

# **Mobilitätskonzept für autoarme und autofreie Wohnsiedlungen**

**Konkretisierung der Anforderungen an ein Mobilitätskonzept  
gemäss der neuen Bauverordnung des Kantons Bern**

**Jochen Faber, November 2014**

Mitarbeit: Hannes Meuli

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>4</b>
1.1	Anlass für diesen Bericht – revidierte kantonale Bauverordnung ab 1. August 2014.....	4
1.2	Ziele des Berichts – Anforderungen an ein Mobilitätskonzept definieren .....	4
1.3	Weiterhin zwei Wege zu autoarmen/autofreien Wohnsiedlungen .....	5
<b>2</b>	<b>Bestehende Unterlagen – Erfahrungen aus anderen Kantonen und Gemeinden</b> .....	<b>5</b>
2.1	Beispiel Stadt Zürich .....	5
2.2	Beispiel Stadt Winterthur.....	5
2.3	EnergieSchweiz für Gemeinden .....	6
<b>3</b>	<b>Ziel des Mobilitätskonzeptes aus Behördensicht</b> .....	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Inhalte eines Mobilitätskonzept für autoarme oder autofreie Wohnsiedlungen</b> .....	<b>6</b>
4.1	Pflichtelemente.....	6
4.2	Anzahl Wohnungen.....	7
4.3	Ausrichtung der Überbauung auf autoarmes Wohnen .....	7
4.3.1	<b>Begründung für autoarmes oder autofreies Wohnen</b> .....	<b>7</b>
4.3.2	<b>Rechtliche Regelung der Autofreiheit für Eigentümer und Mieter</b> .....	<b>8</b>
4.4	Standortanalyse .....	8
4.4.1	<b>Erschliessungsqualität mit dem ÖV</b> .....	<b>8</b>
4.4.2	<b>Erreichbarkeit von Dienstleistungen des täglichen Bedarfs</b> .....	<b>9</b>
4.4.3	<b>Weitere bestehende und geplante Mobilitätsangebote</b> .....	<b>9</b>
4.4.4	<b>Erfahrungswerte Autobesitz und Parkplatznachfrage</b> .....	<b>9</b>
4.5	Anzahl Parkplätze .....	9
4.6	Massnahmen.....	10
4.7	Sicherung und Kontrolle der reduzierten Parkplatzbenutzung .....	11
<b>5</b>	<b>Überblick Inhalt Mobilitätskonzept</b> .....	<b>12</b>

## Abkürzungsverzeichnis

BauV	Bauverordnung
BVE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
RR	Regierungsrat
ÖV	öffentlicher Verkehr

## Referenzierte Dokumente

1. Erlass des Regierungsrats zur Änderung der Bauverordnung, 7. Mai 2014
2. Vortrag der BVE an der RR zur Änderung der Bauverordnung, 22. April 2014 (*10 Seiten*)
3. Schweizerischer Verband für Wohnungswesen (jetzt: Wohnbaugenossenschaften Schweiz), Regionalverband Zürich: „Leitfaden zur Reduktion der Anzahl Pflichtparkplätze mit einer Ausnahmegewilligung nach Art. 8 PPV („autoarmes Wohnen“) in der Stadt Zürich vom 23. Dezember 2010“ (*22 Seiten*)
4. Merkblatt der Stadt Zürich: „Beurteilung von Gesuchen zur Unterschreitung des Parkplatz-Minimalbedarfs“. Stand 28.3.2011. Internes, nicht-öffentliches Dokument (*2 Seiten*).
5. Merkblatt der Stadt Winterthur: „Mobilitätskonzept und Controllingbericht für autoarme Wohnsiedlungen“. 16.4.2014. Derzeit (noch) nicht online verfügbar (*7 Seiten*).
6. EnergieSchweiz für Gemeinden: „Handbuch MIPA – Mobilitätskonzepte für effiziente Areale“, Mai 2014 (*38 Seiten*)
7. EnergieSchweiz für Gemeinden: „Checkliste für die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts durch Grundeigentümer und Bauherrschaften sowie Investoren“, Mai 2014 (*3 Seiten*)
8. Die Homepage der VCS Regionalgruppe Bern bietet unter der Rubrik [autofreies Wohnen](#) einen sehr guten Überblick zum Thema, mit vielen Beispielen und (Muster-) Dokumenten.

# 1 Einleitung

## 1.1 Anlass für diesen Bericht – revidierte kantonale Bauverordnung ab 1. August 2014

Am 1. August 2014 ist die revidierte Bauverordnung (BauV) des Kantons Bern in Kraft getreten. Neu geregelt wird der Abschnitt VIII. Abstellplätze für Fahrzeuge. Damit soll „insbesondere die Realisierung von motorfahrzeugarmen und motorfahrzeugfreien Siedlungen erleichtert und indirekt vergünstigt werden“, wie es im Vortrag der BVE an den RR heisst.

