

# Potential des autoreduziertes Wohnens aus städteplanerischer Sicht

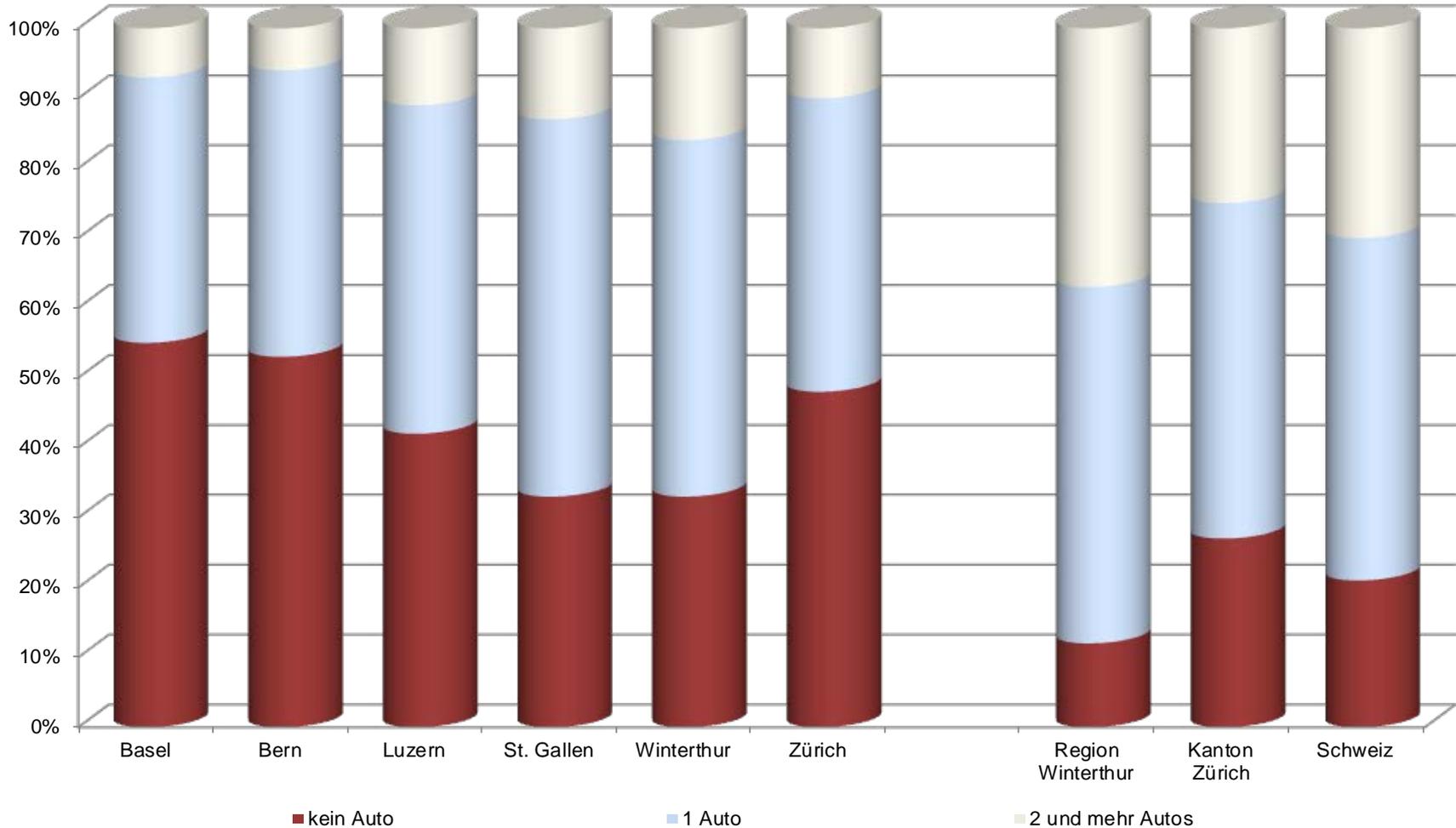
Fachseminar zum autoreduzierten Wohnen, 18. Oktober 2016

Albert Gubler, Projektleiter Verkehr

# Autoreduziertes Wohnen: eine städtische Realität

## Autobesitz der Haushalte

(Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010)

