www.hsr.ch/weiterbildung

Wohnen und Mobilität

- **Autofreie und autoarme Mobilitätskonzepte beim Wohnungsbau**
- **Erfahrungen bei bestehenden und in Entwicklung begriffenen Angeboten**

Tagung vom 23. Mai 2007

Weiterbildungsveranstaltung HSR Hochschule für Technik Rapperswil, Abteilung Raumplanung in Zusammenarbeit mit Fussverkehr Schweiz

HSR
HOCHSCHULE FÜR TECHNIK
RAPPERSWIL

RAUMPLANUNG

Fussverkehr Schweiz
Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

Mobilité piétonne
Association suisse des piétons

Thema

Inhalt	Wohnen ohne eigenes Auto ist für viele eine selbstverständliche Lebensform. In den grösseren Städten der Schweiz leben 40 – 50% der Haushalte ohne Auto. Zu Fuss, mit dem Velo, mit dem in den letzten Jahren stark ausgebauten Öffentlichen Verkehr oder ergänzend mittels Carsharing können die Mobilitätsbedürfnisse abgedeckt werden. Seit gut 10 Jahren gibt es in verschiedenen Ländern Europas Wohnprojekte, die dem autofreien oder autoarmen Lebensstil Rechnung tragen. Auch in der Schweiz sind erste Projekte realisiert oder in Realisierung. Bei der Umsetzung stehen Bauträger vor Hindernissen auf verschiedensten Ebenen. Besteht ein genügend grosses Marktsegment? Wie kann mit den geltenden Erschliessungsanforderungen (Parkplatzverordnung) umgegangen werden? Welche Mobilitätsdienstleistungen sind für solche Projekte notwendig? Wie steht es mit der langfristigen Sicherung? Braucht es eine „Rückfallebene", den Rückbehalt von Flächen für die allfällige nachträgliche Erstellung von Parkplätzen? Die Tagung dient dazu, diese Aspekte zu beleuchten und den Handlungsbedarf und Handlungsspielraum für Planung und Umsetzung auszuloten.

Allgemeine Angaben zur Tagung

Veranstaltungsort	HSR Hochschule für Technik Rapperswil, Gebäude 4, Aula
Kosten	Gäste: CHF 200.– externe Studierende, gegen Kopie der Legi: CHF 50.– Studierende HSR: kostenlos
Anreise	Die HSR liegt direkt neben dem Bahnhof. Auf dem Areal der HSR stehen keine Parkplätze zur Verfügung. Bitte kommen Sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Zugverbindungen: Basel HB ab 7:07 / Bern HB ab 7:02 / St. Gallen HB ab 8:02 / Zürich HB ab 8:25
Organisation, Kontakt Anmeldung	HSR Hochschule für Technik Rapperswil Karin Bättig Oberseestrasse 10, Postfach 1475 8640 Rapperswil T 055 222 49 41, kbaettig@hsr.ch, http://www.hsr.ch/Raumplanung.202.0.html

Programm der Tagung

9.15 Uhr	**Begrüssung** Klaus Zweibrücken, HSR, Prof. Dipl.-Ing. Dozent für Verkehrsplanung **Einführung ins Thema** Thomas Schweizer, «Fussverkehr Schweiz», Geschäftsleiter Fachverband der FussgängerInnen
9.40 Uhr	**Wohnen ohne eigenes Auto: Neue Mobilitätskonzepte beim Wohnungsbau** Voraussetzungen, rechtliche Aspekte und aktuelle Entwicklungen Stefan Schneider, Planungsbüro Jud, Zürich
10.05 Uhr	**Neuer Stadtteil Vauban, Freiburg im Breisgau** Umsetzung eines autoreduzierten Konzepts für 5'000 Einwohner Thomas Fabian, stellvertr. Amtsleiter Stadtplanungsamt, Freiburg
10.30 Uhr	Kaffepause
10.55 Uhr	**Autofreies Wohnen in Wien** Siedlung Floridsdorf mit 250 Wohnungen / Projekt Vorgartenstrasse - Bike City Christoph Chorherr, Umweltökonom, Landtagsabgeordneter, Wien
11.20 Uhr	**Autofreies Wohnen in Hamburg, Grundlagen, Stolperfallen und Zukunftsmusik** Siedlung Saarlandstrasse mit 111 Wohnungen Rose Scharnowski, Architektin, Geschäftsführerin „Autofreies Wohnen e.V." Hamburg
11.45 Uhr	**Kraftwerk1, Zürich** Autoarmes Wohnen im Kontext einer umfassenden Nachhaltigkeitsstrategie Andreas Hofer, dipl. Architekt ETH, Schweizerischer Verband für Wohnungswesen, Sektion Zürich
12.10 Uhr	**Diskussion**
12.25 Uhr	Mittagessen
14.00 Uhr	**Nachhaltiges Wohnen im Raum Bern** Ergebnisse einer Marktstudie zu autofreien Wohnangeboten Martin Wälti, Büro für Mobilität AG, Bern
14.25 Uhr	**Autoarm und bewegungsfreundlich wohnen in der Siedlung Obermühle Matt, Baar** Rosmarie Müller, HSR, Prof. dipl. Arch. ETH/SIA, Raumplanerin ETH/NDS/ORL, Dozentin für Architektur und Städtebau und Roman Hotz, dipl. oek. HSG, Investor
14.50 Uhr	**Das Projekt Sihlbogen, Zürich Leimbach** Wohnen in der 2000 Watt-Gesellschaft nach dem SIA Effizienzpfad Energie Hansruedi Preisig, Prof. dipl. Arch. SIA, Zürich
15.15 Uhr	Mobilitätsdienstleistungen: **Entwicklungen von neuen Angeboten für Wohnüberbauungen** Lorenzo Martinoni: Zürcher Verkehrsverbund (ZVV)
15.35 Uhr	Mobilitätsdienstleistungen: **Mobility Carsharing-Angebote für Wohnüberbauungen** Cornelia Thoma, Mobility Luzern
15.55 Uhr	Podiumsdiskussion und Fazit aus der Tagung **Hat das autofreie / autoarme Wohnen eine Chance auf dem Wohnungsmarkt?** **Wo liegt das Potenzial, wo die Risiken?** **Welche Massnahmen müssen in die Wege geleitet werden?** Moderation: Klaus Zweibrücken Teilnehmer: - Martin Vinzens, Stellvertretender Leiter Sektion Siedlung und Landschaft des ARE, Bern - Hansruedi Diggelmann, stv. Kantonsplaner, Baudirektion Kanton Zürich - Erich Willi, Projektleiter, Tiefbauamt, Mobilität + Planung, Stadt Zürich - Thomas Fabian, stellvertr. Amtsleiter Stadtplanungsamt, Freiburg - Christoph Chorherr, Umweltökonom, Landtagsabgeordneter, Wien - Rose Scharnowski, Architektin, Geschäftsführerin „Autofreies Wohnen e.V." Hamburg - Stefan Schneider, Planungsbüro Jud, Zürich - Andreas Hofer, dipl. Architekt ETH, SVW, Sektion Zürich

Fussverkehr Schweiz
Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger

Mobilité piétonne
Association suisse des piétons

Wohnen und Mobilität

Einführungsreferat an der Tagung «Wohnen und Mobilität» vom 23. Mai 2007

Thomas Schweizer, «Fussverkehr Schweiz»

---

1. Einleitung

Wohnen und Mobilität sind eng miteinander verflochten. Die Wahl des Wohnstandortes, dessen Anbindung an den Öffentlichen Verkehr, aber auch die Ausstattung mit Angeboten für die Mobilität wie Lage und Anzahl von PW-Abstellplätzen, Lage und Anzahl von Veloabstellplätzen, das Vorhandensein von Carsharingangeboten usw. beeinflussen das Mobilitätsverhalten in hohem Masse. Diese Erkenntnis ist nicht neu. Entsprechende Massnahmen zur Beeinflussung der wohnungsorientierten Mobilität wurden bisher in der Schweiz kaum aktiv angegangen und es fehlen erfolgreich umgesetzte Projekte.

Das Kernelement für die Beeinflussung der wohnungsorientierten Mobilität ist der Autobesitz, oder besser die **Autofreiheit**. Mittlerweile liegen Erfahrungen aus dem Planungsprozessen autofreier Wohnprojekte seit etwa 15 Jahren vor. Die ersten Wohnanlagen sind Mitte der 90er Jahre bezogen worden.

Ideen und Konzepte zum autofreien Wohnen wurden bereits seit Anfang der 1990er Jahre diskutiert. Die erste Wohnanlage für 23 Haushalte ohne Auto der Genossenschaft "anders wohnen" in Bremen ist seit 1995 bezogen. Ebenfalls Mitte der 90er Jahre wurde in Amsterdam das Projekt für das autofreie Projekt "GWL-Terrein" (Westerpark) mit etwa 600 Wohnungen realisiert. Ausgangspunkt in Holland sind systematische Untersuchungen zum Kosten sparenden Bauen. Die Überlegungen zum autofreien Wohnen basieren auf der Tatsache, dass das Wohnungsneubauprogramm in Holland mit einer autogerechten Infrastruktur kaum zu finanzieren ist. Das GWL-Terrein ist seit 10 Jahren bewohnt und immer noch das grösste solche Projekt. Etwas aufgeweicht wird der autofreie Charakter durch die 110 Parkplätze an einem Rand des Gebiets (das entspricht etwa 0,2 Stellplätzen pro Wohneinheit), die ausschliesslich für Bewohner der Siedlung konzipiert wurden, ausserdem stehen einige Car-Sharing Fahrzeuge zur Verfügung.

In zahlreichen Städten entstehen in der zweiten Hälfte der 90er Jahre Initiativen überwiegend von privaten Initiativen getragenen Projekte. Sie stossen jedoch auf die Hindernisse Politik, Bau- und Mietrecht. Einige scheitern, dennoch konnten ca. zwei Dutzend Projekte in Deutschland und in einigen anderen europäischen Ländern umgesetzt, wobei sich die einzelnen Projekte in ihren Merkmalen und im Selbstverständnis der Initiatoren und Bewohner zum Teil stark unterscheiden.

2. Ausgangslage: Konventionelles Wohnen mit PW

Bei Neubauvorhaben werden pro Wohnung etwa 1 (-2) Abstellplätze erstellt, üblicherweise in möglichst direkter Nähe zur Wohnung. Diese Stellplatzregelung wird von den meisten Parkplatzverordnungen festgeschrieben. Nahezu überall ist der öffentliche Strassenraum zu 80-90% dem motorisierten individuellen Verkehr (MIV) vorbehalten.

Ein extremes Beispiel:

Kinder dürfen in der norditalienischen Kleinstadt Barge künftig nicht mehr auf der Strasse spielen. Die Stadtverwaltung hat jegliches Spielen auf Strassen, Plätzen und Bürgersteigen verboten. Fussball auf der Strasse gefährde die parkenden Autos, verteidigte der Referent für öffentliche Sicherheit, die Entscheidung. Kindern unter sechs Jahren ist es künftig zudem verboten, ohne Begleitung auf die Strasse zu gehen. TAZ 9.7.2003

3. Autofreies Wohnen

Autofreies Wohnen bezeichnet ein Wohnangebot, das

- sich an Haushalte ohne (eigenes) Auto richtet, mit dem Ziel, für diese Vorteile zu schaffen.
- einen nachhaltigen Beitrag zum Umweltschutz leistet und die Volkswirtschaft entlastet.
- kinderfreundlich und damit besonders für Familien mit Kindern attraktiv ist.
- hohe Wohn- und Freiraumqualität bedeutet.
- ausser dem unumgänglichen Zugang für Rettungsfahrzeuge, Feuerwehr, Polizei, usw. keine Zufahrt

Das autofreie Wohnen kann hinsichtlich verschiedener Konzepte unterschieden werden. Bezüglich Abstellplätzen kann unterscheiden zwischen

- **autofrei**
- **autoarm bzw. autoreduziert**
- **optisch autofrei /bzw. räumlich autofrei**
- **Mischformen**

Bezüglich Trägerschaft kann unterschieden werden zwischen

- **Betreibermodell**
- **selbstverwaltetes Modell**
- **Mischmodelle**

Bezüglich Eigentumsverhältnisse kann unterschieden werden zwischen

- **Einfamilienhäuser / Reiheneinfamilienhäuser im Eigentum**
- **Eigentumswohnungen**
- **Mietwohnungen**
- **Mischformen**

3.1 Autofrei

• ***Abstellplätze***: 0,0 bis 0,2 pro Wohnung
- Lage dieser Stellplätze i.d.R. am Quartiersrand für Car-Sharing-Dienste, Besucher, Behinderte
- für Gewerbe ggf. zusätzliche Stellplätze ausserhalb dieses Stellplatz-Schlüssels

• ***Verkehr***:
- kein Privatverkehr im Quartier
- nur Versorgungsverkehr
- Es werden spezielle Regelungen z.B. für Möbelwagen, Behindertentransporte, Taxen sowie gewerbliche Anlieferung getroffen, die sich bei den verschiedenen Projekten auch unterscheiden können.