Dies wird auf zwei Wegen erreicht:

- Einerseits wird die Bandbreite der zu erstellenden Parkplätze pro Wohnung von mindestens 0,75 Parkplätzen (bisher ab 6 kleineren Wohnungen möglich) bzw. von mindestens 1 Parkplatz (ab 6 grösseren Wohnungen) nach unten erweitert. Neu kann ab 4 Wohnungen – unabhängig von deren Grösse – die Anzahl Parkplätze auf 0,5 pro Wohnung beschränkt werden.
- Andererseits kann die Untergrenze der Bandbreite unterschritten werden, also weniger als 0,5 Parkplätze pro Wohnung erstellt werden. Dazu sind mehrere Voraussetzungen zu erfüllen:
  - a) die Wohnüberbauung muss aus mindestens 10 Wohnungen bestehen (Art. 54a, Abs. 1)
  - b) die Bewohner und Bewohnerinnen dürfen nur sehr wenige oder keine Motorfahrzeuge besitzen (Art. 54a, Abs. 1)
  - c) der reduzierte Bedarf an Abstellplätzen ist durch ein Mobilitätskonzept nachzuweisen (Art. 54a, Abs. 2).

Gegenüber der bisherigen Regelung neu ist auch:

- Das Vorhalten von Landreserven für eine allfällige spätere Realisierung von Parkplätzen entfällt.
- Es muss keine Ersatzabgabe bezahlt werden, solange nicht „wild“ oder auf öffentlichem Grund parkiert wird und die Vorgaben des Mobilitätskonzeptes eingehalten werden.

## 1.2 Ziele des Berichts – Anforderungen an ein Mobilitätskonzept definieren

Mit diesem Bericht will der VCS die Anforderungen an das Mobilitätskonzept gemäss BauV genauer definieren.

Seitens Kanton ist nicht vorgesehen, die Anforderungen zum Beispiel in einer Arbeitshilfe zu konkretisieren.

In der Verordnung (BauV Art. 54a, Abs. 2) und im Vortrag der BVE an den RR sind die Punkte aufgelistet, die das Mobilitätskonzept (mindestens) enthalten muss. Die Punkte sind in Kapitel 4.1 aufgeführt.

Für Besucherinnen und Besucher, Menschen mit Behinderung, Notfalldienste, Güterumschlag und dergleichen ist auf jeden Fall eine angemessene Zahl von Parkplätzen bereitzustellen (Art. 54a, Abs. 3).

Ziel dieses Berichtes ist es, der Bauherrschaft eine Art Checkliste zu geben, die aufzeigt welche Elemente in einem Mobilitätskonzept zu behandeln sind. Ein Mobilitätskonzept, welches schlüssig den (weitgehenden) Verzicht auf Parkplätze für Motorfahrzeuge begründet, kann von den Behörden genehmigt werden und bietet damit Planungssicherheit.

### 1.3 Weiterhin zwei Wege zu autoarmen/autofreien Wohnsiedlungen

Es gibt nach wie vor zwei Wege zur Realisierung autoarmer/-freier Wohnsiedlungen:

1. Der hier ausführlich beschriebene Weg über die (revidierte) Bauverordnung, Art. 54a und 54b (Baubewilligungsweg).
2. Gestützt auf Baugesetz Art. 18a Bst. a können die Gemeinden autoarmes/freies Wohnen in einer Überbauungsordnung regeln (Planungsweg).

Die beiden Wege und deren jeweilige Vor- bzw. Nachteile sind ausführlich auf der Homepage der VCS Regionalgruppe Bern beschrieben ([Link](#)).

## 2 Bestehende Unterlagen – Erfahrungen aus anderen Kantonen und Gemeinden

Mobilitätskonzepte für autofreie oder autoarme Wohnsiedlungen gibt es einige, entsprechend der zunehmenden Zahl an solchen Siedlungen.

Auch Leitfäden, Merkblätter oder Checklisten zum Erstellen von Mobilitätskonzepten für diese Wohnform sind in den letzten Jahren entstanden.

### 2.1 Beispiel Stadt Zürich

Der erste dahingehende Leitfaden dürfte derjenige des Schweizerischen Verbandes für Wohnungswesen, Regionalverband Zürich, vom Dezember 2010 sein (jetzt: Wohnbaugenossenschaften Schweiz). Die Stadt Zürich hat kurz darauf – im März 2011 – ein Merkblatt für den internen Gebrauch erstellt, das der Beurteilung von Gesuchen dient, die den Minimalbedarf an Parkplätzen unterschreiten wollen. In der Parkplatzverordnung der Stadt Zürich aus dem Jahr 1996 erlaubt(e)\* der Art. 8, Abs. 3 eine Ausnahmegewilligung für autofreies/armes Wohnen. Um diese geht es in den beiden genannten Dokumenten.

\* Seit 10. Juli 2014 ist eine revidierte Parkplatzverordnung in Kraft. Der darin enthaltene Absatz 5 zum autoarmen Wohnen wurde allerdings vorläufig ausgenommen.