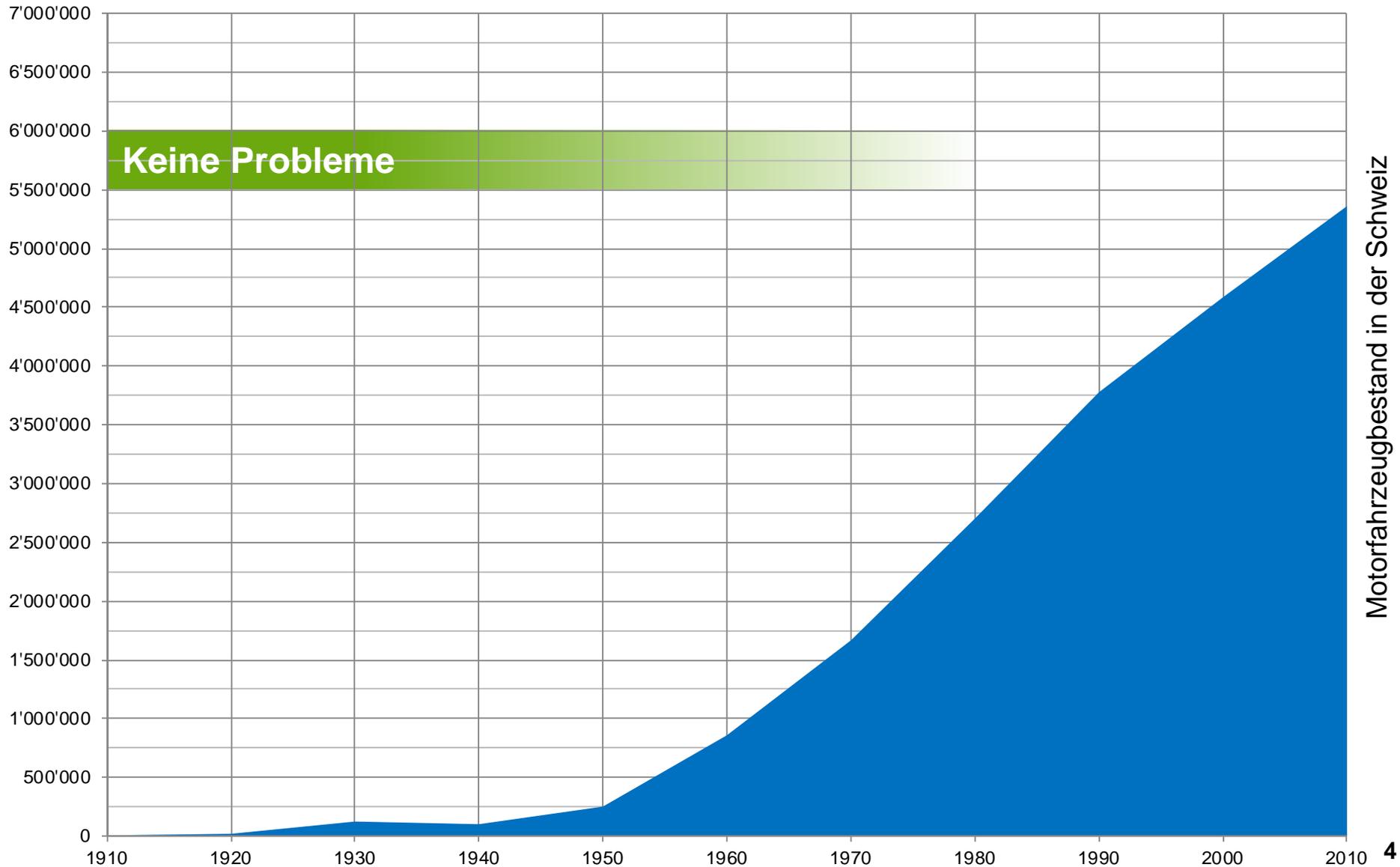


**In den grossen Städten leben  $\frac{1}{3}$  bis  $\frac{1}{2}$  der Haushalte ohne eigenes Auto** 2

# Bedürfnis JA, zusätzliches Potential ?

- Das **Bedürfnis** nach autofreiem/-armen Wohnen ist – zumindest in den grösseren Städten – **nachgewiesen**  
(Bsp: CS-Wohnliegenschaften 2012 in sehr gut erschlossenen Gemeinden: 25% bis 50% unvermietete Parkplätze)