• ***PW-Besitz***:
- kein individueller Autobesitz (Menschen, die freiwillig ohne Auto leben wollen)
- vertragsrechtliche Bindung zur Autofreiheit

Beispiele:

- Amsterdam Westerpark (GWL –Terrein
- Bremen Neustadt; Grünenstrasse
- Edinburgh-Gorgie: Slateford Green
- **Hamburg-Barmbek: Saarlandstrasse**
- Kassel. Unterneustadt / Messeplatz
- München-Riem: Caroine-Herschelstrasse
- Münster: Gartensiedlung Weissenburg
- **Wien Floridorf; Normanngasse**
- Wien Penzing: Sargfabrik & Miss Sargfabrik-

3.2 Autoarm/ autoreduziert

• ***Abstellplätze***: 0.3 bis 0.7 pro Wohnung
- Lage dieser Stellplätze i.d.R. am Quartiersrand, manchmal auch im Quartier.

• ***Verkehr***:
- „weniger“ Privatverkehr im Quartier
- Versorgungsverkehr möglich
- restriktive Massnahmen für PW

• ***PW-Besitz***:
- keine vertragsrechtliche Bindung zur Autofreiheit
- unterdurchschnittlicher PKW-Besitz
- Anreize für Autofreiheit

• ***Bemerkungen***:
- Probleme mit Regelungen & Vermarktung

Beispiele:

- Berlin –Friedrichshain / Lichenberg; Stralauer Habinsel / Rummelsburger Bucht
- Berlin Treptow: Lebens/t)raum Johannisthal (Ökosiedlunge)
- München-Haidhausen: Kolumbusplatz
- **Freiburg Vauban**
- **Zürich Kraftwerk1**

3.3 optisch autofrei

• ***Abstellplätze***:
- keine Regulationen, d.h. ortsübliche Anzahl Stellplätze pro Wohnung
• ***Verkehr***:
- kein Privatverkehr im Quartier
- Versorgungsverkehr frei

• ***PW-Besitz:***
- keine vertragsrechtliche Bindung zur Autofreiheit

• ***Bemerkungen***:
- Seit den 70er Jahren häufiger angewandtes Modell, das von Bauträgern gern "autofrei" genannt wird
- i.d.R. keine Kostenersparnis (z.T. sogar teurer)
- soziale Vorteile (Freiheit f. spielende Kinder)
- hinsichtlich der optischen Autofreiheit nur wenig ökologische Effekte

3.4 Mischformen

- einzelne Baufelder räumlich getrennt nebeneinander mit jeweils unterschiedlichen autofrei-Typen kombiniert

- vertraglich und finanziell organisierte Trennung autofreier und autobesitzender Haushalte ohne räumliche Trennung
  - Stellplätze am Quartiersrand
  - wenig Privatverkehr im Quartier; Versorgungsverkehr erlaubt
  - relativ unproblematisch umsetzbar
  - kommt "Konsensdemokratie" entgegen

- Autos nur für Bewohner (ein Gebiet, z.B. die historische Innenstadt, ist nur für die Anwohnerschaft befahrbar, d.h. Besucher dürfen nicht mit dem Auto in dieses Gebiet.)

4. Autofreiheit nach Trägerschaft

Die Projekte lassen sich auch hinsichtlich Ihrer Entstehung bzw. der Trägerschaft unterscheiden.

- Typ **Betreibermodell**
  • Investor ist ein (oder mehrere) Wohnungsunternehmen mit unternehmerischer Zielsetzung, das die Wohnungen auf eigene Kosten erstellt und danach vermietet oder verkauft. Erste Priorität liegt dabei grundsätzlich in den finanziellen Aspekten, die Autofreiheit ist nur ein möglicher Baustein für die Vermarktbarkeit.
  • im Prinzip relativ wenig Einflussmöglichkeiten der künftigen Bewohnerschaft auf die Planung

- Typ **Selbstverwaltetes Modell**
  • Investor ist die künftige Bewohnerschaft (Baugruppen, Initiativen, Einzelpersonen), die die Wohnungen auf eigene Kosten erstellen und üblicherweise selbst nutzen, zum Teil auch weitervermieten. Prioritätensetzung unterschiedlich, Trend: Am Anfang stehen die autofreie Idee & Lebensqualität, danach tritt eine Phase der Fragen zur Finanzierbarkeit ein, gegen Ende gewinnt die Vervollkommnung des Projektes mit ökologischen und weiteren wohnwertsteigernden Attributen wieder an Bedeutung.
  • maximale Einflussmöglichkeiten der künftigen Bewohnerschaft auf die Planung

- Typ **Mischmodelle**
  • Investoren können sowohl Wohnungsbauunternehmen als auch die künftige Bewohnerschaft in Form von selbstverwalteten Baugruppen & Initiativen sowie Einzelpersonen sein.
- • Einflussmöglichkeiten der künftigen Bewohnerschaft auf die Planung bestehen erst nach Einverständnis über das städtebauliche Gesamtkonzept (vorher besteht Einflussnahme mindestens im Rahmen der gesetzlichen Bürgerbeteiligung im Bebauungsplanverfahren, eventuell auch darüber hinaus als initiierende Initiative, die die Idee der Autofreiheit in das Projekt transportiert), und meist auch nur auf den "selbstverwalteten" Anteil (Baufelder, Parzellen) und die darin entstehende konkrete Architektur.

5. Autofreiheit nach Besitzstruktur

Zu unterscheiden ist zudem, ob es sich bei den Wohnungen um

- Einfamilienhäuser / Reiheneinfamilienhäuser
- Eigentumswohnungen
- Mietwohnungen handelt.

In den meisten Fällen wird eine Mischform der verschiedenen Besitzstrukturen realisiert. Für die verschiedenen Formen gelten dann aber oft unterschiedliche Verpflichtungsgrade.

6. Stellwerk60 – autofrei Wohnen in Köln

Das grösste autofreie Projekt Deutschlands - Stellwerk 60 - mit rund 450 Wohneinheiten ist derzeit in Köln im Bau. Ein Viertel ist bereits bezogen. Wo einst Lokomotiven und Waggons repariert wurden, wird nun autofrei gewohnt. Bereits sind die Aussenräume von Kindern in Beschlag genommen.

Das Projekt ist als Betreibermodell konzipiert. Der Investor, die Kontrola Treuhand AG, will nach eigenem bekunden ein Angebot für das Marksegment des autofreien Wohnens realisieren. Ursprünglich mit Null Stellplätzen geplant hat nach der Übernahme von einem anderen Investor eine Anpassung stattgefunden. Es gilt ein Schlüssel von 0.2 PP pro Wohneinheit. Zusätzlich zum Angebot «autofrei» wurden Eigentumswohnungen und Einfamilienhäuser als Solarpassivhäuser angeboten. Dieses Angebot wurde rege nachgefragt. Die Solarpassivhäuser waren zuerst verkauft.

Zur Zeit ist bei den aktuell belegten Wohnungen / Häusern, eine PP-Nachfrage von 0.18 PP pro Wohneinheit zu verzeichnen.

Mit dem Mietvertrag wird gleichzeitig eine Verpflichtung unterzeichnet, ohne eigenes Auto zu leben.

Das Gelände umfasst eine Fläche von 6 Hektaren, die vollumfänglich autofrei ist.

Das Projekt Stellwerk 60– wurde bereits mit zwei Preisen als Best Practice Modell geehrt.

Die Konrad-Adenauer-Stiftung zeichnete „Stellwerk 60 – autofrei wohnen in Köln“ als beispielhaftes Projekt in der Entwicklung neuer Wohn- und Lebensformen aus, basierend auf einem Bericht der Bonner Stiftung zur Stärkung von Kindern und Eltern auf kommunaler Ebene. Ein zweiter Preis kommt von der Initiative Deutschland Land der Ideen.¨

7. Dokumentation der Erfahrungen

Das ILS (Institut für Landes- Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen des Landes Nordrhein-Westfalen) dokumentierte in den 90er Jahren bis 2003 alle Initiativen. Das Internetportal wird aber – aus Spargründen – seither nur noch sporadisch gewartet und ist daher heute nicht mehr aktuell. www.wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de.

Auf privater Basis betreibt Martin Heller, ein Architekt aus Berlin, die wohl umfassendste Dokumentation zum autofreien Wohnen. www.autofrei-wohnen.de. Dort sind in Deutschland 14 realisierte Projekte aufgeführt. Weitere 11 Projekte sind in Grossbritannien, Dänemark, Niederlande und Österreich dokumentiert.
Weitere 31 Projekte sind aufgeführt, die in verschiedenen Planungsstadien gescheitert sind.

Auch wenn in den letzten fünf Jahren insgesamt ca. 12 neue Projekte realisiert werden konnten, so ist der "grosse" Durchbruch bisher noch nicht gelungen. Viele Projekte blieben aus unterschiedlichen Gründen während der Projektierungsphase stecken. Berühmtestes Beispiel in der Schweiz ist das Viererfeld in Bern. Im Mai 2004 wurde die Vorlage Viererfeld in der städtischen Volksabstimmung ganz knapp abgelehnt. Die Initiative wird nun unter Autofrei Wohnen Bern weiterverfolgt. (www.autofreiwohnenbern.ch)

In den letzten Monaten scheint aber wieder etwas Bewegung in den Bereich autofreies Wohnen geraten zu sein.

In der Schweiz sind zur Zeit folgende Projekte in Bearbeitung:

- Obermühle Baar (www.obermuehle-baar.ch)
- Zürich Leimbach Sihlbogen (www.Sihlbogen.ch)
- Kraftwerk 1 (www.krafwerk1.ch) faktisch autoarm
- Oberfeld Ostermundigen (www.igoberfeld.ch)
- IG Seebucht autofreie Siedlung Biel Nidau (www.seebucht.ch)

In Zug besteht eine Gruppierung, die das autofreie Wohnen in der Region Zug fördern will. (www.autofrei-zug.ch)

TS 17.05.2007

Wohnen ohne eigenes Auto

Neue Mobilitätskonzepte beim Wohnungsbau

Stefan Schneider
Planungsbüro Jud, Bolleystr. 29, 8006 Zürich
www.jud-ag.ch

Inhaltsübersicht

- Voraussetzungen
- Rechtliche Aspekte
- Aktuelle Entwicklungen

Erfolgsfaktoren für nachhaltiges Wohnen

- Gute öV-Erschliessung, Nutzungsangebot (Mieterticket)
- gute Fuss- und Veloerschliessung (Einbindung in Netze, Abstellmöglichkeiten)
- CarSharing-Standort, Nutzungsangebot
- Distanz zu Parkiermöglichkeiten ähnlich wie Distanz zu öV-Haltestelle
- Infrastrukturangebot, Angebot Versorgung tägl. Bedarf
- Immissionsarme Lage (v.a. Lärm)
- Freiraum, Naherholung in der Nähe
- Einbettung in Gesamtkonzept (z.B. 2000-Watt)

Sihlbogen - Standortvoraussetzungen

Standortentscheid

öV-Erschliessung

Naherholung …

Finanzierung Mobilitätsdienstleistungen

Kosten der Parkplatzerstellung für 200 Wohnungen

Normalbedarf	Wohnen ohne eigenes Auto
• 200 Parkplätze	• 40 Parkplätze
• Kosten (Tiefgarage)	• Kosten (ebenerdig, teils gedeckt)
✓ CHF 5,2 Mio.	✓ CHF 400‘000

- **rund CHF 24‘000.- Einsparung** je Wohnung und
- **120.- CHF/Monat Zinsertrag** (6% Zins), verwendbar für
  - Finanzierung / Zuschuss MieterTicket
  - Finanzierung / Zuschuss CarSharing-Angebot
  - günstigeren Mietzins

… falls keine Ersatzabgabe verlangt!

