

## Protokoll

### Workshop Autofreies Wohnen am 28. Mai 2008, Kraftwerk1, Zürich

verfasst von Samuel Bernhard, 29. Mai 2008

#### Anwesende:

- Wohnbaugenossenschaft Oberfeld, Ostermundigen: Christian Zeyer (Präsident)
- Wohnbaugenossenschaft Gurzelen: Markus Rebmann (Vorstandsmitglied)
- Autofrei Wohnen Zug AWZ: Marianne Zehnder (Präsidentin)
- Läbige Stadt, Bern: Iwan Reinhard
- VCS St. Gallen / Appenzell: Doris Königer, Susanne Schmid und Martin Boesch
- Sihlbogen Leimbach: Ruth Bäumler (Planungsbüro Jud AG)
- npg-ag, Bern: Stefan Geissbühler (Mitinitiant)
- Kraftwerk1: Martin Schmitz (Vorstandsmitglied); Führung durch Dominique Marchand
- Weitere Planungs- und Verkehrsfachleute: Simon Seger (Büro mrs, Zürich), Erich Willi (Verkehrsplanung der Stadt Zürich), Klaus Zweibrücken (HSR Hochschule Rapperswil)
- Fussverkehr Schweiz: Thomas Schweizer (Geschäftsleiter)
- Club der Autofreien: Hannes Müller (Verkehrsplaner und Vorstandsmitglied), Samuel Bernhard (Geschäftsleiter)

#### Begrüssung, Einführungsreferat und Führung durch Kraftwerk1

Samuel Bernhard begrüsst die Anwesenden und übergibt das Wort an den Gastgeber, Martin Schmitz vom Kraftwerk1. Dieser führt durch die Geschichte des Kraftwerks und streift die Eckpunkte des Projektes: die Solidarität, die sozialen Kontakte und die Ökologie sind Hauptpfeiler der Kraftwerk-Philosophie. Kenndaten und Fakten zum Kraftwerk1 - siehe sep. Folien auf [www.clubderautofreien.ch](http://www.clubderautofreien.ch) -> Spezial: Autofrei Wohnen.

Nach der Führung durchs Kraftwerk1 - Fotos dazu auf [www.clubderautofreien.ch](http://www.clubderautofreien.ch) -> Spezial: Autofrei Wohnen - stellen sich die Teilnehmenden des Anlasses vor. Neben den VertreterInnen der Projekte, bei denen eine Realisierung bald in Sicht ist, sind auch VertreterInnen von Organisationen anwesend, welche entweder von einer Realisierung noch sehr weit weg sind und / oder hauptsächlich auf der politischen Ebene für die Sache des Autofreien Wohnens eintreten.

Die drei VertreterInnen des VCS St. Gallen / Appenzell (und gleichzeitig StadträtInnen von St. Gallen) weisen darauf hin, dass eine Realisierung eines konkreten Projektes in St. Gallen noch weit entfernt ist und dass diese auch als sehr schwierig eingeschätzt wird. Läbige Stadt Bern verfolgt nicht ein konkretes Projekt, sondern sieht sich im Raume Bern als Lobby-Organisation für das Autofreie Wohnen und andere die Stadt betreffenden Nachhaltigkeitsaspekte. Ebenso ist Autofrei Wohnen Zug mehr politisch und marketingorientiert. AFW Zug versucht politischen Druck zu erzeugen, welcher die Realisierung eines konkreten Projektes begünstigt. Im Raum Zug wird konkret auf die Einzonung eines geeigneten Areals hingearbeitet.

#### Inputreferat Stadt Zürich

Erich Willi, zuständiger Projektleiter beim Tiefbauamt der Stadt Zürich, zeigt die Entwicklung in Zürich auf (vergleiche separate Folien auf [www.clubderautofreien.ch](http://www.clubderautofreien.ch) -> Spezial: Autofrei Wohnen). Das Thema existiert schon lange und dennoch bewegte sich nicht viel. Der äussere Druck zur Realisierung von nachhaltigeren Wohnformen dürfte mit den steigenden Energiepreisen zunehmen. Er verweist auf die steigende Gesuchszahl für die Unterschreitung des Minimalbedarfs an Parkplätzen. Die Verwaltung hat nun in Erfüllung der Motion Girod/Danner (Grüne, EVP) einen Entwurf für die neue Parkplatzverordnung ausgearbeitet. Diese sieht neben einer Reduktion von rund 30% des geforderten Minimalbedarfs auf dem Stadtgebiet auch die