Der Leitfaden der Wohnbaugenossenschaft umfasst inklusive Anhang 22 Seiten. Er ist recht ausführlich. Im Anhang finden sich Beispiele für eine Mietvertrags-Klausel zum Verzicht auf ein Auto, Statutenbestimmungen zu autoarmem Wohnen (für Genossenschaften), Beispiele für grundbuchliche Sicherung von Pflichtparkplätzen oder Vorhaltefläche auf Nachbargrundstücken. Anhand einer Eignungstabelle kann ermittelt werden, ob sich ein Standort für autoarmes Wohnen eignet.

### 2.2 Beispiel Stadt Winterthur

Die Stadt Winterthur fördert autoarmes Wohnen. Im Baubewilligungsverfahren wird für autoarme Nutzungen ein Mobilitätskonzept vorausgesetzt. In ihrem Merkblatt von April 2014 zeigt die Stadt der Bauherrschaft auf, „welche Fragen sie mit einem Mobilitätskonzept beantworten muss und welche Anforderungen an den Monitoring- und Controllbericht bestehen“ (Merkblatt Seite 1).

Das Ziel dieses Merkblatt ist demnach das gleiche, welches mit diesem Bericht verfolgt wird.

## 2.3 EnergieSchweiz für Gemeinden

Die Organisation EnergieSchweiz für Gemeinden hat im Mai 2014 ein Handbuch herausgegeben, das sich mit Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von neuen Arealen befasst. In dieser Publikation geht es nicht explizit um autoarme oder autofreie Siedlungen. Allgemein wird aufgezeigt, wie durch Mobilitätsmanagement das (automobile) Verkehrsaufkommen in einem Areal reduziert werden kann. Die Ausführungen zum Ablauf und den Elementen eines Mobilitätskonzeptes, die präsentierten Massnahmen und das Monitoring bzw. die Wirkungskontrolle sind für alle Arten von Mobilitätskonzepten hilfreich.

## 3 Ziel des Mobilitätskonzeptes aus Behördensicht

Wie einleitend erwähnt, soll mit der revidierten Bauverordnung das autoarme Wohnen gefördert werden. Trotzdem gilt es aus Behördensicht zu vermeiden, dass Fahrzeuge auf öffentlichem Grund abgestellt werden, weil für diese keine privaten Parkplätze zur Verfügung stehen. Das obligatorische Mobilitätskonzept dient auch und vor allem dazu, dies den Behörden aufzuzeigen. Die Behörde verlangt von der Bauherrschaft bzw. vom Grundeigentümer "die dauerhafte Sicherung und die Kontrolle der reduzierten Parkplatzbenutzung". Die Antriebsart des Fahrzeuges spielt dabei keine Rolle. Elektrofahrzeuge oder andere Fahrzeuge mit alternativen Antrieben beanspruchen ebenfalls (Park-) Platz. Stellen Bewohner von autofreien Siedlungen ihr Fahrzeug auf privatem Grund ausserhalb der autofreien Siedlung ab, kümmert dies die Behörden nicht: es wird kein öffentlicher Grund belegt. Dem Grundgedanken des autofreien Wohnens widerspricht das hingegen.

Art 54b regelt, was geschieht, wenn die Vorgaben des Mobilitätskonzeptes länger als 3 Monate nicht eingehalten werden. Die Baupolizeibehörde setzt dann den „verantwortlichen Grundeigentümern eine angemessene Frist zur Wiederherstellung des rechtmässigen Zustandes“ (Art 54b, Abs. 2). Wird dieser nicht innert der Frist erreicht, kann die Gemeinde eine Ersatzabgabe nach Artikel 18 Buchstabe c BauG erheben – allerdings nur, wenn die Gemeinde ein Ersatzabgabe-Reglement erlassen hat.

Damit Art 54b möglichst nicht angewendet werden muss, wird gefordert, dass bereits im Mobilitätskonzept die Selbstkontrolle geregelt wird.

Zur rechtlichen Absicherung kann die Grundeigentümerschaft die Verpflichtungen aus dem Mobilitätskonzept grundbuchlich festschreiben. Sie sind damit auch für nachfolgende Grundeigentümer verbindlich.

## 4 Inhalte eines Mobilitätskonzept für autoarme oder autofreie Wohnsiedlungen

### 4.1 Pflichtelemente

Gemäss BauV und Vortrag muss ein Mobilitätskonzept folgende Elemente beinhalten:

- Nachweis, dass die "Wohnüberbauung" \* mindestens 10 Wohnungen umfasst (Art. 54a, Abs. 1)
- Nachweis, dass die "Wohnüberbauung" auf Bewohner und Bewohnerinnen ausgerichtet ist, die sehr wenige oder keine Motorfahrzeuge besitzen (Art. 54a, Abs.1 & Vortrag)
- öV-Erschliessung:
  - Qualität der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (Art. 54a, Abs. 2)
  - bestehendes Angebot des öffentlichen Verkehrs (öV-Güteklasse) (Vortrag)