Rechtliche Aspekte – Pflichtparkplätze

- Pflichtparkplätze müssen erstellt werden oder eine **Ersatzabgabe** geleistet werden
- Normalbedarf i.d.R. bei ca. 1PP/Wohnung
  Anzustreben: 0.1 – 0.2 PP/Wohnung
- Sorgen der Behörden bei autoarmen Lösungen:
  - Fahrzeug-Bedarf im Lebenszyklus (Heirat, Familie mit Kindern, Kinder im Alter ab 18 Jahren, neue berufliche Bedürfnisse, Altersmobilität …)
  - Wechsel Eigentümer
  - „Betrug“ (Nicht-Deklarieren Fahrzeugbesitz)
  - Ausweichen Parkierung in Nachbarschaft

  → Im Prinzip aber zielkonform mit gängigen politischen Zielen

Lösungsansätze Pflichtparkplätze

- „Vorhalteflächen“
  - Freizuhaltende P-Fläche mit attraktiver Zwischennutzung (Spielwiese) – evtl. Wegfall Vorhaltepflicht nach XY Jahren
- Planung
  - Reduzierte P-Zahl wird über einen Gestaltungsplan (Sondernutzungsplan) bewilligt
- Recht
  - Rechtliche Anforderung werden geändert
  - Angepasste Praxis wird entwickelt

Rechtliche Ansatzpunkte „autofrei“

- Ansatzpunkte sind gegeben und können genutzt werden:
  - **VSS-Norm Parkraumangebot**
    „zur Berücksichtigung ... spezieller Wohnformen (z.B. autofreies Wohnen) kann eine Abweichung von den ... Richtwerten angezeigt sein“
  - **kantonale und kommunale Gesetze und Verordnungen**
    „in begründeten Fällen können Ausnahmen bewilligt werden“
  - **adäquate Lesart bestehender juristischer Grundlagen**
    Optik eines effektiv autoarmen Projektes einnehmen
- Ansatzpunkte werden neu geschaffen:
  - **Revision PPV Stadt Zürich**
    aufgrund Motion Grüne und EVP

Mietrechtliche Fragen

- Art der Einbettung der „Autofreiheit“ in einen Mietvertrag
  - Eigener Vertrag oder Bestandteil Mietvertrag
  - Statutarische Bestimmung Genossenschaft
- Kündigungs-Möglichkeiten
  - Neuer Autobesitz
  - Nicht-Einhalten von Regelungen (Selbstdeklaration)
- Zwangs-Modelle Mobilität
  - Verzichtserklärung Autobesitz
  - Zwangs-Übernahme eines Mieter-Tickets
- Verbot Koppelungsgeschäfte (Art 254 OR)

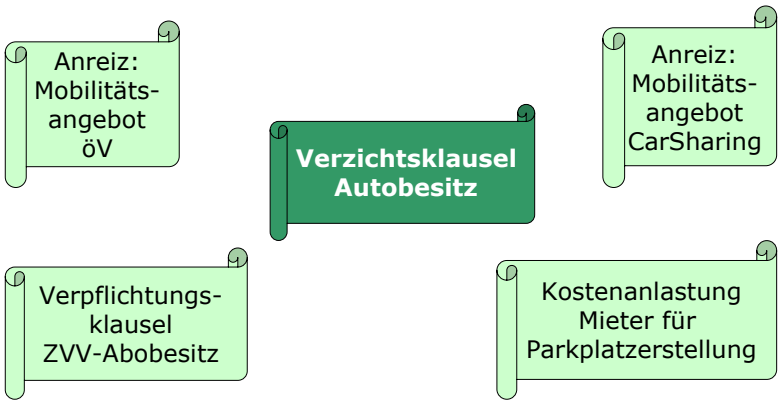
Aktuelle Überarbeitung PPV Stadt Zürich

- Autoarme Nutzungen können von der Nachweispflicht ganz oder teilweise befreit werden, sofern ein reduzierter Bedarf über ein **Mobilitätskonzept** nachgewiesen und durch ein **jährliches Controlling** dauerhaft sichergestellt wird.
- Die Grundeigentümerschaft ist verpflichtet, bei wiederholten Abweichungen von den Vorgaben des Mobilitätskonzepts, die (…) minimal erforderlichen Abstellplätze real nachzuweisen oder durch eine entsprechende Ersatzabgabe (…) abzugelten. Diese Verpflichtung ist vor Baubeginn als öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung im **Grundbuch** anmerken zu lassen.

(Revision PPV Stadt Zürich, aufgelegte Fassung)

Mögliche Elemente Mobilitätskonzept

Grundlagen-Elemente zur Erlangung der Baubewilligung mit reduziertem Abstellplatz-Nachweis



Kernelement Autoverzichtsklausel

- Die Mieter und alle Mitbewohner, ggf. Untermieter, verpflichten sich in der Verzichtsklausel, kein privates Mfz zu halten.
- Die Benutzung von CarSharing-Fahrzeugen, Mietwagen und Taxi sowie gewerblicher Fahrzeuggebrauch ist explizit gestattet.
- Ein Verstoss gegen die Verzichtsklausel kann ggf. zur Kündigung des Mietvertrags führen.
- Der Bauherr gibt gegenüber der Baubehörde eine Verpflichtung ab, die Mietverträge um die Verzichtsklausel zu ergänzen und sicher zu stellen, dass kein Stellplatzbedarf durch dauerhafte Mfz-Nutzung entsteht.

Kostenanlastung für Parkplatzerstellung

Die Autoverzichtsklausel kann um eine Ausnahmeregelung ergänzt werden:

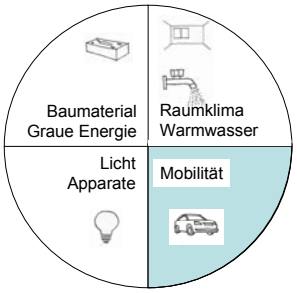
- Für den Fall der absoluten Unzumutbarkeit (z.B. Krankheit, berufliche Gründe) kann damit geregelt werden, dass die Mieter zum Mfz-Besitz befugt sind, dann aber das Kostenprivileg verlieren.
- Es wird ein „Schadenersatz/Ausgleichsbetrag“ für die Parkplatzerstellung sowie die kostendeckende Miete für die Parkplatznutzung fällig

Mögliche Controlling-Elemente

- Jährliche Bestätigung der Autoverzichtserklärung zu bestimmtem Stichtag und Weitergabe an die Stadt.
- Meldung an die Stadt über jede Fahrzeughaltung (Nichteinhaltung der Verzichtserklärung).
- Bereitstellung einer Vorhaltefläche für Parkplätze, ggf. Erstellung notwendiger Parkplätze.
- Parkraumbelegung und Kennzeichenerfassung im Umfeld (Vorher-/Nachher-Vergleich; periodische Stichproben) zur Überprüfung eventuellen Ausweichens auf benachbarte Quartiere.
- Halterprüfung ggf. durch Behörde

Aktuelle Trends und Entwicklungen

- **Räumliche Entwicklung**
  - Schweizer „Autofrei“-Projekte
  - realisierte Quartiere in Deutschland und Österreich
- **Mobilitätsdienstleistungen**
  - Mieter-Ticket
  - CarSharing
- **Einbindung in Gesamtkonzepte**
  - SIA Effizienzpfad Energie



Von „autofrei“ zum „nachhaltigen Wohnen“

Durch die vom **„autofreien Wohnen“** zum **„nachhaltigen Wohnen“** erweiterte Definition der Wohnqualität können die Vorteile dieser Wohnformen besser und marktgerechter zur Geltung gebracht werden.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Neuer Stadtteil Vauban, Freiburg i. Br.
Umsetzung eines autoreduzierten Konzepts für 5.000 Einwohner

Referat an der Tagung «Wohnen und Mobilität» vom 23. Mai 2007

Hochschule Rapperswil

Thomas Fabian, Stadtplanungsamt Freiburg i. Br.

Verkehrskonzept

Das Quartier Vauban ist kein autofreier, sondern ein autoreduzierter Stadtteil!

Gestuftes Verkehrskonzept
- 50 km/h: Merzhauser Straße und Wiesentalstraße
- 30 km/h: Vauban-Allee mit bewirtschaftetem Parkraum
- Verkehrsberuhigte Bereiche in den Wohnangern ohne öffentliche Parkplätze
- Fußgängerbereiche und Fuß-/Radwegesystem, Ergänzung des vorhandenen Netzes

Vom Regierungspräsidium geforderte Verbindung Merzhauser Straße/Wiesentalstraße, durch entsprechende Verkehrsführung Ausschluss von Schleichverkehren.

Stadtbahn

Das Konzept eines autoreduzierten Stadtteils steht und fällt mit einem entsprechenden ÖV-Angebot. Im Stadtteil Vauban funktioniert es insbesondere auch wegen der bereits bei Beginn der Entwicklung vorhandenen guten ÖV-Erschließung (zwei städtische- und eine Regional-Buslinie), die mit Inbetriebnahme der Stadtbahn im April 2006 weiter verbessert wurde. Im direkten Einzugsbereich der Stadtbahn Vauban leben 15.000 bis 20.000 Menschen. An zwei Umsteigehaltestellen im Quartier werden die zur Versorgung des Stadtteils St. Georgen, der Gemeinde Merzhausen sowie weiterer Gemeinden im Süden Freiburgs dienenden Buslinien aufgesetzt. Optional ist die Weiterführung der Stadtbahn in den Westen nach St. Georgen und – auf Freiburger Gemarkung – als Abzweig zur Gemeinde Merzhausen gesichert.
Auf der Höhe der Stadtbahnwendeschleife soll in einigen Jahren ein Haltepunkt der Regio-S-Bahn entstehen.

Stellplatznachweis/Parkraumkonzept

- Innerhalb der Baufelder entlang der Vauban-Allee dürfen auf den Grundstücken keine privaten Stellplätze errichtet werden (entsprechende Festsetzung im Bebauungsplan), Autofreiheit als persönliche Entscheidung.
- Auf allen anderen Grundstücken (S.U.S.I., Studentenwerk, Gewerbegebiet, einige „Bauträgergrundstücke“) sind private Stellplätze (in Tiefgaragen) möglich.
- Für das Mischgebiet zwischen Wiesentalstraße und Lise-Meitner-Straße gilt: Stellplatzfreiheit für Wohneinheiten, Stellplätze für Gewerbe auf dem Grundstück.

Unterbringung der gemeldeten PKWs in bisher zwei Quartiersgaragen:

- in der Solargarage mit ca. 230 Stellplätzen (z. Zt. noch 18 frei), öffentliche Plätze (für den Einkaufsmarkt etc.) vorhanden
- in der zweiten Quartiersgarage mit ca. 240 Stellplätzen, davon 30 frei

Als dritter Garagenstandort steht das Grundstück des Autofreivereins im Westen des Stadtteils zur Verfügung. Hier kann bei entsprechender Nachfrage eine automatische Parkgarage mit bis zu ca. 470 Stellplätzen in Modul-Bauweise errichtet werden.

Für die stellplatzfreien Bereiche gilt: 345 Baulasten also autofrei gemeldete Haushalte, ca. 350 „Autohaushalte“.

Auto-Haushalte kaufen in einer der beiden Quartiersgaragen einen Stellplatz für einen Betrag von rund 18.000 €. Es wird Teileigentum gebildet.

Für Besucher gibt es im Quartier rund 200 öffentliche Parkplätze, das entspricht ca. 10 % der Anzahl aller im Quartier entstehenden Wohneinheiten (sonst üblich sind 20 %). Alle Parkplätze sind bewirtschaftet 9:00 bis 19:00 Uhr. Die öffentlichen Parkplätze sind ausschließlich innerhalb der T-30-Zone (Vaubanallee und Straßen in der weiteren Abfolge) angelegt. Trotz der vergleichsweise geringen Quote ist ein Mangel an öffentlichen Parkplätzen bislang nicht festzustellen. Die zum Be- und Entladen befahrbaren, verkehrsberuhigt ausgebauten Wohnstraßen seitlich der Vaubanallee weisen keine öffentlichen Parkplätze auf.