- Es ist **unklar**, ob autofreie-/arme Siedlungen einen Einfluss auf **gesamthft** das **Verkehrsaufkommen reduzieren**  
(Wohnen in diesen Siedlungen vor allem Leute, die ohnehin kein Auto besitzen oder werden neue Kreise zum Autoverzicht animiert?)
- **Lokal** können autofreie/arme Siedlungen einen **wichtigen Beitrag zur Entschärfung der Verkehrsprobleme** leisten

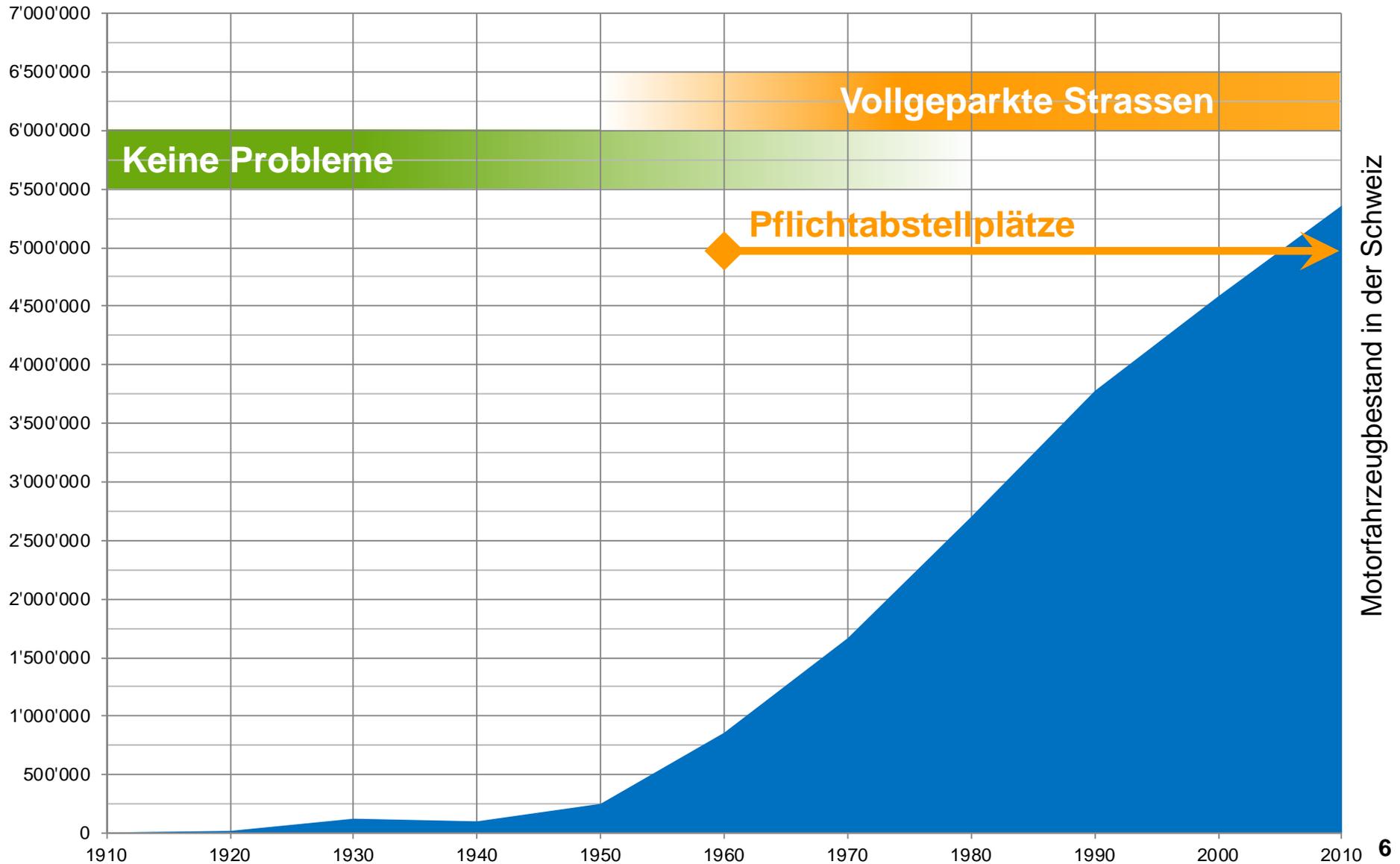
# Weshalb Vorschriften über Abstellplätze? (1)