- bestehende und geplante Mobilitätsangebote (Art. 54a, Abs. 2)
- Anzahl Parkplätze:
  - Bandbreite der nach Artikel 51 BauV geforderten Parkplatzzahl (Vortrag)
  - Nachweis des reduzierte Bedarfs an Abstellplätzen (Art. 54a, Abs. 2)
  - Aus dem Mobilitätskonzept und der Qualität der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehrs abgeleitete Mindestzahl an Abstellplätzen (Art. 54a, Abs 3)
  - Anzahl und Verwendungszweck der effektiv geplanten Parkplätze (für Besucherinnen und Besucher, für Güterumschlag, Notfalldienste, Menschen mit Behinderung, Spitex, usw. (Vortrag)
- Sicherstellung/Kontrolle:
  - dauerhafte Sicherung und die Kontrolle der reduzierten Parkplatzbenutzung (Art. 54a, Abs. 2)
  - Nachweis einer dauerhaften Sicherung der Verpflichtungen aus dem Konzept (auch für zukünftige Mieter und Eigentümer, z.B. durch grundbuchliche Sicherung) (Vortrag)
  - Art der Selbstkontrolle des Mobilitätskonzepts (Vortrag)

\* Zur Definition „Wohnüberbauung“ siehe Kap 4.2.

## 4.2 Anzahl Wohnungen

Für die Anwendung von Art. 54a BauV ist eine Mindestzahl von 10 Wohnungen vorgegeben. Gemäss Vortrag rechtfertigt sich das Erstellen eines Mobilitätskonzepts erst ab einer bestimmten Grösse der Überbauung. Dabei kommt es nicht darauf an, wie gross die Wohnungen sind und ob sich die Wohnungen in Ein-, Zwei- oder Mehrfamilienhäusern befinden. Als "Wohnüberbauung" im Sinne von Art. 54a der BauV kann also auch eine Siedlung mit zehn Einfamilienhäusern betrachtet werden. Eine gemeinsame Bauherrschaft oder ein architektonischer Zusammenhang ist nicht erforderlich. Hingegen braucht es eine räumliche Nähe und einen organisatorischen Zusammenhang.

Dies kann z.B. von Bedeutung sein, wenn Parkplätze aufgehoben werden sollen: Formal geschieht dies gleich wie bei einem Neubau mittels entsprechendem Baugesuch. Hier können sich z.B. Nachbarn zusammenschliessen, bis die geforderte Grösse der "Wohnüberbauung" erreicht ist.

Ein Mobilitätskonzept ist zwingend.

## 4.3 Ausrichtung der Überbauung auf autoarmes Wohnen

### 4.3.1 Begründung für autoarmes oder autofreies Wohnen

Gemäss Vortrag muss das Mobilitätskonzept einen "Nachweis der Ausrichtung der Überbauung auf Personen, die keine oder nur eine deutlich unterdurchschnittliche Zahl von Motorfahrzeugen besitzen" beinhalten.

Die "Ausrichtung" kann z.B. mittels Hinweis auf bestehende oder geplante Verkaufs- bzw. Vermietungsunterlagen dokumentiert werden. Eine mögliche Begründung für autoarmes oder autofreies Wohnen ist z.B. die Umsetzung der Anforderungen der "2000-Watt-Gesellschaft". Belegt werden kann dies beispielsweise auch mit einem Leitbild, entsprechenden Statuten oder einer Charta.

Wichtig ist, dass die reduzierte Parkplatzbenutzung als Verpflichtungen im Mobilitätskonzept festgeschrieben wird.

Beispiele dazu finden sich in den Unterlagen zu bereits realisierten Projekten auf der Homepage der VCS Regionalgruppe Bern ([Link](#)).

### 4.3.2 Rechtliche Regelung der Autofreiheit für Eigentümer und Mieter

Ein wichtiger Nachweis der Autofreiheit ist die entsprechende rechtliche Regelung in Verträgen mit den Bewohnern. Eine gemäss Vortrag mögliche Form der rechtlichen Regelung ist die grundbuchliche Sicherung. Der Grundbucheintrag stellt sicher, dass die Regelung auch für zukünftige Mieter und Eigentümer verpflichtend bleibt.

Je nach Rechtsform (Eigentumswohnung, Genossenschaftssiedlung, Mietwohnung) sind dazu unterschiedliche Formen zu wählen. Auch hierzu bietet die Homepage der VCS Regionalgruppe Bern einen guten Überblick ([Link](#)).

Zu regeln ist: (Grundlage: VCS Regionalgruppe Bern, Homepage)

- Die Bewohner müssen wissen, dass für die Wohnung, welche sie kaufen oder mieten insbesondere die Verpflichtungen aus dem Mobilitätskonzept, insbesondere die Verpflichtung zur "reduzierten Parkplatzbenutzung" gelten.
- Sie müssen die Regeln der Autofreiheit kennen. Dazu gehört auch die Regelung allfälliger Ausnahmen.
- Sie müssen wissen, was als Verstoss gegen die Regeln gilt und welche Konsequenzen das Nichteinhalten der Regeln hat.
- Und natürlich soll auch geregelt werden, welche Rechte die Bewohner haben. In der Siedlung Oberfeld in Ostermundigen beispielsweise werden die Nutzung der „Velowerkstatt“, die in den Mietpreis integrierten öV-Abos oder der garantierte Standplatz eines Mobility-Autos am Siedlungsrand geregelt.