Möglichkeit für alle Nutzungen, den Minimalbedarf unter bestimmten Bedingungen zu unterschreiten: Die Bauherrschaft muss dabei ein Mobilitätskonzept vorweisen und Controllingberichte abliefern. Interessant ist auch, dass keine Ersatzabgaben mehr gefordert werden, sofern die Bedingungen eingehalten sind. Erich Willi schätzt die Chancen als sehr gut ein, dass die Verordnungsänderung vom Gemeinderat genehmigt wird. Wenn die Investoren merken, dass mit dieser Regelung beim Bau die Kosten reduziert werden können, gibt es vielleicht eine Bewegung in die gewünschte Richtung.

#### Diskussion

Christian Zeyer fragt, wie das Controlling gestaltet werden müsse. Erich Willi antwortet, dass dies vollständig den Baugenossenschaften überlassen sei. Stefan Geissbühler will wissen, ob ein Parkplatzbedarf von null möglich sei. Erich Willi bejaht dies, wenn das Mobilitätskonzept überzeugend genug ist. Klaus Zweibrücken spricht den möglichen politischen Widerstand gegen die Verordnungsänderung an und ein damit verbundenes Referendum. Er nennt als Beispiel die Position der City-Vereinigung. Erich Willi schätzt den Widerstand als gering ein. Thomas Schweizer hakt nach, wie den der Zeitplan aussehe. In der Kommission sollte die Vorlage bis im Sommer 08 durchsein, der Gemeinderat könnte dann im Herbst 08 entscheiden. Er ist zuversichtlich, dass die Verordnungsänderung per 2009 in Kraft tritt.

## **Stand in den Projekten**

### **Projekt Burgunderstrasse der npg-ag, Bern-Bümpliz**

Stefan Geissbühler skizziert die Eckdaten des Projektes: Zwei Grundstücke in Bern-Bümpliz, teils Brachland, teils überbaut konnten - nach schwierigen Verhandlungen - gekauft werden. Vorgesehen ist der Bau im Mi-nergie-P-Eco-Standard. Maximal könnten 90 Wohneinheiten gebaut werden. Es ist aber noch offen, wie viele effektiv realisiert werden können. Die Anbindung an den öv ist gut. Einkaufen, Schulen etc. sind nicht in unmittelbarer Umgebung, aber in 10 Fussminuten erreichbar. Das Aktienkapital ist von einem Gönner zu 100% gezeichnet. Investoren für den Rückkauf werden zurzeit gesucht.

Die provisorische Baubewilligung wurde gemäss einem Ausnahmeartikel bewilligt. Die npg-ag wird nicht gezwungen, Parkplätze zu bauen. Die grosse Diskussion war die Missbrauchsfrage. In den Auflagen enthalten ist die Erstellung von Besucher-Parkplätzen sowie für zwei Mobility-Fahrzeuge. Der Missbrauch müsste von aussen angezeigt werden. Auch in den Auflagen enthalten ist die Pflicht, eine Einstellhalle vorzufinanzieren, welche dann erstellt werden müsste, wenn die Realisierung nicht wie vorgesehen klappt. Die npg-ag wird sich deshalb über Mietverträge, welche eine Kündigung im Missbrauchsfall vorsehen, absichern. Dies sei juristisch abgesichert und möglich. Eingebaut ist auch ein Gummiartikel für Härtefälle bei vorübergehendem Autobesitz (bis ein halbes Jahr).

#### Diskussion

Erich Willi stellt fest, dass vom Grundsatz her in Bern im Gegensatz zur neuen Lösung in Zürich noch eine Ersatzabgabe-Pflicht bestehe. Thomas Schweizer kann sich vorstellen, dass die behördliche Verfügung anfechtbar wäre. Stefan Geissbühler meint hierzu aber, dass die npg-ag mit dem Bescheid zufrieden sei und die gestellten Auflagen erfüllen wolle. Susanne Schmid fragt, ob das Fahren von Geschäftsautos erlaubt sei. Dies wird von Stefan Geissbühler bejaht, sofern diese nicht auf dem Areal parkiert werden.