Autofreies Wohnen - Rechtsbeziehungen

Ausgehend von dem externen Wunsch nach einem autofreien Stadtteil wurde während des Beteiligungsprozesses nach einer Möglichkeit gesucht, die von der LBO vorgegebene Stellplatznachweispflicht auszusetzen, wenn in Haushalten kein eigenes Kfz vorhanden war. Dieses Ziel konnte wie folgt umgesetzt werden:

- Gründung eines „Autofrei-Vereins“, der gegenüber der Baurechtsbehörde Bauherrenfunktion übernimmt. Autofrei-Haushalte führen den Stellplatznachweis über den Verein für autofreies Wohnen.
- Gewährleistung, dass für alle autofrei gemeldeten Haushalte (auf einem für diesen Zweck erworbenen Grundstück) Stellplätze bei späterem Bedarf in ausreichender Anzahl hergestellt werden können.
- Mitgliedschaft aller autofrei gemeldeten Haushalte im „Autofrei-Verein“ mittels einmaliger Zahlung eines Beitrags von ca. 3.500 Euro.

Mit diesem Betrag erwirbt der Verein ein Grundstück, auf dem langfristig der Stellplatznachweis geführt werden kann. Der Verein übernimmt auf dieses Grundstück eine Baulast, dies ist Voraussetzung für die Baurechtsbehörde, die Baugenehmigung erteilen zu können. Die Stellplatznachweispflicht bleibt so lange ausgesetzt, wie der Autofrei-Zustand nachgewiesen wird. Dem Verein obliegt die Kontrolle, durch die jährlich beizubringende erneuerte Autofrei-Erklärung.

Modal-Split - Radverkehr

Freiburg, aber insbesondere Vauban ist ein Fahrradstandort. Wie die ÖV-Nutzung hat auch der Radverkehr in den letzten Jahrzehnten stetig zugenommen. Bezogen auf die Gesamtstadt ist der Anteil der Radnutzer sowohl bei den Wegen zur Arbeit als auch bei Freizeitwegen im neuen Stadtteil überproportional hoch.

KFZ-Dichte

Am deutlichsten kann die erfolgreiche Umsetzung des autoreduzierten Stadtteils anhand der folgenden Vergleichszahlen belegt werden. Auf das Stadtgebiet bezogen sind ca. 495 Kfz auf 1.000 EW angemeldet (01.01.2006), auf 1.000 Vauban-Bewohner kommen dagegen lediglich 85 Kfz (01.01.2004).

Straßenraumnutzung

Aufgrund des erheblich reduzierten motorisierten Individualverkehrs stehen die verkehrsberuhigten Wohnstraßen verschiedenen Freiraumnutzungen, dem Aufenthalt und eben dem (weitgehend) gefahrlosen Kinderspiel zur Verfügung.

Resümee

Mit dem Quartier Vauban ist ein neuer attraktiver, familienfreundlicher Stadtteil mit einer hohen Wohnqualität und einem unverwechselbaren städtischen Ambiente entstanden. Das Konzept eines „Autoreduzierten Stadtteils“ hat sich bisher bewährt. Trotz einiger „ganz individueller Auslegungen“ des Begriffs Autofrei hat sich der Stadtteil zu einem „Vorzeigeviertel“ in Bezug auf eine Minimierung des Fahrverkehrs entwickelt. Angelegt als langfristiges „Experiment“, das noch immer andauert, wird die weitere Entwicklung sicher noch manche Überraschung bereithalten.

Die fest vorgegebenen städtebaulichen Rahmenbedingungen und Festsetzungen haben bewirkt, dass sich trotz der individuellen Vielfalt der Gebäude ein weitgehend homogenes Stadtviertel entwickelt hat, das zudem als bedeutsames Beispiel im Rahmen der nachhaltigen Stadtentwicklung angesehen werden kann. Was für den Städtebau gilt, lässt sich mit Einschränkungen auch auf das Thema Verkehr übertragen: „Robustes Grundgerüst – flexible Handhabung im Detail“.

Thomas Fabian
Stadtplanungsamt Freiburg i. Br.
Mai 2007

Projekt Autofrei Siedlung Wien Floridsdorf

.) Fertiggestellt und besiedelt 1999 im 21. Wiener Gemeindebezirk
.) 244 Mietwohnungen
.) statt 244 Stellplätze nur 25
.) Voraussetzung: Änderung des Wiener Garagengesetzes
Jetzt kann in Einzelfällen auf bis zu 90% der Stellplätze verzichtet werden
.) Einsparung: ca 1,6 Mio Euro
Diese wurden investiert in : Sauna, Kinderhaus auf dem Dach, Mietergärten, grosszügige Freiraumgestaltung
.) umfangreiche Mietermitbestimmung schon im Planungs- und Bauprozess
Hat zu einer sehr intensiven Nachbarschaft geführt
.) Derzeit sind alle Wohnungen vergeben; lange Wartelisten
.) Autoverzichtserklärung der Bewohner/innen notwendig
.) derzeit Versuche der Bewohner, bei einem benachbarten Grundstück eine Erweiterung der „autofreien“ durchzusetzen

Nachfolgeprojekt: Bike City am Wiener Nordbahnhof

.) derzeit in Bau-Übergabe 2008
.) 99 Wohnungen
.) Verzicht auf 50% der erforderlichen Garagenplätze
.) Zielgruppe: Alltagsradler/innen
.) Umfangreiche „Radlerinfrastruktur“
.) Wohn- und Freiraumqualität: jede Wohnung mit eigener Terrasse
.) derzeit für 99 Wohnungen 3400 (!!) Voranmeldungen

Fazit:
Nicht Verzicht aufs Auto sondern Gewinn an zusätzlicher Lebensqualität in den Vordergrund stellen.

Christoph Chorherr (Gemeinderat der Grünen in Wien)

Christoph.chorherr@blackbox.net

Mehr Infos unter: chorherr.twoday.net

„Autofreies Wohnen in Hamburg“

Referat an der Tagung «Wohnen und Mobilität» vom 23. Mai 2007

Hochschule Rapperswil

von Rose Scharnowski

Vereinsgeschichte und Projektanfänge
1992 Gründung des „Arbeitskreises Neandertal e.V.“ (später umbenannt in „Autofreies Wohnen e.V“) mit der Zielsetzung, als Dachverband der interessierten Haushalte und Initiativen, einem autofreien Projekt in Hamburg den Weg zu bahnen.

1993 Kooperationsvereinbarungen zwischen SPD und STATT-Partei sehen Realisierung eines autoarmen/autofreien Wohnquartiers vor.

1994 Entscheidung für die Saarlandstraße als Standort für eine autofreie Wohnsiedlung. Zur Entscheidungsfindung hatte der Verein über die in Frage kommenden Grundstücke eine Umfrage durchgeführt.

Grundstück
Das Grundstück liegt am Rande des Innenstadtgebietes in fußläufiger Entfernung zu den Quartierszentren Barmbek und Winterhude. Die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr ist hervorragend und die Nähe zum übergeordneten Erholungsgebiet, dem Stadtpark, wertvoll.

Planungsrecht
Nach der Verlagerung des metallverarbeitenden Betriebes, bestand die Möglichkeit das stadteigene Gelände städtebaulich neu zu ordnen.

1995 Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbes, dessen Ergebnis zur Grundlage des neuen B-Planes „Barmbek - Nord 9“ gemacht worden ist.

Dieser Bebauungsplan weist zwei unterschiedliche Nutzungen aus: Eine „*Kerngebietsfläche“* mit wohnverträglichem produzierendem bzw. dienstleistungsorientiertem Gewerbe und „*Reines Wohngebiet“.* Für dieses werden die Flächen für notwendige Stellplätze festgesetzt, deren Größe sich aus dem festgelegten Stellplatzschlüssel von 0,15 Stellplätzen pro Wohneinheit errechnet. In der Begründung zum B-Plan heißt es: „Diese Festsetzung wird getroffen, da auf der Wohngebietsfläche ein Pilotprojekt für autofreies bzw. autoarmes Wohnen in Hamburg erprobt werden soll […].

Bauherrenschaft, Architektur und Städtebau
Bauherr wurde nicht ein Bauträger, sondern insgesamt vier unterschiedliche Initiativen und Gesellschaften: Die *Kleingenossenschaft Wohnwarft eG,* die *Wohnungseigentümergemeinschaft Barmbeker Stich*, beide aus dem Verein hervorgegangen, *Leben mit Behinderung Hamburg gemeinnützige GmbH* und die *GWG Gesellschaft für Wohnen und Bauen mbH*, eine städtische Wohnungsbaugesellschaft.

Errichtet wurden auf etwa 20.000 qm, insgesamt 111 Wohnungen von 3 Architekten, wovon die Genossenschaft 31, die Eigentümergemeinschaft 18, Leben mit Behinderung 14 und die GWG 48 Wohneinheiten halten.

Durchschnittlich sind 3,3 Fahrradstellplätze pro Wohneinheit hergestellt worden. Außer den Plätzen in ebenerdigen Fahrradschuppen vor den Häusern sind im über eine Rampe erreichbaren Keller weitere Fahrradstellplätze vorhanden.
Nicht gebaut wurden 75 Kfz Stellplätze (17 statt 92).

Förderung
Gefördert wird nur indirekt über die besonderen Förderbedingungen für Baugemeinschaften im genossenschaftlichen und individuellen Eigentum, z.B. günstige Kredite und Mietsubventionen.

Interne und externe rechtliche Bindung
Mit der „Verpflichtungserklärung zur Verringerung des Stellplatzbedarfes“ wurde durch die einzelnen Investoren bei der Bauaufsichtsbehörde die Aussetzung der gesetzlichen Verpflichtung zur Herstellung der Stellplätze im Sinne §48 HbauO beantragt.

Die Verpflichtungserklärung dient der Glaubhaftmachung, dass für die benannte bauliche Anlage ein konkreter Stellplatzbedarf auf unabsehbare Zeit nur in stark verringertem Umfang bestehen wird. Die Verpflichtung ist Vertragsinhalt und kann nach BGB in Form einer Unterlassungsklage eingeklagt werden.

Für den Fall, dass in der Eigentümergemeinschaft in mehr als 3 Haushalten Autos genutzt werden, verpflichteten sich die Eigentümer gegenüber der Stadt gesamtschuldnerisch zur Zahlung der Ausgleichsbeträge in gesetzlich festgelegter Höhe (derzeit 6000 Euro/Stellplatz). Wenn in mehr als 9 Haushalten Kfz gehalten werden, gilt das Projekt als gescheitert und die Gemeinschaft muss für alle nicht gebauten Stellplätze Ausgleichsbeträge entrichten.

Zu Ausnahmegenehmigungen und Stellplatzabgabe gibt es eine umfassende gesellschaftsinterne Regelung.

Kommentar
Dass dieses Projekt verhältnismäßig reibungslos entstehen konnte, ist sicher zu einem großen Teil der Tatsache geschuldet, dass Bürgerinteresse und politische Zielsetzung zusammenspielten.

Bemerkenswert ist, dass noch in der Entstehungsphase des autofreien Modellvorhabens, durch Schaffung bauordnungsrechtlicher Strukturen, der Weg für Folgeprojekte geebnet worden ist.

Hamburger Bauordnung und Globalrichtlinie
Zu Stellplatzfragen nimmt § 48 „Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrradstellplätze“ der Hamburger Bauordnung (HbauO) Stellung.

Er schreibt vor, dass bei der Errichtung baulicher Anlagen auch Stellplätze für Kfz und Fahrradplätze auf dem entsprechenden oder einem in der Nähe befindlichen Grundstück herzustellen sind. Ihre Anzahl richtet sich nach den *vorhandenen* und zu *erwartenden* Fahrzeugen der ständigen Benutzer. Die Bemessungswerte sind festgelegt in der „Globalrichtlinie des Senats vom 23.7.2002 über notwendige Stellplätze und notwendige Fahrradplätze“.

In oben genannter Globalrichtlinie findet sich unter 2.5.4 der Passus „Autoarmes Wohnen“. Danach gilt der Stellplatzbedarf als „unter die Bemessungswerte verringert“, wenn die Bewohner in rechtlich bindender Weise auf das Nutzen eines Kfz verzichten. Es sind dann lediglich Stellplätze für Menschen mit Behinderungen, Zulieferverkehr, Car-Sharing, Besucher und „Wechselfälle des Lebens“ herzurichten.