Juristisch ist es (offenbar\*) nicht möglich, den Bewohnern einer autofreien Siedlung, den Autobesitz im Miet- oder Kaufvertrag zu verbieten. Deswegen werden die Bewohner zum Beispiel in einer Nutzungs- und Verwaltungsordnung verpflichtet, kein Motorfahrzeug länger als 1-2 Tage pro Woche in einem bestimmten Umkreis um die autofreie Siedlung zu parkieren.

\* bisher wurde das gerichtlich nicht geklärt, da es (noch) keinen Rechtsfall dazu gibt.

Für Härtefälle (Behinderung, Arbeit) sind Ausnahmen möglich. Entsprechende Parkplätze sind im Mobilitätskonzept vorzusehen.

Bei autoarmen Siedlungen, bei denen eine gewisse Anzahl an Parkplätzen für die Bewohnern bereit gestellt wird (0.2 bis 0.49 Parkplätze pro Haushalt), kann es auch zwei Kategorien von Miet- oder Kaufverträgen geben. Welche für Bewohner, die auf ein Auto verzichten und welche, die die Autonutzung erlauben – allenfalls gestaffelt nach Kriterien (z.B. Haushaltsgrösse, Erreichbarkeit Arbeitsort, privates Autoteilen, etc.).

## 4.4 Standortanalyse

### 4.4.1 Erschliessungsqualität mit dem ÖV

Bestandteil jedes Mobilitätskonzept ist die Beschreibung der Erschliessungsgüte mit dem ÖV. Autofrei heisst nicht unbedingt, dass die Bewohnern weniger mobil sind – nur weniger auto-mobil. Umso mehr wird der ÖV, das Velo und das Zufussgehen genutzt. Eine gute Erreichbarkeit mit dem ÖV ist daher ein wichtiges Kriterium für eine autoarme oder autofreie Siedlung.

Eine Indikator für die Erschliessungsgüte sind die sogenannten Erschliessungsgüteklassen. In diese fliessen die Art des öffentlichen Verkehrsmittels, die Taktichte und die Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle ein. Sie sind im Internet abrufbar (z.B. im [Geoportal des Kantons Bern](#)).



Die Güteklassen zeigen das ÖV-Angebot des vergangenen oder vorvergangenen Jahres. Nicht berücksichtigt sind neuste und geplante zukünftige Angebotsänderungen. Diese sind gegebenenfalls im Mobilitätskonzept aufzuführen.

Zu unterscheiden ist auch zwischen dem lokalen und überregionalen ÖV-Angebot. Je nach Bewohnerschaft, deren Bedürfnissen und dem Angebot an Dienstleistungen und deren Erreichbarkeit (siehe nächstes Kapitel), ist das lokale oder überregionale ÖV-Angebot wichtiger.

#### 4.4.2 Erreichbarkeit von Dienstleistungen des täglichen Bedarfs

Die Nutzung eines Motorfahrzeuges wird umso überflüssiger\*, je besser Dienstleistungen des häufigen Bedarfs in der Nähe des Wohnortes zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV erreicht werden können. Die Entfernung und Qualität des Weges (Sicherheit, Attraktivität, Steigungen, etc.) zu Kindergarten, Schulen, Einkaufs- und Sportmöglichkeiten etc. sind im Mobilitätskonzept anzugeben.

Allenfalls werden in der Siedlung auch neue Dienstleistungen angeboten und das Angebot damit erhöht oder ergänzt. (siehe dazu auch das Kapitel "Massnahmen")

\* Von Verzicht kann keine Rede sein. Ein Auto wird schlicht nicht gebraucht, daher wird auf nichts verzichtet.

#### 4.4.3 Weitere bestehende und geplante Mobilitätsangebote

Nebst dem ÖV-Angebot sind im Mobilitätskonzept weitere bestehende und geplante Mobilitätsangebote aufzuführen. (Bei den geplanten Mobilitätsangeboten handelt es sich um "Massnahmen". Siehe dazu auch Kp.4.6)

Zu den bestehenden Mobilitätsangeboten (neben dem bestehenden öV-Angebot) gehören z.B. aktuelle Anzahl und Standorte von Car-Sharing Fahrzeugen, Hauslieferdienste, E-Bike-Ladestationen, Veloreparatur-Service, Informationsmöglichkeiten zum Mobilitätsangebot, Taxi- und Transportangebote oder Aktivitäten im Bereich Schulwegsicherheit (z.B. Pedibus).

Interessant sind auch Projekte, Initiativen und Angebote, die das Teilen oder die gemeinsame Nutzung eines Fahr- oder Werkzeuges ermöglichen und unterstützen. Im Aufbau befindet sich z.B. die Plattform [sharoo](#) zum (privaten) Teilen von Autos.