# Weshalb Vorschriften über Abstellplätze? (2)



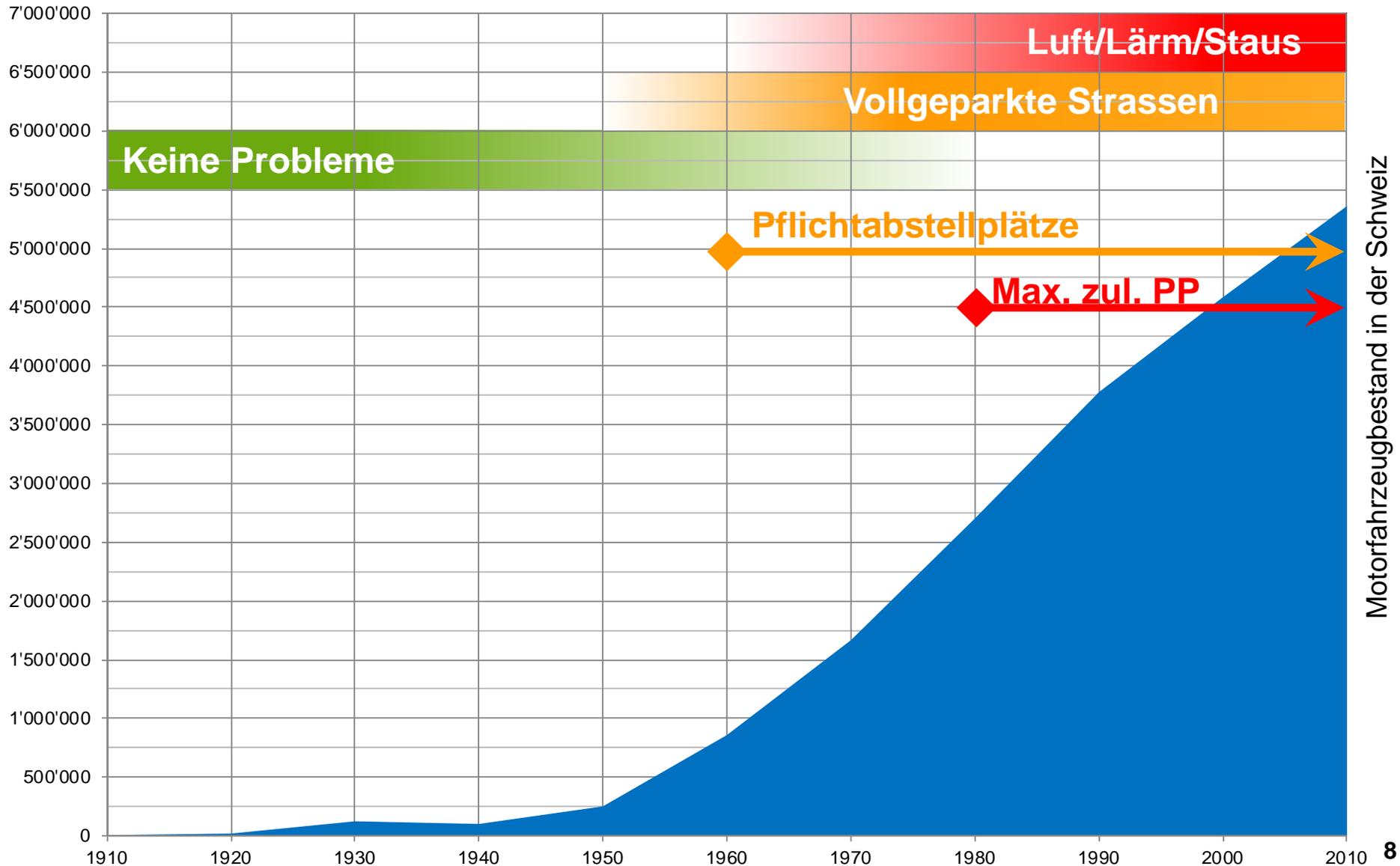
# Weshalb Vorschriften über Abstellplätze? (4)