Weitergehende Bedingungen sind eine gute Erschließung durch den ÖPNV und ein mindestens 30 Wohneinheiten umfassendes Vorhaben. Diesem muss ein Konzept bewusster Vermeidung von Kfz-Nutzung zugrunde liegen.

Gestolpert
Dass mit der GWG eine konventionelle Wohnungsbaugesellschaft sich selbst und ihre Mieter an den Verzicht auf ein eigenes Auto gebunden hat, ist sicherlich als mutig zu honorieren. Allerdings hat sich die Alltagsrealität als schwierig erwiesen.

Den Konsequenzen der Autofreiheit für das alltägliche Leben, wird im Gesamtprojekt baulich nur bedingt Rechnung getragen. Die interne Infrastruktur und Anbindung an das öffentliche Wegenetz wird zumindest von einem Teil der Bewohner als nicht optimal empfunden.

Nachfrage und neue Projekte
Zurzeit ist außer der Erweiterung in der Saarlandstraße mit insgesamt 53 Wohnungen, das Projekt Kornweg neuester Hoffnungsträger, um autofreies Wohnen in Hamburg zu etablieren.

Das Gelände am Kornweg in Hamburg Klein Borstel liegt unmittelbar nördlich des Ohlsdorfer Parkfriedhofs. Die Fläche der ehemaligen Anzuchtgärtnerei ist insgesamt für acht Investoren parzelliert und weist einen ungewöhnlich schönen alten Baumbestand auf. Das Quartier Klein Borstel ist durch die S-Bahn sehr gut erschlossen. Autofrei, werden 31 Eigentums- und 34 Genossenschaftswohnungen gebaut.

Die Zahl der an den Verein gestellten Anfragen ist beachtlich. Auch wenn einzelne Wohnungen etwas länger auf ihren zukünftigen Bewohner warten als andere, sind kurz vor Baubeginn der zwei aktuellen Projekte kaum noch freie Kapazitäten vorhanden.

Visionen
Ein Autofreiprojekt pro 100 000 Einwohner. Frei nach dem Motto „Die Angst vor einer Zukunft, die wir fürchten, können wir nur überwinden durch Bilder einer Zukunft die wir wollen“.

Rose Scharnowski Hamburg, 11. Mai 2007

KraftWerk1, Zürich,

Autoarmes Wohnen im Kontext einer umfassenden Nachhaltigkeitsstrategie

Referat an der Tagung «Wohnen und Mobilität» vom 23. Mai 2007

Hochschule Rapperswil

von Andreas Hofer:

Eckdaten des Projektes

1995 Gründung Bau- und Wohngenossenschaft KraftWerk1

2001 Bezug der Siedlung an der Hardturm- und Förrlibuckstrasse in Zürich 5

Von den 4 Gebäuden hat die Stiftung PWG (Stiftung für die Erhaltung von preisgünstigen Wohn- und Gewerberäumen der Stadt Zürich) ein Wohngebäude mit 17 Wohnungen erworben. Dieses Gebäude ist Teil der Siedlung und wird ähnlich wie die Gebäude der Genossenschaft betrieben. In den folgenden Zahlen ist das Gebäude enthalten.

Grundstücksfläche	7‘755m2
Ausnützungsziffer	2.15
Wohnfläche (HNF)	10‘670m2
Arbeitsfläche (HNF)	3‘060m2
Anzahl Wohnungen	97
Wohnende	245
Arbeitende	120

Abstract

Die Bau- und Wohngenossenschaft KraftWerk1 wurde mit dem Ziel gegründet, auf einem freiwerdenden Industrieareal eine dichte, durchmischte, innovative Siedlung zu realisieren.

Soziale Ziele

Toleranz, Integration (2 Behindertenwohngruppen, reservierte Wohnungen für kinderreiche Ausländerfamilien in Zusammenarbeit mit Stiftung Domicil), Selbstverwaltung, Wohnsicherheit, Offenheit für unterschiedlichste Wohnformen, niederschwellige Arbeitsangebote

Ökologische Ziele

Ökologische Optimierung von Bau- und Betrieb durch Ökobilanzierung in Planungsphase, Niedrigenergie (Minergie), Mobilitätsreduktion durch Zusammenarbeit mit Mobility Car-Sharing und ein reiches Alltagsleben und Quartierinfrastruktur, baubiologische Standards, Elektrosmog-Reduktion, naturnahe Aussenraumgestaltung mit einheimischen Gewächsen

Ökonomische Ziele

Günstiger Wohnungsbau (20% tiefer als Durchschnitt der Neubauten), stabile Finanzierung mit hohem Eigenkapital und hohen Abschreibungssätzen, Subventionsmodelle für Mieten und Eigenkapital

KraftWerk1 und autoarmes Wohnen

Mobilitätsreduktion war im Rahmen der Umweltziele von KraftWerk1 natürlich von Anfang an ein Thema. KraftWerk1 bezeichnete sich aber nie als autoarme oder autofreie Siedlung. Im Planungsverfahrens 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. Die BewohnerInnen von KraftWerk1 können zu vergünstigten Bedingungen das Mobility-Angebot nutzen.

Gemäss Parkplatzverordnung liegt die Zahl der Abstellplätze zwischen 100 (Minimum) und 168 (Maximum). Ein Teil der Parkplätze konnte ein Jahr nach Bezug rückgebaut werden (Umnutzung in Lager), nachdem nachgewiesen werden konnte, dass die Parkplätze leer stehen.

Aktuell (April 2007) sieht die Parkplatzsituation im KraftWerk1 folgendermassen aus:

73 in Tiefgarage und 10 oberirdische Besucher-PP

26 genutzt für Wohnen

14 genutzt für Arbeiten

24 Fremdvermietung

9 Leerstand

Die Siedlung KraftWerk1 benötigt also nur 40 Parkplätze und 10 Besucher-Parkplätze. Wobei die Besucher-Parkplätze auch von BesucherInnen von anderen Gebäuden im Umfeld genutzt werden.

Der Vortrag diskutiert die Gründe für diese ausserordentlich tiefe Nachfrage nach Parkplätzen und den Zusammenhang mit der allgemeinen städtischen Entwicklung. Zusätzlich stellt sich die Frage, inwieweit die Reduktion von Parkplätzen in Neubausiedlungen einen Beitrag zur Verkehrsreduktion in der Stadt leisten kann?

Biografisches

Andreas Hofer, dipl. Architekt ETH, Vorstandsmitglied Schweizerischer Verband für das Wohnungswesen, Sektion Zürich

Andreas Hofer war Mitinitiant des Projektes KraftWerk1, von 1997 bis 2003 Mitglied des Vorstandes der Genossenschaft, Mitglied der Bau- und Finanzkommission und zuständig für Ökologie.

Seit 2000 ist er Dozent an der Abteilung für Landschaftsarchitektur an der HSR. Er unterrichtet zusammen mit Susanne Karn Freiraumplanung und betreut Projekt- und Diplomarbeiten.

Seit 1995 ist er Partner von archipel – Planung und Innovation in Zürich.

Stadt Bern

Gemeinde Ostermundigen

büro für mobilität ag

POLYQUEST

MASCIADRI
communication & design

Marktstudie für Nachhaltiges Wohnen im Raum Bern

Energiesparend, ökologisch, autofrei – das neue Wohnerlebnis in der Schweiz

Kurzfassung

Mai 2007

büro für mobilität ag
Ideen · Strategien · Lösungen

Hirschengraben 2 · CH-3011 Bern
Tel 031 311 93 63 · Fax 031 311 93 67
Eymatt 27 · CH-3400 Burgdorf
mail@bfmag.ch · www.bfmag.ch

Auftraggeber	Liegenschaftsverwaltung der Stadt Bern, Gemeinde Ostermundigen, VCS Sektion Bern, IG Oberfeld, Ostermundigen
Projektleitung	Martin Wälti, Büro für Mobilität AG, Burgdorf Verkehrsingenieur SVI, Raumplaner FSU, Bauingenieur FH
Projektbearbeitung	Uwe Schlosser, Büro für Mobilität AG, Bern Dr. Markus Simon, POLYQUEST AG für Marketing- und Sozialforschung, Umfragen, Datenanalysen, Bern Peter Masiadri, Masciadri Communication & Design AG, Bern
Titelbild	Autofreie Siedlung in Freiburg Vauban
Kurzfassung	Bern, 10. Mai 2007

Ziel der Marktstudie

Im Raum Bern sind in den letzten Jahren verschiedene Interessengruppen für die Schaffung nachhaltiger und autofreier Siedlungen aktiv geworden. In der Stadt Bern stehen das Viererfeld Süd, die Brückenstrasse/Marzili und die Mutachstrasse/Holligen und in der Agglomeration das stadteigene Oberfeld in Ostermundigen in der **politischen Diskussion**.

Die Realisierung einer nachhaltigen Siedlung setzt Entscheidungsgrundlagen für die Behörden und mögliche Investoren oder Promotoren wie das engere Marktpotenzial, die gewünschten Wohnformen und Wohnumfeldgestaltungen, die Standortgunst und weitere Erfolgsfaktoren voraus. Die vorliegende Studie liefert grundsätzliche Daten und Erkenntnisse für diese Anliegen.

Die **Kernfrage der Untersuchung** lautet: Wie viele Haushalte im Raum Bern sind zu welchen Bedingungen an einer Wohnung in einer nachhaltigen Siedlung mit autofreien Haushalten ernsthaft interessiert, d.h. würden eine solche mieten oder kaufen, wenn dies möglich wäre?

Methodisches Vorgehen

Wichtigster Teil der Marktstudie ist die Primärerhebung der Daten in der Region Bern. Das **methodische Vorgehen** der Erhebung erfolgte in zwei Stufen. Zuerst wurden 800 zufällig ausgewählte Haushalte in der Stadt (40 %) und Region[1] (60 %) Bern telefonisch kontaktiert und zum generellen Interesse befragt. Im zweiten Schritt folgte eine schriftliche Befragung der 452 interessierten Haushalte. Mit einem Rücklauf von ca. 60 % konnten schliesslich 270 Fragebögen in die Auswertung einfliessen. Damit liegen statistisch gut abgesicherte Ergebnisse vor.

Marktpotenzial

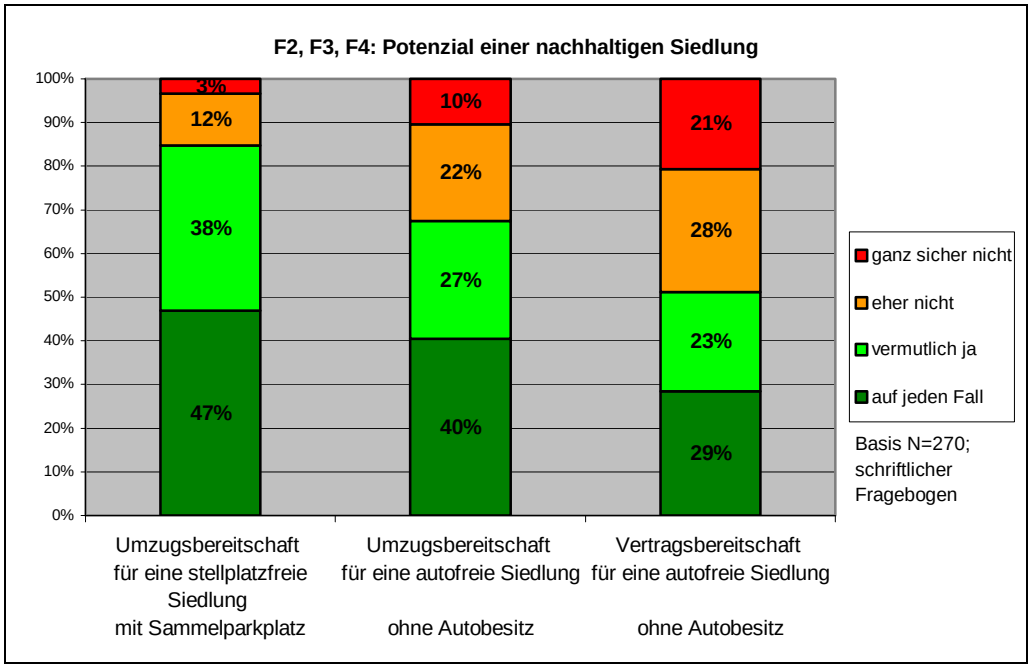
Die telefonischen Kontaktinterviews belegen bereits ein deutliches Interesse der Haushalte am Thema „Nachhaltiges Wohnen“ im Raum Bern. Das **engere Interessentenpotenzial** der sehr interessierten Haushalte liegt in der Stadt Bern bei 32 % und in den umliegenden Gemeinden der Region Bern bei 25 % aller Haushalte. Das sind absolut rund 41'000 Haushalte, davon 21’000 in der Stadt und rund 20'000 in der Region.

