» rechtlich gesichert wird. Die Bauherrschaft musste nachweisen, dass theoretisch eine Tiefgarage auch nachträglich noch erstellt werden könnte. Zudem musste für diese Einstellhalle ein Schuldbrief errichtet werden.

Diese Bedingungen konnte die npg-AG einlösen. Unter dem Areal des Kinderspielplatzes wäre eine solche Einstellhalle möglich. Die Machbarkeit wurde planerisch nachgewiesen. Die Errichtung eines Schuldbriefes führt – solange kein Bau realisiert wird – zu keinen zusätzlichen finanziellen Belastungen.

Für die Mobilitätsbedürfnisse ist die gute Einkaufsinfrastruktur in fussläufiger Distanz sowie die gute Anbindung an den ÖV entscheidend. Dank 270 Veloabstellplätzen und einer velofreundlichen Umgebung (flaches Gelände) soll das Velo eine wichtige Funktion übernehmen.

Die Funktionsweise des Mobilitätskonzeptes wird in einem jährlichen Bericht an den Quartierleist aufgezeigt. (<http://www.burgunder-bern.ch>)

## **C Projekte in Planung**

### **3. Zürich Leimbach: Sihlbogen**

Auf einem rund 21 000 m<sup>2</sup> grossen Areal beim Bahnhof Zürich-Leimbach realisiert die Baugenossenschaft Zurlinden in den nächsten Jahren eine durchmischte Siedlung mit 200 Wohnungen und Gewerbeflächen. Das Baugesuch für die erste Etappe wurde eingereicht. Dieses soll noch nach geltender (alter) Parkplatzverordnung bewilligt werden. Erst bei der zweiten Bauetappe sollen dann die beiden Etappen zusammen betrachtet werden und im Sinne einer autoarmen Siedlung mit Mobilitätskonzept bewilligt werden. Das Bauvorhaben der ersten Etappe ist zur Zeit wegen Einsprachen verzögert.

<http://www.sihlbogen.ch>

#### **4. Zürich: Baugenossenschaft Kalkbreite**

Die Baugenossenschaft Kalkbreite plant über der Tramabstellanlage der VBZ auf dem Kalkbreiteareal rund 85 neue Genossenschaftswohnungen für ca. 250 Personen sowie Gewerbeflächen von rund 4'000 m<sup>2</sup> für 250 Arbeitsplätze entstehen. Die Überbauung ist autofrei konzipiert und soll bis 2013 realisiert werden. (<http://www.kalkbreite.net>)

#### **5. Zürich Leutschenbach: Baugenossenschaft «Mehr als wohnen»**

Die Baugenossenschaft «mehr als wohnen» plant auf dem ehemaligen Industrieareal der Firma Hunziker in Zürich-Leutschenbach eine ökologisch, sozial und ökonomisch wegweisende Siedlung. Ein breites Angebot an umweltverträglichen Verkehrsmitteln macht den Autoverkehr weitgehend überflüssig. Die Genossenschaft will hier 470 Wohnungen für unterschiedliche Bedürfnisse und alle Generationen, ergänzt mit umfangreichen gemeinschaftlichen Angeboten, bauen. Damit will sie beispielhaft Lösungen für den gemeinnützigen Wohnungsbau in der Schweiz anbieten, dessen Träger sich in Zukunft weitreichenden gesellschaftlichen und ökologischen Problemen stellen müssen. (<http://www.mehr-als-wohnen.ch>)

#### **6. Ostermundigen: Oberfeld**

Das Land im Oberfeld Ostermundigen war im Besitze der Stadt Bern. Der Berner Stadtrat hat im November 2006 dem Verkauf des ehemaligen Schiessplatzes genehmigt. Die Hälfte der Wohnzone Oberfeld sollte nur an Investoren verkauft werden, die bereit sind, das Land für autofreies Wohnen zu nutzen. Damit sollte die politische Forderung nach autofreien Projekten umgesetzt werden. Diese Bestimmung war aber auf zwei Jahre befristet. Die Wohnbaugenossenschaft Oberfeld WBGO wollte, zusammen mit einem Investor, das Land bebauen. Diese ist im Laufe des Verfahrens aus wirtschaftlichen Überlegungen ausgestiegen. Da inzwischen die zweijährige Übergangsregelung bezüglich autofreier Bebauung ausgelaufen war, wurde das Areal ohne diese Autofrei-Auflage an die Ärzte-Vorsorgestiftung VSAO verkauft. Die Wohnbaugenossenschaft WBGO ist zur Zeit mit der VSAO in Verhandlung, um das Projekt dennoch realisieren zu können. (<http://www.wohnen-im-oberfeld.ch>)

#### **7. Winterthur: Mehrgenerationenhaus**

Der Verein Mehrgenerationenhaus plant eine Siedlung in Oberwinterthur, die mit einem vielfältigen Wohnungs- und Infrastrukturangebot den Rahmen bietet für ein bereicherndes Zusammenleben aller Generationen. In der genossenschaftlich organisierten Siedlung gehören Mitbestimmung, ein nachbarschaftliches Netzwerk und eine gelebte Nachhaltigkeit zum Konzept. Das Siedlungskonzept basiert auf Vielfalt und Durchmischung und funktioniert deshalb am besten ab einer Mindestgrösse von etwa 60 Wohneinheiten.

Die Bewohner/innen verzichten bis auf wenige begründete Ausnahmen auf eigene Motorfahrzeuge. Dafür sollen in der Siedlung Mobility-Autos zur Verfügung gestellt werden. Dank optimaler Anbindung an den öffentlichen Verkehr, attraktiven Veloverbindungen in die Innenstadt und Carsharing soll sehr wenig Autoverkehr erzeugt werden.

(<http://www.mehrgenerationenhaus.ch>)

**8. Biel: Wohnbaugenossenschaft Gurzelen (ecocity-biel-bienne)**

Bei bikecity 1 sollen in der Stadt Biel/Bienne ca. 30 Wohneinheiten gebaut werden, die den Zielen der Wohnbaugenossenschaft entsprechen. Projekt will einen Beitrag leisten und beweisen, dass gutes Wohnen und Arbeiten in der 2000-Watt-Gesellschaft möglich ist.

(<http://www.ecocity-biel-bienne.ch>)

**9. St.Gallen: Güterbahnareal**

Im Sommer 2007 haben die Stimmberechtigten ein Überbauungsprojekt auf dem alten Güterbahnhof bzw. die dazu notwendige Umzonung abgelehnt. Opposition kam unter anderem auch aus dem Quartier, wo der erwartete Mehrverkehr thematisiert wurde. Das zentral gelegene Areal eignet sich daher gut für ein Projekt mit autofreier respektive autoarmer (Wohn-) Nutzung. Auf politischem Weg soll nun bei der Überarbeitung der Zonierung und die Option eines autofreien Projektes eingebracht werden.