# Weshalb Vorschriften über Abstellplätze? (4)



# Weshalb Vorschriften über Abstellplätze? (5)



# Weshalb Vorschriften über Abstellplätze? (6)



# Warum überhaupt (Pflicht-)Abstellplätze

- Parkplatzvorschriften sind ein **Eingriff in die Eigentumsfreiheit**
  - Keine Vorschriften bis in die 60er Jahre des 20. Jahrhunderts (Winterthur bis 1963)
- Probleme mit **abgestellten Fahrzeugen auf den Strassen**
  - **Minimalvorschriften** (Pflichtabstellplätze) ab den 60er Jahren des 20. Jahrhunderts (Winterthur 1964)
- **Probleme mit der Luftqualität, dem Verkehrslärm und den Verkehrsmengen** (Platzbedarf Verkehrsinfrastruktur, Staus)
  - **Maximalvorschriften** (Begrenzung der Abstellplatzzahl) gegen Ende des 20. Jahrhunderts (Winterthur erst 2008)

# Beispiele autoarmer Siedlungen in Winterthur

## Giesserei, Neuhegi

154 Wohnungen und Gewerbe – 31 und 29 PP



## Kanzlei - Wohnen 50+, Seen

16 Wohnungen – 3 PP



## Hagmann-Areal, Seen

50 Wohnungen + Arztpraxis – 25 PP