Betrachtet man nun die Bereitschaft der interessierten Haushalte, auf jeden Fall in eine stellplatzfreie Siedlung mit dezentralem Sammelparkplatz oder auf jeden Fall in eine auto-

[1] Agglomerationsgürtel mit den Gemeinden des Vereins Region Bern (VRB)

freie Siedlung ohne eigenen Autobesitz zu ziehen, ergibt sich im gesamten untersuchten Gebiet ein **engeres Umzugspotenzial** von total 19'800 Haushalten bei stellplatzfreien Wohnformen bzw. von total 17'100 Haushalten für autofreies Wohnen.

Letztlich entscheidend für das Wohnen ohne eigenes Auto ist die Bereitschaft der Haushalte, auf jeden Fall vertraglich auf den Besitz eines Autos zu verzichten. Insgesamt 12'400 Haushalte, davon 8'800 in der Stadt und 3'600 in der Region wären dazu bereit. Diese Haushalte bilden den **Kern des Marktpotenzials für autofreies Wohnen** im Raum Bern.



Standortwahl

Die Beurteilung „sehr guter Standort" ergibt das folgende Potenzial bei den interessierten Haushalten (41'000 HH) und den Haushalten, die vertraglich auf den Autobesitz verzichten würden (12'400 HH). Die Haushaltszahlen verstehen sich als grobe Annäherungswerte.

	Viererfeld Süd, Bern	Brückenstrasse Marzili, Bern	Mutachstrasse Holligen, Bern	Oberfeld Ostermundigen
Interessenten-potenzial	**14'800 HH**	**12'500 HH**	**3'700 HH**	**7'800 HH**
Vertrags-potenzial	**4'900 HH**	**3'600 HH**	**1'500 HH**	**2'400 HH**

Auf Interesse stossen namentlich das Viererfeld Süd und die Brückenstrasse/Marzili und bei den heutigen Agglomerationsbewohner auch das Oberfeld in Ostermundigen.

Notwendige Infrastrukturen und Mobilitätsdienstleistungen

Die sehr interessierten Haushalte wünschen sich insbesondere fortschrittliche Energiebauweisen, fortschrittliche Baustoffe, eine senioren- und behindertengerechte Architektur sowie grosse Grünflächen.

Weil die Mobilität im heutigen Leben wichtig ist, wird der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, einer kurzen Reisezeit zum Hauptbahnhof, einem lokalen Carsharing-Angebot und genügend Veloabstellplätzen eine sehr hohe Bedeutung für die Attraktivität einer nachhaltigen Siedlung beigemessen. Zudem werden Einkaufs-/Versorgungsmöglichkeiten und Hauslieferdienste in unmittelbarer Nähe vorausgesetzt.

Zielgruppen

Wie schon in anderen Untersuchungen festgestellt, bilden die am nachhaltigen Wohnen interessierten Haushalte eine sehr heterogene Gruppe. Konkrete Zielgruppen lassen sich deshalb nur vage erkennen.

Das höchste Interesse ist – erwartungsgemäss – bei **Haushalten ohne eigenen Autobesitz** vorhanden. In der Stadt Bern trifft dies auf ca. 47 % aller Haushalte zu, in den umliegenden Gemeinden der Region Bern auf rund 20 %. Zusätzlich wären aber auch 3 % aller Haushalte bereit, mit dem Einzug in eine nachhaltige Siedlung ihr Auto abzuschaffen und auf andere Verkehrsmittel umzusteigen.

Von der Haushaltgrösse her betrachtet, sind es vor allem 1-2 Personen-Haushalte (einerseits junge, andererseits ältere Personen) und weniger Familienhaushalte, die am Wohnen in einer nachhaltigen Siedlung interessiert sind. Diese besonders interessierten Haushalte verfügen in der Regel über ein Haushaltseinkommen von über 8000 Franken und würden sich bevorzugt Wohnungen mit mindestens 3-4 Zimmern wünschen.

Autoarm und bewegungsfreundlich Wohnen in der Obermühle Matt, Baar

Roman Hotz / Rosmarie Müller
Tagung Wohnen und Mobilität, 23.Mai 2007

Abb. 1 Luftbild Baar mit Obermühle im vVordergrund
Abb. 2 Siedlung Obermühle Matt von Süden

Möglichst ohne Auto auskommen sollen die neuen Mieterinnen und Mieter, die zurzeit die 38 Wohnungen in der Siedlung Obermühle Matt in Baar beziehen. Allerdings wird das Auto nicht verboten, sondern 150 bis 200 Meter aus der Sielung verbannt !

Abb. 3 Velogarage

Ebenerdig vor der Haustür wird pro Wohnung eine abschliessbare Velogarage zur Verfügung gestellt, die Symbol für die bewegungs-freundliche Siedlung darstellen soll.

Der Planung und Realisierung der Obermühle Matt standen die folgenden Leitlinien zugrunde :

bewegen

Zu Fuss gehen oder mit dem Velo mit eigener Kraft sich fortbewegen ist die natürlichste Art, gesund zu leben und die Umwelt zu schonen.

begegnen

Nicht nur von A nach B kommen ist das Ziel. Der Weg mit seinen vorhandenen Plätzen und Orten laden zum Verweilen ein. Begegnungen werden zum Genuss - Lebensqualität im Alltag.

besinnen

Ohne Fussgänger ist die Obermühle Matt tot ! Die Fussgänger und Fussgängerinnen bringen Leben und Wohnqualität in die Siedlung.

Der Autobesitz wird nicht verboten, jedoch nicht gefördert ! Es sollen Anreize zum freiwilligen Verzicht auf unnötige Autofahrten geschaffen werden. Ein Leben ohne Auto soll einem Lustgewinn gleichkommen.

Der Verzicht auf das Auto ist nicht immer mit einer Zeit-Einbusse verbunden, wie die Graphik für die Siedlung Obermühle Matt und die Obermühle aufzeigt :

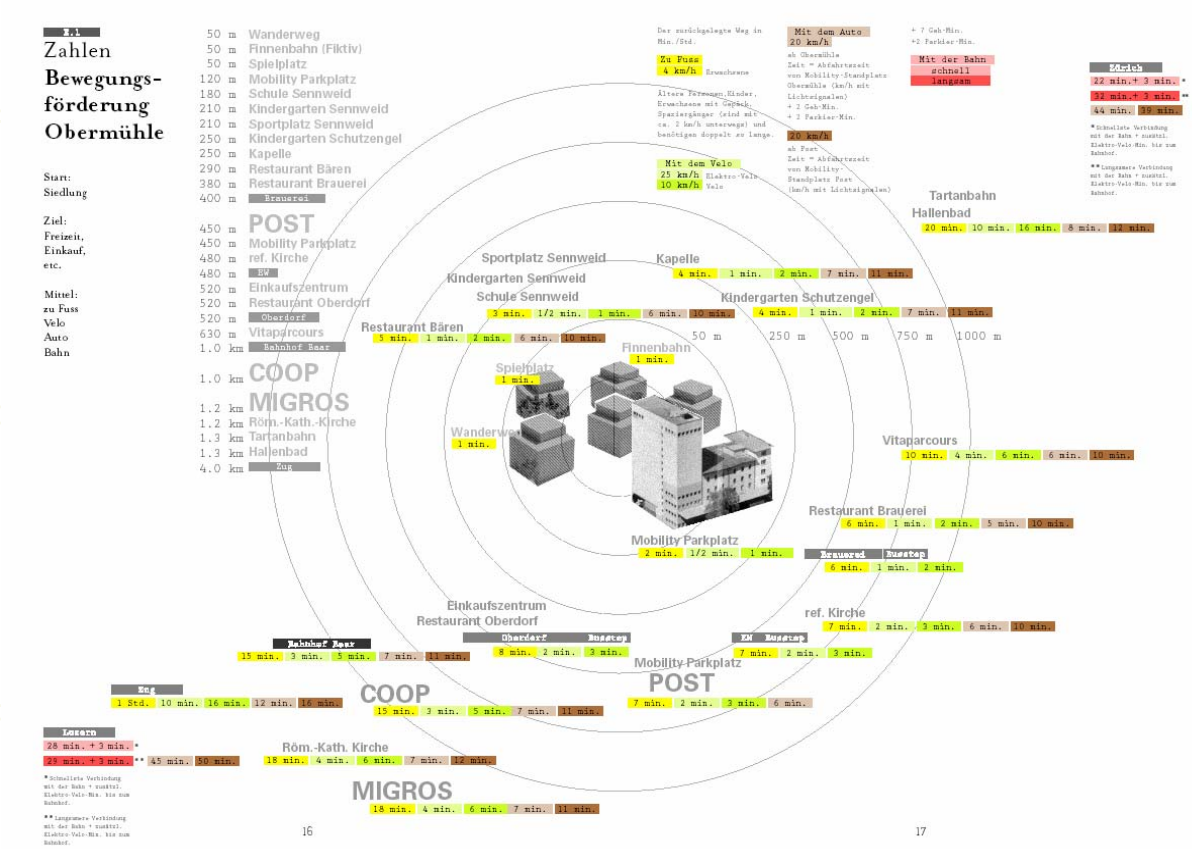


Abb. 4 Erreichbarkeiten in Distanz und Minuten zu Fuss, mit dem Elektorbike, mit dem Velo, mit dem Auto und mit dem ÖV(Bus, Bahn)

Der Fussweg zu den nächsten beiden Bushaltestellen beträgt zudem zur Zeit nicht mehr als 300 Meter, fast gleich weit wie zur Autoeinstellhalle. Zusätzliche direkte Fusswege zu diesen ÖV-Stationen sind geplant. Mit dem Velo sind der Bahnhof Baar, die nächsten Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten und weitere Infrastrukturen in wenigen Minuten erreichbar

CI : Siedlung Obermühle Matt

38 Wohnungen in 5 Bauten
38 Velogaragen
Bastelräume, Ateliers
grosszügige Kellerräumlichkeiten
Autoabstellplätze nur nach Bedarf ausserhalb der Siedlung zu kostendeckenden Preisen zumietbar

Abb. 5 Häuser Siedlung ObermühleMatt

Siedlungsumfeld mit historischer Garten- und Freiraumlandschaft, Treffpunkte und Aufenthaltsbereiche für die Kommunikation und den besinnlichen Rückzug
Ansprechende und differenziert gestaltete Architektur

Bauherrschaft : Obermühle Immobilien AG, Baar
Architektur : RRP Architekten, Zürich
Landschaftsarchitektur : Bandorf Neuenschwander Partner GmbH, Gockhausen

Abb. 6 Situation Siedlung Obermühe Matt

Entwicklungen von neuen Angeboten für Wohnüberbauungen

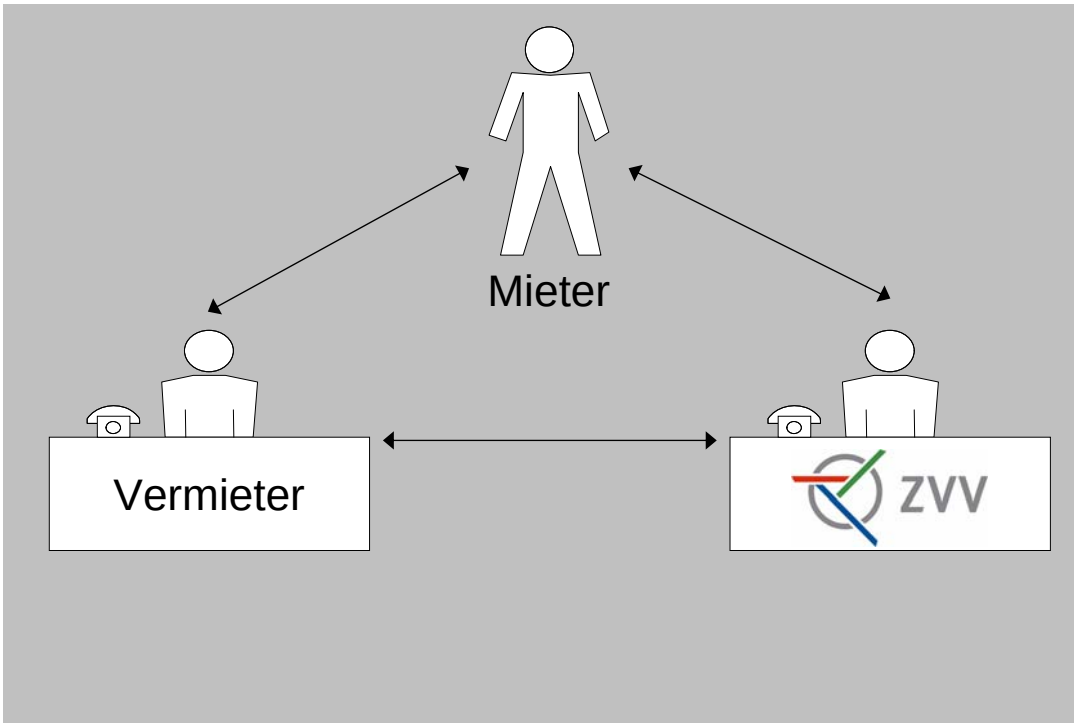
Referat von Lorenzo Martinoni,
Zürcher Verkehrsverbund