### **Projekt Sihlbogen der Zurlinden Baugenossenschaft, Zürich-Leimbach**

(siehe auch Protokoll der Veranstaltung vom 15. November 2007)

Ruth Bäumler geht in ihrem Kurzreferat im Wesentlichen auf die Neuigkeiten seit dem letzten Treffen ein. Das Mobilitätskonzept wie auch das Konzept fürs Controlling liegt vor. Die Baueingabe wurde im Dezember 2007 eingereicht. Die Baueingabe erfolgte nach der geltenden Zürcher Parkplatzverordnung (PPV) mit dem möglichen Minimum an Parkplätzen. Sobald die neue PPV in Kraft tritt, die für autoarme Nutzungen eine Befreiung von der Nachweispflicht vorsehen soll, erfolgt ein Änderungsantrag, um die angestrebte Anzahl Parkplätze (0,2/Wohnung) verwirklichen zu können. Der Sihlbogen erfüllt bereits die Anforderungen aus der künftigen PPV (Mobilitätskonzept, Controlling, Nachweis, dass die reguläre Anzahl PP bei Bedarf erstellt werden könnte) zur Reduzierung der Parkplatzzahl. Das Projekt sieht sich aber zurzeit auch noch mit anderen Problemen konfrontiert: so ist eine Einsprache des Heimatschutzes hängig.

## Diskussion

Stefan Geissbühler fragt nach dem Auftreiben des Eigenkapitals. Dieses ist für die Baugenossenschaft Zurlinden kein Problem, da sie sehr gross ist und über die notwendigen Investitionsmittel verfügt.

## **Projekt Oberfeld der WBO, Ostermundigen**

Christian Zeyer skizziert die Eckdaten und Stand des Projektes: Das Grundstück gehört der Stadt Bern und befindet sich in der Nähe der Gemeindegrenzen zur Stadt Bern. Dies ist problematisch, weil dadurch die Zuständigkeiten nicht immer klar sind und sich die beiden Behörden gegenseitig den Ball zuschieben. Die Busstation ist 300 Meter entfernt, ebenso Schule und Einkauf. Angestrebt würden 0.2 Parkplätze pro Wohneinheit. Die gewünschte Parkplatzzahl ist grundsätzlich möglich. Der Kaufvertrag mit der Gemeinde Bern sollte in den nächsten zwei Monaten unterschrieben werden. Vorgesehen sind 180 Wohneinheiten. Schwierigkeiten erstehen auch daraus, dass die Partner der WBO nicht gemeinnützig sind und damit ein gewisser Renditedruck vorhanden sei. Die zu erwartenden Auflagen seien in etwa die gleichen wie bei den anderen Projekten. Ein Ersatzraum müsse ausgeschieden werden, ebenso müsse ein Controllingkonzept vorliegen. Die WBO hat zurzeit über 100 Mitglieder, welche einen oder zwei Anteilscheine (ohne / mit Wohnrecht) à CHF 1'000.- gezeichnet haben. Das Startkapital nehme sich damit zur Gesamtinvestition von CHF 50'000'000.- noch bescheiden aus, eine Pensionskasse wird aber Kapital einschliessen, zudem werden auch die Mitglieder noch weitere Gelder beisteuern.

Am 21. März 2008 wurde von der WBO ein interner Workshop zum Parkplatz-Management durchgeführt (siehe Protokoll des Workshops: [www.clubderautofreien.ch](http://www.clubderautofreien.ch) -> Spezial: Autofrei Wohnen). Dabei wurde diskutiert, wie viele Parkplätze bereitgestellt werden und aufgrund welcher Kriterien diese verteilt werden sollen. Es schälte sich folgende Lösung heraus: Platz für circa fünf Mobility-Fahrzeuge, für 10 bis 15 Härtefälle und 10 bis 15 Besucher. Dies ergibt circa 30 Parkplätze, die die Mitglieder selber wünschen, erstellt werden müssen aber deren 45.