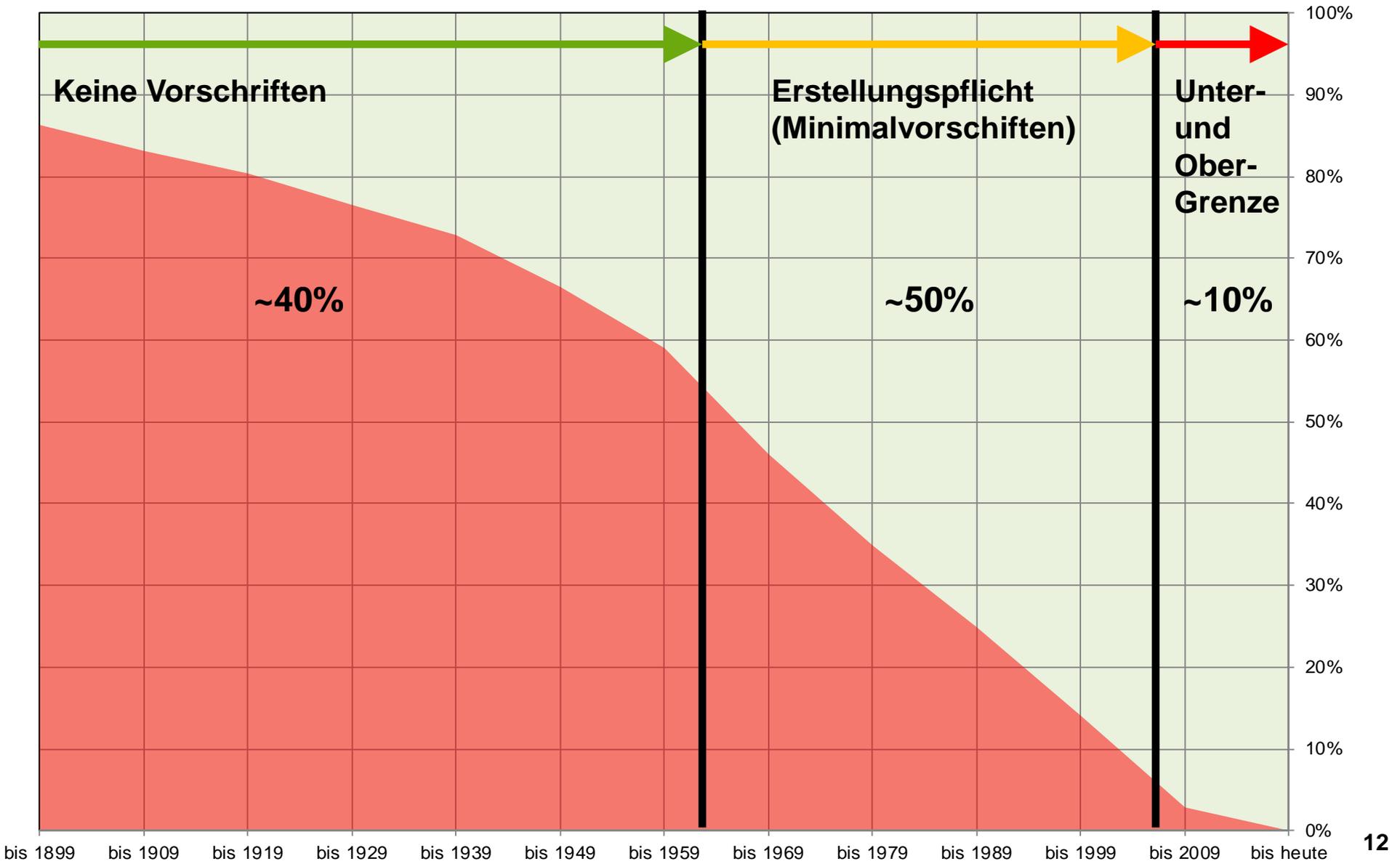


## Pappelweg, Oberwinterthur

35 Wohnungen – 17 PP



# Bauvolumen nach Erstellungsjahr (Winterthur 2014)



# Folgen der Abstellplatzvorschriften

- Abstellplatzvorschriften sind ein sehr träge wirkendes Instrument
- Signifikante Auswirkungen stellen sich erst nach Jahrzehnten ein
- Die heutige Situation ist geprägt von den Vorschriften der letzten 20 bis 50 Jahre
- Dadurch besteht – gemessen an den heutigen Standards und Erfordernissen – in vielen Gebieten ein deutlicher Überhang an privaten Abstellplätzen
- Ein Teil dieses Überhangs wird zweckentfremdet (z.B. Wohn-PP → Pendler-PP!) und führt zu höherem Verkehrsaufkommen

- Autofreies/-armes Wohnen ist heute eine Realität und soll ermöglicht werden
- Lokals können autofreies/-armes Siedlungen einen Beitrag zur Entschärfung der Verkehrsprobleme leisten
- Auf das ganze Verkehrsaufkommen haben autofreie/-arme Siedlungen vermutlich nur einen geringen Einfluss (allenfalls Vorbildfunktion, Leuchtturm-Projekte)