#### 4.4.4 Erfahrungswerte Autobesitz und Parkplatznachfrage

Bei zu sanierenden oder ersetzenden Liegenschaften/Siedlungen ist evtl. bekannt, wie viele Autos pro Haushalt vorhanden sind. Falls nicht, kann dies evtl. erhoben werden.

Erfahrungswerte zur Parkplatznachfrage aus vergleichbaren anderen Liegenschaften/Siedlungen können ebenso zum Abschätzen der benötigten Anzahl an Parkplätzen beigezogen werden.

### 4.5 Anzahl Parkplätze

In der BauV Art. 54a, Abs. 2 ist festgeschrieben, dass der reduzierte Bedarf an Abstellplätzen durch die Bauherrschaft in einem Mobilitätskonzept nachzuweisen ist.

Als reduzierter Bedarf gilt, wenn weniger als 0.5 Parkplätze pro Wohnung erstellt werden, die untere Bandbreite demnach unterschritten wird. In Art 54a, Abs. 1 heisst es, von der unteren Grenze der Bandbreite könne abgewichen werden, wenn deren Bewohner „sehr wenige oder keine Motorfahrzeuge besitzen“. Im Vortrag wird darunter ein Autobesitz pro Haushalt von 0.1 bis 0.2 Motorfahrzeugen verstanden. Damit handelt es sich um eine „autofreie“ Siedlung. Von „autoarmen“ Wohnen wird in der Regel gesprochen, wenn im Schnitt 20 bis 50 Prozent der Haushalte ein Motorfahrzeug besitzen.

Der Nachweis des reduzierten Parkplatzbedarfs erfolgt in folgenden Schritten:

Im Mobilitätskonzept ist die Bandbreite der nach Artikel 51 BauV geforderten Parkplatzzahl anzugeben. Beispielsweise beträgt die Bandbreite bei 10 Wohnungen 5 bis 20 Abstellplätze. Ferner ist anzugeben, wie viele Parkplätze für die Bewohner erstellt werden sollen, also beispielsweise 0.1 pro Wohnung. Bei 10 Wohnungen wäre das ein Parkplatz (statt minimal 5 ohne reduzierten Bedarf). Mit den Aussagen zur Ausrichtung der Wohnüberbauung auf autoarmes Wohnen sowie die Standortanalyse wird begründet, dass die gewählte Anzahl Parkplätze zweckmässig ist.

Nebst den Parkplätzen für Bewohner ist „auf jeden Fall für Besucher, Menschen mit Behinderung, Notfalldienste, Güterumschlag und dergleichen eine angemessene Zahl an Parkplätzen bereitzustellen“ (Art. 45a, Abs. 3). Eine gewisse Anzahl an Parkplätzen ist demnach zwingend zu erstellen, selbst wenn die Bewohner komplett auf (eigene) Autos verzichten.

Im Mobilitätskonzept ist darzulegen, wie viele solcher Pflichtparkplätzen benötigt werden. Dies hängt unter anderem ab von der Anzahl Bewohner der Siedlung, den angebotenen Dienstleistungen, der Erreichbarkeit mit ÖV, Velo und zu Fuss oder ob z.B. innerhalb der Siedlung ein Standplatz für ein Mobility-Fahrzeug angeboten werden soll. (vergleiche Kapitel Standortanalyse).

## 4.6 Massnahmen

Die Massnahmen dienen dazu, den Bewohnern einer autoarmen oder autofreien Siedlung möglichst gute und vielfältige alternative Mobilitätsangebote bereit zu stellen. Die bereits vorhandenen Mobilitätsangebote (Teil der Situationsanalyse) sollen bedarfsgerecht ausgebaut und/oder erweitert werden.

Ein gutes ÖV-Angebot wird als Standort-Voraussetzung einer autoarmen/autofreien Siedlung angesehen – siehe Kapitel 4.3.1. Die Bauherrschaft oder die Grundeigentümer können sich bei den zuständigen Behörden für einen Ausbau des Angebotes einsetzen, sofern es nicht bereits sehr gut ist. Denkbar ist weiter, dass das Haltestellennetz ergänzt wird.

Kurze und attraktive Fuss- und Velowege sind anzubieten zu der nächstgelegenen Haltestelle. Die Siedlung ist optimal ins bestehende Fuss- und Velowegenetz einzubinden. Veloabstellplätze sind in genügender Zahl möglichst nahe der Hauseingänge anzuordnen und zu überdachen, Ladestationen für E-Bikes vorzusehen. Erste Erfahrungen zeigen, dass die gesetzliche geforderte Anzahl Veloabstellplätze der effektiven Nachfrage in autofreien/autoarmen Siedlungen nicht genügt. Es muss mit z.B. zwei bis drei Velos pro Person gerechnet werden. Insbesondere muss auch genügend Stauraum für Spezialvelos inkl. Anhänger bereitgestellt werden.