Im Rahmen der Weiterbildungsveranstaltung HSR
Wohnen und Mobilität
vom 23. mai 2007

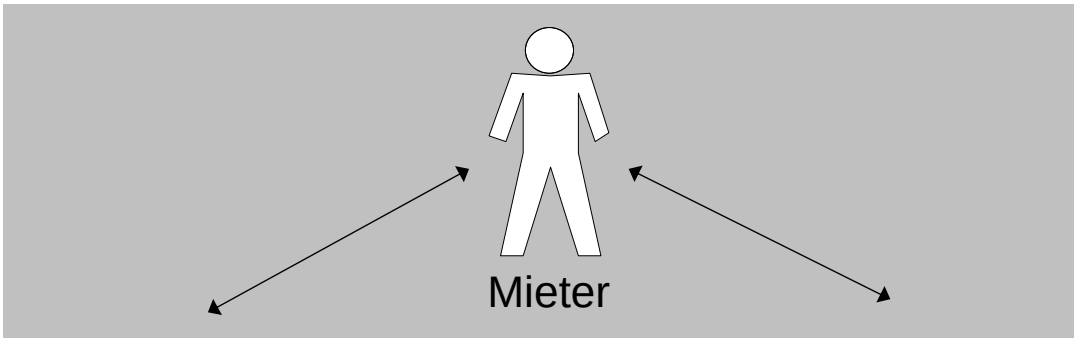
Der Handlungsspielraum für die Entwicklung von Angeboten für Wohnüberbauungen ist klein.

Produkt	Liniennetz, Fahrplan, Rollmaterial, Fahrgastinformation, usw.	nicht gestaltbar (keine neue Haltestelle, kein 3-Wochen-Abo)
Preis	Für ein bestimmtes Produktpaket, vom Einzelticket bis zum Jahresabo, inkl. Rabatte	
Verkaufs- und Lieferbedingungen	Am Ticketautomat, per Post, gegen Barzahlung, gegen Rechnung,…	gestaltbar
Kommunikation	Print-, Radio-, Kinowerbung, usw., Direct Mailing, uvm.	

Bei der Entwicklung von neuen Angeboten für Wohnüberbauungen sind Anforderungen von drei Anspruchsgruppen zu berücksichtigen:

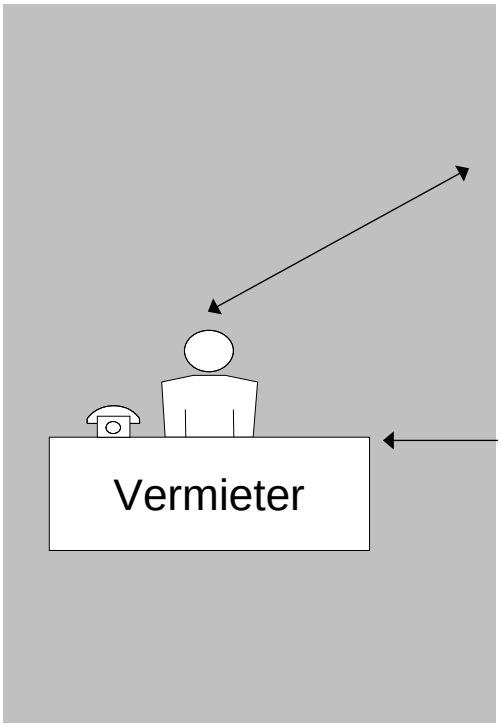


Anforderungen des Mieters: Günstiger und bequemer.



- Für den Mieter ist ein Angebot des öV attraktiver wenn er im Vergleich zum Üblichen…
  - … günstiger,
  - komfortabler,
  - und zwar zum gewünschten Zeitpunkt,
  - zum benötigten Ticket kommt.

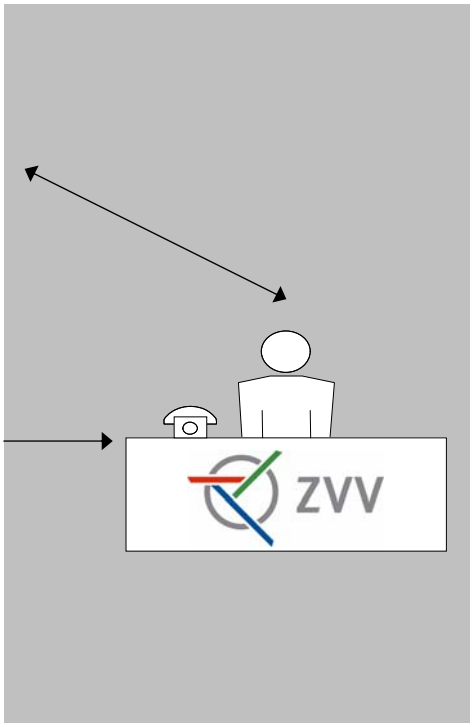
Anforderung des Vermieters: Attraktivere Mietobjekte.



- Durch das Angebot des öV soll die Attraktivität der Mietobjekte besser werden.
- Das ist z.B. interessant, wenn die Erschliessung für den MIV relativ schlecht ist (wenig, teure Parkplätze).
- Finanzielle Anreize müssen gezielt, zweckgebunden und berechenbar sein.

Anforderung des ZVV: Wirtschaftlichkeit.

- Auch bestehende Kundinnen und Kunden des ZVV würden vom neuen Angebot profitieren.
- Das Umsteigen bestehender Kundinnen und Kunden auf das neue Angebot dürfte im Minimum:
  - weder Ertragsausfälle
  - noch Mehrkosten im Vertrieb verursachen.
- Das neue Angebot sollte einen positiven Image-Beitrag für den ZVV leisten.

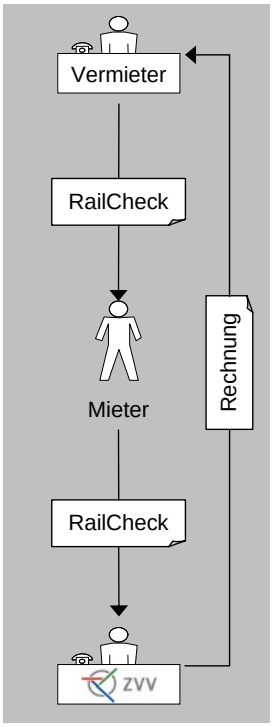


Die bisherigen Überlegungen führten zu drei Modellvarianten.

- Beitrag des Vermieters pro Haushaltsmitglied in Form eines RailCheck.
- Vom Vermieter zu 100% finanzierter, übertragbarer „Mieter-Pass“ für einen bestimmten Geltungsbereich.
- Vom Vermieter teilweise finanzierter, persönlicher „MieterPass“ für einen Geltungsbereich entsprechend Wunsch des Mieters.

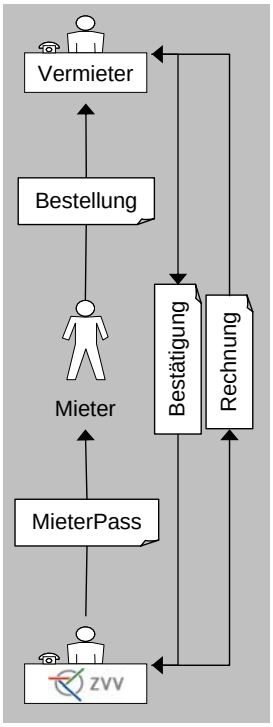
▲ Bei jeder Variante
  - ▲ erhält der ZVV – der übliche Mengenrabatt vorbehalten – den vollen Preis für die ausgegebenen Tickets.
  - ▲ wird das Angebot durch ZVV (allgemein) und Vermieter (konkretes Angebot) kommuniziert.

Beitrag des Vermieters pro Haushaltsmitglied in Form eines RailCheck.



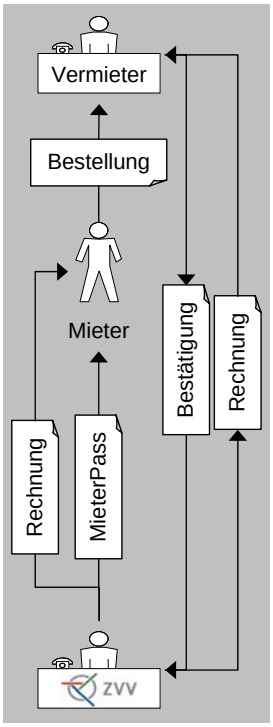
- RailCheck: Zahlungsmittel des öffentlichen Verkehrs.
- Personalisierbar: Die Anwendung kann auf den Kauf von bestimmten Tickets eingeschränkt werden.
- Der Vermieter bestimmt Wert und Verteilung der RailChecks (z.B. Anzahl pro Haushalt).
- Der administrative Aufwand ist relativ klein.
- Zu zahlen sind nur die effektiv eingelösten RailCheck.
- Schwächen dieses Modells:
  - Keine Rabatte möglich,
  - Die Einschränkung des Anwendungsbereichs ist technisch nicht abgesichert: ein (kleines) Restrisiko für Fehler und Zweckentfremdung besteht.

Übertragbarer „MieterPass“: Starr, aufwendiger als RailCheck, mit Missbrauchpotential.



- Der übertragbare „MieterPass“ ist ein vollwertiges Jahresabo für einen vorbestimmten Geltungsbereich.
- Der Mieter muss das Abo bestellen.
- Jede Bestellung muss durch den Vermieter bestätigt werden.
- Braucht der Mieter ein anderes Abo, kann er anstelle des MieterPasses einen gleichwertigen RailCheck bestellen.
- Rabatte sind teilweise möglich.
- Schwächen dieses Modells:
  - Starres Abo-Angebot,
  - Mehraufwand gegenüber der RailCheck-Lösung,
  - Kleiner finanzieller Spielraum für den Vermieter,
  - Ungleichbehandlung der Haushalte (Anzahl Personen),
  - Missbrauchpotential: Der Mieter kann den übertragbaren MieterPass weiter verkaufen.

Persönlicher „MieterPass“: Finanzielle Abhängigkeiten, Ertragsausfallpotential.



- Jeder Mieter kann das gewünschte persönliche Jahresabo bestellen.
- Der Vermieter kann Subventionsbeitrag und Anzahl Berechtigte pro Haushalt frei bestimmen.
- Der ZVV stellt nach Bestätigung des Vermieters das gewünschte Abo anteilsmässig Mieter und Vermieter in Rechnung und gibt es nach den Zahlungseingängen aus.
- Rabatte sind möglich.
- Schwächen dieses Modells:
  - Finanzielle Abhängigkeiten (Beispiel: Mieter zahlt und Vermieter nicht. Folge: Abo wird nicht ausgegeben).
  - Ertragsausfallpotential bei starker Verbreitung, insbesondere durch Zunahme des Rabattvolumens.