## Diskussion

Klaus Zweibrücken rät, zu Beginn eher restriktiv zu fahren, da eine Korrektur zu einem späteren Zeitpunkt schwieriger sei. Markus Rebmann plädiert für eine offene Haltung. Wir müssten von der Autofrei-Fixierung wegkommen. Vielmehr gehe es darum, mit attraktiven Mobilitätsangeboten das gewünschte Verhalten zu erreichen. Es brauche Gesamtkonzepte für die Mobilität. In Biel zeichne sich ab, dass der Begriff Autofrei nicht verwendet werden kann. Marianne Zehnder ist damit nicht einverstanden. Es soll doch möglich sein, mal jemanden ausschliessen zu können. Schliesslich basiere ja alles auf Freiwilligkeit und es gebe immer wieder Lebenssituationen, wo Unerwartetes passiert. Das bedinge manchmal auch in anderen Fällen einen Umzug. Thomas Schweizer spricht die insgesamt 450 Wohneinheiten des Projektes an. Mehr als die Hälfte wären demnach konventionell konzipiert. Er fragt, ob da nicht Konflikte vorprogrammiert seien. Christian Zeyer entgegnet, dass die Autofrei-Siedlung ihre Ausstrahlung auch auf den konventionellen Teil entfalten werde. Er geht davon aus, dass auch diese dem Anliegen eher positiv eingestellte Menschen anziehe.

## **Projekt bikecity 1 biel/bienne der Wohnbaugenossenschaft Gurzelen**

Markus Rebmann skizziert die Eckwerte und den Stand des Projektes. Biel ist ein hartes Pflaster, trotz linksgrüner Mehrheit. Sie hätten mit der IG Seebucht bereits vor sechs Jahren angefangen und es sei lange nicht richtig vorwärts gegangen. Der Durchbruch stehe nun aber bevor. Sie hätten das Gurzelen-Areal erwerben können, über eine Zonenplan-Änderung werde am kommenden Wochenende abgestimmt. Die Chancen für eine Annahme seien gut. Wird diese angenommen, wäre eine autoarme Nutzung möglich. In diesem Falle müsste auch keine Ersatzabgabe bezahlt werden. Zudem seien die von der Stadt zugesicherten Bedingungen gut. Das erste Projekt, die bikecity 1 umfasse 30 bis 40 Wohneinheiten.

Markus Rebmann betont, dass andere Qualitäten als das Etikett Autofrei hervorgehoben werden müssten. Wichtig sei etwa die richtige Standortwahl (Erreichbarkeiten), sonst könnte ein solches Projekt zum Bumerang werden. Er plädiert zudem für ebenerdige Parkplätze, anstatt einer Tiefgarage.

## Diskussion

Doris Königer zeigt sich enttäuscht, dass hier auch die Rede von autoarmen Nutzungen ist. Sie strebten in St. Gallen nur eine autofreie Siedlung an - in einer Grösse, wie es aufgrund der Umstände möglich ist. Klaus Zweibrücken und Christian Zeyer entgegneten, dass die Grösse von 200 Wohneinheiten einer Siedlung nicht unterschritten werden sollte, wenn eine gewisse Ausstrahlung erzielt werden solle. Die Wirkung einer - ausgedehnten - autoarmen Siedlung sei grösser als einer ganz kleinen autofreien. Stefan Geissbühler meint,

dass die Dimensionierungsfrage auch von den Investoren bestimmt werde. Christian Zeyer ergänzt hierzu, dass die Rendite bis jetzt nicht nachgewiesen werden könne, weil in der Schweiz schlicht noch kein Projekt realisiert sei. Das Problem ist dabei die Markteinschätzung durch die Investoren - es könne deshalb sein, dass diese eher auf kleinere Projekte setzten. Thomas Schweizer fügt bei, dass auch bei den erfolgreichen ausländischen Projekten fast immer eine aktive Rolle der Gemeinde für den Erfolg verantwortlich ist.

## **Referat zur Plattform Wohnen & Mobilität**

Thomas Schweizer erläutert die Haltung der Bundesämter. Viele Ämter befassten sich mit einzelnen Aspekten der Nachhaltigkeit, für den Bereich des Autofreien Wohnens etwa gebe es Berührungspunkte zum BfE, ASTRA, ARE etc. Das Problem sei aber, dass sich die Bundesämter den Ball gegenseitig zuschieben. Für die Plattform Wohnen & Mobilität (siehe separate Beilage „Netzwerk+Wohnen+Mobiltät“) schliesslich hätte das Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität des UVEK Geld gesprochen. Das Projekt kommt nicht richtig voran. In Zürich gibt es mit Erich Willi eine klare Ansprechperson, aber bereits in Bern und Basel seien diese nicht so einfach zu eruieren. Es wurden auch Verwaltungen und potenzielle Investoren kontaktiert - aber auch hier harzt es. Bei den vermeintlich erfolgreichen ausländischen Beispielen zeigt sich ebenfalls die Schwierigkeit des Themas: Der Verkauf von Autofrei-Wohnungen ist nicht einfach (Bsp. Stellwerk60 Köln). Klaus Zweibrücken ergänzt hierzu, dass die Grundlage für das Stellwerk60-Projekt eine grosse Marktuntersuchung gewesen ist.