Im „Handbuch MIPA – Mobilitätskonzepte für effiziente Areale“ sind 11 Massnahmen ausführlich beschrieben. Hier einige Stichworte dazu:

- **Car-Sharing-Angebote:**  
Bereits bestehende Angebote in der Nachbarschaft können mitbenutzt werden und/oder es werden in der Siedlung zentral gelegene weitere Standorte angeboten. Richtwert ist ein Fahrzeug pro 35 bis 45 Car-Sharing-Nutzende. Mobility bietet mit dem Produkt „[mobility@home](#)“ den Eigentümern von Wohnüberbauungen die Möglichkeit, an der Vermietung zu partizipieren und auf Wunsch den Bewohnern gratis eine Mobility-Mitgliedschaft anzubieten.  
Das Autoteilen kann aber auch auf privater Basis erfolgen.
- **Velo/Bike-Sharing-Angebote**  
In der Regel dürften die Bewohner autoarmer/freier Siedlungen über ein oder mehrere Alltagsvelos verfügen. Zum Sharing angeboten werden können Velos für Besucher und Spezialvelos für Bewohner (E-Bikes, Velo-, Lastenanhänger, Liegevelo, etc.).

- Förderung von Fahrgemeinschaften  
Zum Beispiel über eine Vermittlungsplattform, die auch das umliegende Quartier mit einbezieht.
- Service-Dienstleistungen (Lieferdienste, Ladestationen, Reparatur-Service, etc.)  
Alle diese Dienstleistungen erleichtern das mobile Leben. Sie sind im Mobilitätskonzept zu prüfen.
- Mobilitätsgutscheine oder Vergünstigungen für ÖV-Fahrten/Abos  
Haushalte, die keinen Parkplatz beanspruchen, erhalten als Gegenleistung für eingesparte Investitionen und/oder zur Einhaltung der Vorgaben des Mobilitätskonzeptes solche Vergünstigungen.
- Kommunikation des und Information zum ÖV-Angebot und den Dienstleistungen an Bewohner und Besucher  
Die Mobilitätsangebote müssen selbstverständlich in geeigneter Weise beworben und bekannt gemacht werden.

#### 4.7 Sicherung und Kontrolle der reduzierten Parkplatzbenutzung

Das Einhalten der Vorgaben zur Auto- und Parkplatznutzung aus den Verträgen und dem Mobilitätskonzept liegt zuerst in der Eigenverantwortung der Bewohner. Im Sinne einer Selbstkontrolle sorgen die Bewohner gemeinsam mit ihren Gästen und Untermietern für das Einhalten der Verpflichtungen des Mobilitätskonzeptes, insbesondere der reduzierten Parkplatzbenutzung.

Die Gemeinden sind nicht verpflichtet, von sich aus regelmässig zu prüfen, ob die Vorgaben aus dem Mobilitätskonzept eingehalten werden. Die Gemeinden werden – wie in andern baupolizeilichen Angelegenheiten auch – durch Hinweise aus der Bevölkerung von der Nichteinhaltung eines Mobilitätskonzeptes erfahren. Die BauV fordert auch keine regelmässige Berichterstattung an die Baupolizeibehörde bezüglich den Ergebnissen der Selbstkontrolle.

Dennoch wird in Art 54a, Abs. 2 der Nachweis der dauerhaften Sicherung und Kontrolle der reduzierten Parkplatznutzung im Mobilitätskonzept verlangt.

Die Sicherung erfolgt vor allem über die Verträge mit der Mieterschaft und den darin festgehaltenen Sanktionen im Falle eines Verstosses gegen die Pflichten.

Die (Selbst-)Kontrolle kann beispielsweise erfolgen durch:

- eine Selbstdeklaration der Bewohner über die Häufigkeit der Nutzung von öffentlichen Parkplätzen im Umfeld der Siedlung,
- das Erfassen von Reklamationen aus der Nachbarschaft wegen unerlaubten Parkierens
- das Traktandieren des Themas an Eigentümer- oder Mieterversammlungen
- das Bezeichnen einer Mobilitätsgruppe oder eines Mobilitätsverantwortlichen, an den Verstösse gemeldet werden können.

Es ist sicher zweckmässig in den verbindlichen Dokumenten festzuschreiben, wer gemäss welchem Vorgehen allfällige Verstösse gegen Verpflichtungen aus dem Mobilitätskonzept, insbesondere der reduzierten Parkplatzbenutzung bearbeitet.

Falls die Verpflichtungen aus dem Konzept nicht eingehalten werden, kann die Baupolizeibehörde die Einhaltung oder Wiederherstellung des rechtmässigen Zustandes verlangen. Artikel 54b regelt das Vorgehen. Siehe dazu Kapitel 3.

Im Mobilitätskonzept kann als Rückfallmöglichkeit beschrieben werden, welche alternativen Parkierungsmöglichkeiten es gibt, sollte der vereinbarte Zustand nicht innert nützlicher Frist wieder hergestellt werden können.

Möglicherweise gibt es in der Nachbarschaft ausreichend ungenutzte, bereits bestehende Parkfläche und/oder auf dem Grundstück der autofreien Siedlung oder in der Nachbarschaft ist Platz vorhanden, die bzw. der im Bedarfsfall als Abstellfläche dienen oder zu dieser umgewidmet werden kann.