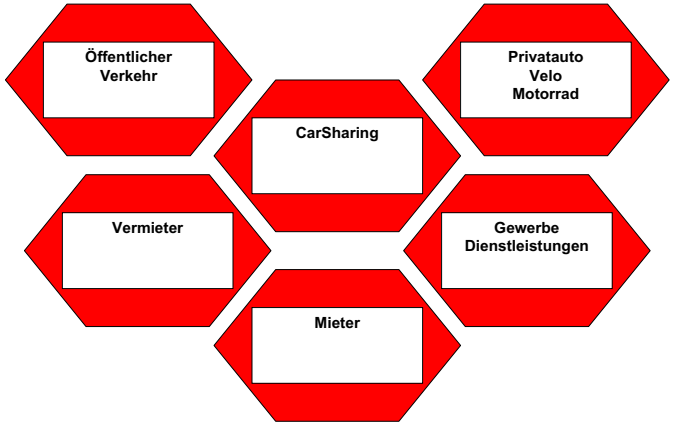
Fazit: Speziallösungen sind nicht überzeugend. Die Variante RailCheck ist verfügbar.

- Speziallösungen weisen Schwächen und sind nicht überzeugend.
- Die Modellvariante „RailCheck“ steht bereits heute zur Verfügung.
- Eine Markeinführung der anderen Modellvarianten ist zur Zeit beim ZVV nicht geplant.

ZVV Richtig verkehrt.

Mobility in Wohnüberbauungen

Das Netzwerk



Nutzen für Sie

Vermieter	Mieter
Steigerung der Attraktivität	CarSharing vor der Haustür
Einsparung Parkplätze Ersatz Zweitparkplatz	Kein Kauf/Miete Parkplatz
Kostenreduktion durch weniger Parkplätze	Weniger Autokosten
Weniger Verkehr	Einsparung CO_2
Einsparung CO_2	CarSharing statt Zweitauto

Unser und Ihr Beitrag

Vermieter	Mobility
Stellt ideal gelegene und attraktive Parkplätze <u>gratis</u> zur Verfügung.	Stellt Mobility-Autos, wartet und pflegt diese regelmässig
Unterbreitet Angebot an Interessenten und Mieter	Liefert Flyer, Prospekte
Verteilt Flyer und Prospekte	Informiert bestehende Kunden
Abo im Mietzins inbegriffen „öffentliches Auto vor der Türe“	Markiert die Parkplätze (Reservationstafel, evt. Stele)

Unser Angebot

Mobility offeriert den Bewohnern:

- 4 Monate Gratis-Testabonnement
- Mobility-Produkt individuell nach Wahl des Mieters. Kosten trägt Mieter individuell.
- Vermieter übernimmt Anmeldeadministration. So kann Mitgliedschaft und evt. Fahrtengutschrift durch Vermieter übernommen werden. Individuelle Produktewahl.
- spezielles Angebot für Wohnüberbauungen in Bearbeitung (voraussichtlich 2008)

Realisierte Projekte

- Winterthur Sulzerareal
- Zürich Oerlikon, Parkside Oerlikon
- Zürich Kraft-Werk 1
- Basel St. Johannpark
- Basel Vogesenstrasse

Geplante Projekte

- Zürich Sihlbogen
- Zürich Sihlcity (ab Juli 2007)
- Zürich Altstetten, Überbauung James (ab Juli 2007)
- Zürich Binz
- Allgemeine Baugenossenschaften ABZ Zürich
- Zürich Stadtraum Hauptbahnhof

Sihlbogen Zürich

SIHLBOGEN 2000 Watt will man mehr?

Home | Kontakt | Links | Sitemap | Impressum | Drucken |

Über Sihlbogen 2000W |

| Über Sihlbogen 2000W > Konzept > Mobilität

Über Sihlbogen 2000W
Projekt
Konzept
Architektur
Energie
Mobilität
Städtebau
Galerie
Links
Medien

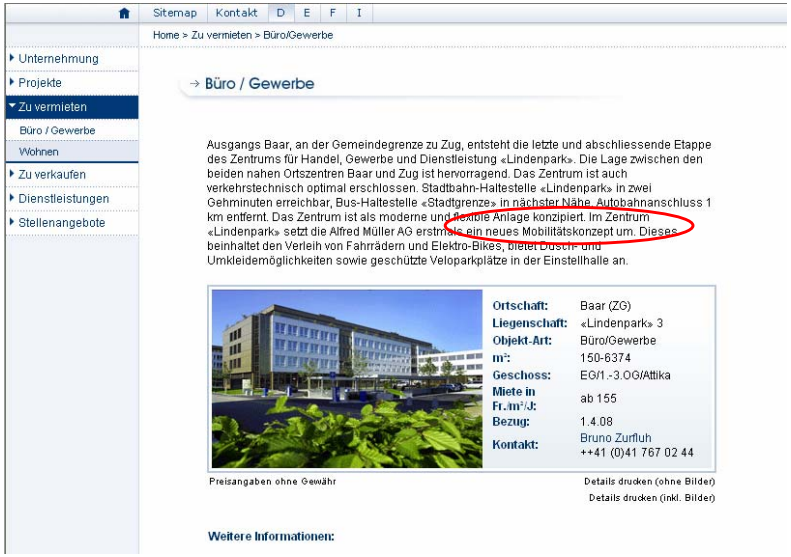
Wohnungen mit eigener S-Bahn-Station und Jahresabo

Nachhaltigkeit ist auch eine Frage des Mobilitätsverhaltens. Der Sihlbogen wendet sich an eine urbane Mieterschaft, die für ihre Mobilitätsbedürfnisse in erster Linie den öffentlichen Verkehr nutzt. Die Lage unmittelbar an der S-Bahn-Station Zürich-Leimbach bietet diesbezüglich eine exzellente Anbindung: 12 Minuten bis Zürich-Hauptbahnhof, 34 Minuten bis Zürich-Flughafen, 36 Minuten bis Zug. Die Anzahl der Parkplätze wird gemäss städtischer Parkplatzverordnung auf das gesetzlich geforderte Minimum reduziert. Anders gesagt, im Sihlbogen gibt es mehr Wohnungen als Parkplätze. Für eine weitere Aufwertung ist zudem ein Car-Sharing-Standort vorgesehen. Und: Wer im Sihlbogen wohnt, fährt gratis mit der S-Bahn. Das entsprechende Jahresabonnement ist in der Wohnungsmiete enthalten.

Mobilitätspartner:
Zürcher Verkehrsverbund ZVV

Mietpreis inkl. öV-Ticket und Mobility-Standort

Immobilien-Webseite mit Mobilitätskonzept …



Sitemap | Kontakt | D | E | F | I

Home > Zu vermieten > Büro/Gewerbe

- Unternehmung
- Projekte
- Zu vermieten
  - Büro / Gewerbe
  - Wohnen
- Zu verkaufen
- Dienstleistungen
- Stellenangebote

→ Büro / Gewerbe

Ausgangs Baar, an der Gemeindegrenze zu Zug, entsteht die letzte und abschliessende Etappe des Zentrums für Handel, Gewerbe und Dienstleistung «Lindenpark». Die Lage zwischen den beiden nahen Ortszentren Baar und Zug ist hervorragend. Das Zentrum ist auch verkehrstechnisch optimal erschlossen. Stadtbahn-Haltestelle «Lindenpark» in zwei Gehminuten erreichbar, Bus-Haltestelle «Stadtgrenze» in nächster Nähe. Autobahnanschluss 1 km entfernt. Das Zentrum ist als moderne und flexible Anlage konzipiert. Im Zentrum «Lindenpark» setzt die Alfred Müller AG erstmals ein neues Mobilitätskonzept um. Dieses beinhaltet den Verleih von Fahrrädern und Elektro-Bikes, bietet Dusch- und Umkleidemöglichkeiten sowie geschützte Veloparkplätze in der Einstellhalle an.

Ortschaft:	Baar (ZG)
Liegenschaft:	«Lindenpark» 3
Objekt-Art:	Büro/Gewerbe
m²:	150-6374
Geschoss:	EG/1.-3.OG/Attika
Miete in Fr./m²/J:	ab 155
Bezug:	1.4.08
Kontakt:	Bruno Zurfluh ++41 (0)41 767 02 44

Preisangaben ohne Gewähr

Details drucken (ohne Bilder)
Details drucken (inkl. Bilder)

Weitere Informationen:

… und Mobilität-Management

Die Alfred Müller AG fördert und unterstützt Sie und Ihre Mitarbeiter für eine gesunde und energieeffiziente Mobilität.

Die Angebote im Zentrum „Lindenpark“ gelten als Pilotprojekt und sind wegweisend für weitere Projekte.

Folgende Mobilitäts-Angebote stehen für Sie bereit:

Mobility CarSharing basiert auf der Idee der kombinierten Mobilität: Für lange Strecken die öffentlichen Verkehrsmittel, für kurze Strecken das Auto.

Mit der übertragbaren „Mobility Card“ stehen Ihnen neben dem Fahrzeug im Lindenpark gesamtschweizerisch 1000 Standorte mit insgesamt 1850 Fahrzeugen Tag und Nacht zur Verfügung.

Sie profitieren von den Vorzügen eines Autos, ohne für Investitionen, Unterhalt, Parkplatzmiete, usw. aufzukommen. Sie zahlen die effektiven Nutzungskosten nach Zeit und gefahrenen Kilometern.

Ihr Nutzen:

Kosteneinsparung – reduzierte Parkplatzzahl

Produktivitätsgewinn – Arbeiten im Zug, Auto steht am Arbeitsplatz bereit.

Grössere Sicherheit und mehr Komfort - entspannter und sicherer ans Ziel

Umweltbeitrag – mit mehr Bahn-Kilometern.

Inserate in Print-Medien

Neu 6000 m² Dienstleistungsfläche in Baar – Zentrum «Lindenpark», 3. Etappe
975 m² bis 1411 m² pro Geschoss, per 1. April 2008 bezugsbereit
Lage/Erschliessung: Hinter McDonald's an der Zugerstrasse – 1 km zum Autobahn-Anschluss – 80 m zur Stadtbahn-Haltestelle – Mobility Car Sharing, Besucher-Parkplätze und kostenloser Velo-Verleih beim Objekt. 5 Geschosse – Mietzins ab Fr. 155.–/m²/Jahr (Grundausbau exkl. MwSt.). Ihren neuen Geschäftssitz auf einem Geschoss, in einem Objekt nach Ihren Bedürfnissen realisieren? Wünsche werden wahr – rufen Sie uns an!
Alfred Müller AG, Neuhofstrasse 10, 6340 Baar
Bruno Zurfluh, Telefon 041 767 02 02, Fax 041 767 02 00
bruno.zurfluh@alfred-mueller.ch, www.alfred-mueller.ch
458033

Prospekte

Einfach einsteigen

1. Reservieren
2. Einsteigen
3. Fahren
4. Bezahlen

Die Mobility-Servicegarantien

Garantiert erreichbar
Egal, welches Anliegen Sie haben: Unser 24h-Dienstleistungscenter 0848 824 812 in Luzern ist das ganze Jahr rund um die Uhr für Sie da. Garantiert.

Garantiert ankommen
Mit Mobility gelangen Sie immer an Ihren Bestimmungsort. Sollte einmal Ihr reserviertes Fahrzeug nicht am Standort stehen, bringen

Einfach fahren

Spezialangebot für Mieter Wohnüberbauungen Sihlbogen

Angebot Mieter Wohnüberbauungen:
Gratis-Testabo im Wert von CHF 70.- für 4 Monate

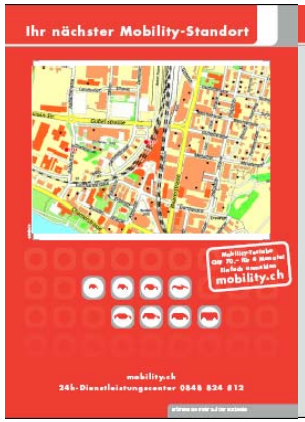
Quellen-Code:

Anmeldung:
Name der Baugenossenschaft
Adresse der Baugenossenschaft

Name
Vorname
Adresse
Geb.Datum
Email

Mobility. CarSharing
Autos, die mich bewegen.

Flyer für Briefkastenwurf



Vorderseite

Rückseite

Flyer gefaltet

Für Briefkastenwurf

mit Mobility-Standort

Haben wir Ihr Interesse geweckt?

Bitte kontaktieren Sie:
Aline Stalder, Tel. 041/248 21 99
a.stalder@mobility.ch

Gerne geben wir Ihnen näher Auskunft.