## **Diskussion von Themenvorschlägen**

### **Internationale Tagung**

Thomas Schweizer schlägt vor, internationale Akteure einzuladen. Von den erfolgreichen Beispielen wie Vauban in Freiburg i.Br. könnte gelernt werden. Thematische Vorgaben müssten noch ausdiskutiert werden. Klaus Zweibrücken meint, eine Tagung mache nur dann Sinn, wenn diese „Leuchtturm-Beispiele“ etwas Neues brächten.

### **Politische Vorstösse**

Susanne Schmid schlägt vor, mit ausgewählten Konfliktsituationen Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben. In der Innenstadt von St. Gallen herrscht Parkplatzmangel. Mit diesem Hintergrund werden dann sogar Vorgärten geopfert, nur damit Parkplätze erstellt werden können. Dagegen könnte gekämpft werden. Thomas Schweizer könnte sich vorstellen, dass die Gruppe politische Vorstösse für einzelne Orte formuliert. Iwan Reinhard sieht bei lokalen politischen Vorstössen ein klassisches Dilemma. Zwar ist das Thema interessant und er würde gerne auch an dieser Frage weiterarbeiten, aber man müsse sich bewusst sein, dass die Parkplatzfrage eine ganz schwierige sei. Konkret könnte er sich vorstellen, für die Gemeinde Bern Abklärungen zu treffen, wie die Parkplatzverordnung verbessert werden könnte.

### **Regionales Mobilitätsmanagement**

Martin Bösch bringt die Entwicklung des Autofreien Wohnens im Bestand ins Spiel. Dies wäre ein grundlegend anderer Ansatz und könnte aber für die öffentliche Wahrnehmung unseres Anliegens etliches bringen. Klaus Zweibrücken entgegnet, dass sich die Realisierung bei diesem Ansatz als sehr schwierig erwiesen hat. Das Mobilitätsmanagement über Verhaltensänderungen für klar abgegrenzte Gebiete könnte aber ein interessanter Ansatz sein. Hier gälte es einmal den Stand der Dinge zu recherchieren.

### **Vermarktung Autofrei Wohnen**

Marianne Zehnder meint, wir könnten aufzeigen - für Investoren, für Behörden und MieterInnen - was eine autofreie Siedlung von einer konventionellen abhebt und was sie für die verschiedenen Zielgruppen interessant macht.

### **Plattform**

Marianne Zehnder fände es gut, wenn eine gemeinsame Plattform existieren würde, über welche die Schweizer Akteure interessierende Dokumente und Erfahrungen ausgetauscht werden könnten. Thomas Schweizer bringt als Beispiel den Vertrag Burgunderstrasse ins Spiel. Stefan Geissbühler klärt im Vorstand ab, ob dieser für das Netzwerk, respektive die Plattform Wohnen & Mobilität zur Verfügung gestellt werden kann.

## **Beschlüsse und weiteres Vorgehen**

1. Eine nächste Veranstaltung wird im November 2008 durchgeführt. Der Ort ist noch offen. Die Organisation wird vom CAS übernommen.
2. Zu den einzelnen Themenvorschläge wird bilateral - gemäss vorangehendem Traktandum - recherchiert. Die Informationen werden für die Gestaltung des nächsten Anlasses aufbereitet.
3. Die einzelnen Organisationen eruieren, ob es Dokumente gibt, welche für alle in der Gruppe von Interesse sein könnten (Bsp. Vertrag Burgunderstrasse) und stellen diese für die Plattform Wohnen & Mobilität, respektive für den Menüpunkt Autofreies Wohnen auf der CAS-Website zur Verfügung. Fürs Online-Stellen der Unterlagen wird ein Vorschlag an alle ausgearbeitet.