## 5 Überblick Inhalt Mobilitätskonzept

Die folgende Tabelle zeigt in Stichworten, welche Inhalte im Mobilitätskonzept zu behandeln sind. Laut Auskunft des Kantons reicht ein Dokument im Umfang von 5-10 Seiten. Es wird keine wissenschaftliche Arbeit sondern ein pragmatisches Konzept erwartet.

Kapitel	Inhalt
1. Formeller Antrag für autoarmes bzw. autofreies Wohnen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Antrag auf eine Reduktion der Anzahl Parkplätze gemäss Artikel 54a, BauV.</li> </ul>
2. Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beschrieb des Projektes mit wichtigen Eckdaten (Nutzung, Nutzflächen, Anzahl Wohnungen (mindestens 10!), Alterswohnungen, Familienwohnungen, etc.)</li> <li>Nachweis, dass die "Wohnüberbauung" auf Bewohner und Bewohnerinnen ausgerichtet ist, die sehr wenige oder keine Motorfahrzeuge besitzen</li> </ul>
3. Standortanalyse	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nachweis der Qualität der öV-Erschliessung (bestehendes Angebot des öffentlichen Verkehrs)</li> <li>Beschrieb des bestehenden und (von Dritten) geplanten Mobilitätsangebotes (MIV,) ÖV, Fuss- und Veloverkehr, Car-Sharing (im Umfeld der Siedlung, innerhalb der Siedlung siehe Massnahmen)</li> <li>Beschrieb der Integration in die bestehende Siedlungsstruktur (Entfernung Schule / Kindergarten, Einkaufsmöglichkeiten, etc.)</li> <li>Heutige Nachfrage an Parkplätzen am selben Standort bei Ersatzneubauten oder Erweiterungen oder Erfahrungswerte von vergleichbaren Siedlungen bei Neubauten</li> </ul>
4. Parkierung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Angabe der nach Artikel 51 BauV geforderten Parkplatzzahl (Bandbreite)</li> <li>Anzahl der vorgesehene Parkplätzen pro Haushalt (Bewohnerparkplätze) und deren Lage</li> <li>Herleitung (Begründung) der vorgesehenen Anzahl Bewohnerparkplätze</li> <li>Anzahl, Lage und Verwendungszweck der geplanten (Pflicht-)Parkplätze für Besucherinnen und Besucher, für Güterumschlag, Notfalldienste, Menschen mit Behinderung, Spitex, usw.</li> <li>Anzahl und Lage der vorgesehenen Abstellplätze für Fahrräder und Motorfahräder (pro Haushalt und insgesamt)</li> </ul>

Kapitel	Inhalt
5. Massnahmen (geplante Mobilitätsangebote)	<p>Beschrieb der Mobilitätsmassnahmen wie (Auswahl):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- (zusätzliche) Car-Sharing-Angebote</li> <li>- Bike-Sharing-Angebote</li> <li>- (neue) Velo- und Fusswege</li> <li>- Förderung von Fahrgemeinschaften</li> <li>- Service-Dienstleistungen (Lieferdienste, Ladestationen, Reparatur-Service, etc.)</li> <li>- Mobilitätsgutscheine oder Vergünstigungen für ÖV-Fahrten/Abos</li> <li>- Kommunikation des und Information zum ÖV-Angebot und den Dienstleistungen an Bewohner und Besucher</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschrieb geplanter Dienstleistungen in der Siedlung</li> </ul>
6. Sicherstellung der reduzierten Parkplatzbenutzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Liste der Verpflichtungen aus dem Mobilitätskonzept, insbesondere der reduzierten Parkplatzbenutzung</li> <li>• Nachweis einer dauerhaften Sicherung der Verpflichtungen aus dem Mobilitätskonzept (auch für zukünftige Mieter und Eigentümer)</li> <li>• Vermietungskonzept in dem aufgezeigt wird, welche Massnahmen die Eigentümerin vorsieht, um die reduzierte Parkplatzbenutzung zu erreichen (beispielsweise prioritäre Berücksichtigung von neuen Mieter/innen, die kein Auto haben oder Vergabekriterien für Parkplätze)</li> <li>• Mustermietvertrag in der die Autofreiheit geregelt ist</li> <li>• Verpflichtungen aus dem Mobilitätskonzept werden grundbuchlich festgeschrieben</li> <li>• Beschrieb der Reaktion bei Nichteinhalten der Verpflichtungen aus dem Mobilitätskonzept</li> </ul>
7. Selbstkontrolle des Mobilitätskonzepts	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Art der Selbstkontrolle der Verpflichtungen des Mobilitätskonzepts</li> <li>• Wie wird die Einhaltung der reduzierten Parkplatzbenutzung kontrolliert und dokumentiert?</li> <li>• Wie wird die Einhaltung der reduzierten Parkplatzbenutzung durchgesetzt?</li> </ul>