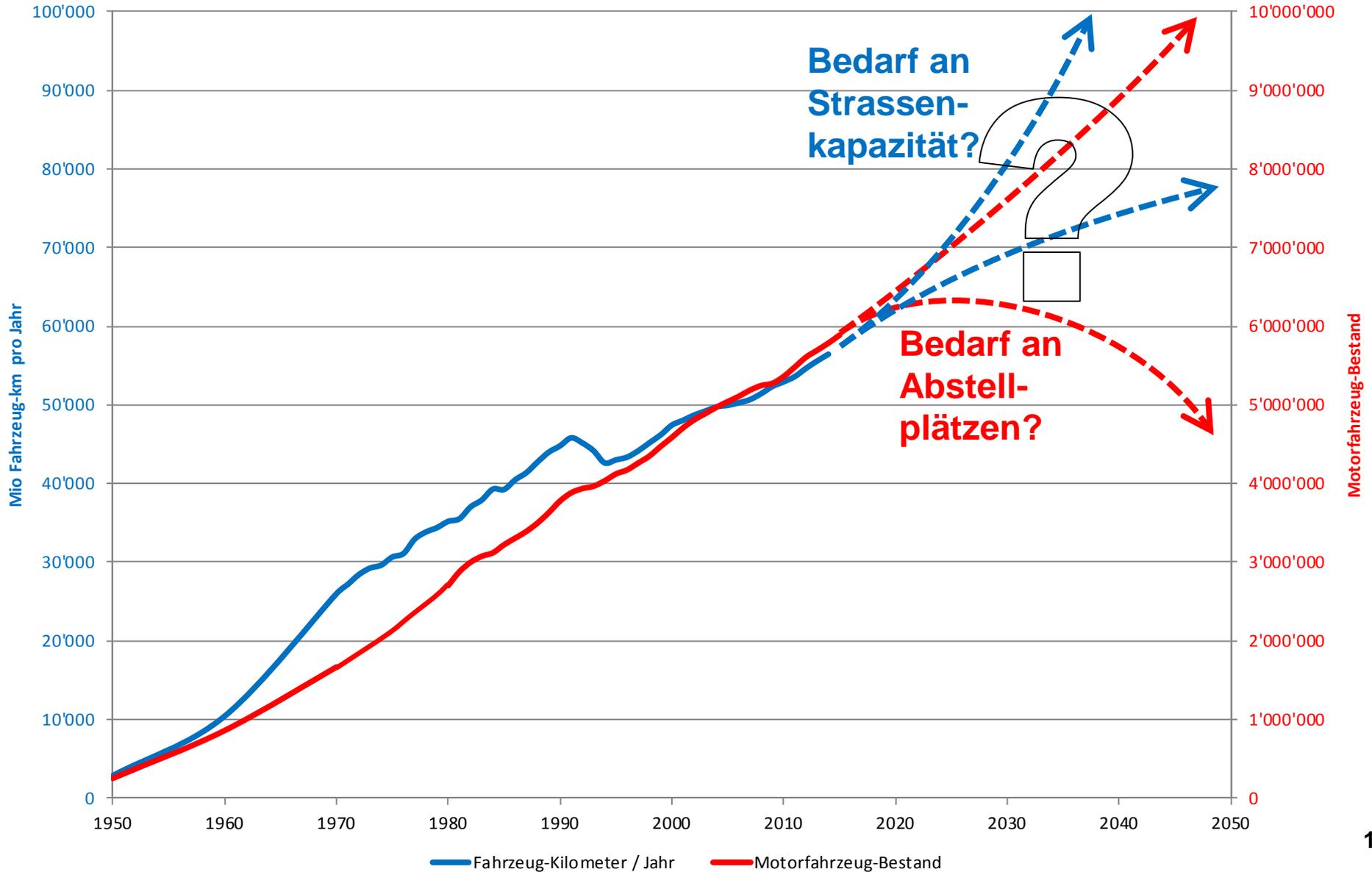
Seit 2011 regelt die **stadträtliche Dienstanweisung** den Parkplatzbedarf in Baubewilligungsverfahren:

*«Autoarme Nutzungen werden gefördert. Wird das Minimum des Parkplatzbedarfs massgebend unterschritten, muss die Bauherrschaft in einem **Mobilitätskonzept** den reduzierten Bedarf nachweisen.»*

## Randbedingungen:

- Kein Abstellen der Fahrzeuge im öffentlichen Raum (z.B. keine Anwohnerparkkarten)
- Gute Standortwahl (zentral, gut erschlossen mit öV, LV)
- Mobilitätskonzepte / Controlling (Aufwand beachten!)
- Rückfallebene: Nachweis der Möglichkeit für Pflichtabstellplätze (Verhältnismässigkeit beachten)

# Welche Vorschriften brauchen wir für die Zukunft ?



# Welche PP-Zahl mit Blick auf die Zukunft? – Thesen

- Das Mobilitätsverhalten steht vor einem grossen Umbruch (Shared Economy, autonomes Fahren, ...)
- Mögliche Tendenzen:
  - Weniger private Fahrzeuge (Uber, Carsharing, ...)
  - Mehr private Fahrzeuge (autonome Fahrzeuge, Fz als zusätzliches Wohnzimmer, Büro, ...)
- Der langfristige Abstellplatzbedarf kann momentan kaum vorausgesagt werden
- Auch ein stagnierender oder verringerter Fahrzeugbestand wird eher (viel?) mehr Fahrten erzeugen
- Die Entwicklung des Fahrzeugbesitzes und der Fahrleistungen könnten sich stark entkoppeln
- Abstellplatzvorschriften als heute wirksamstes Mittel zur Beeinflussung der Verkehrsmenge werden ihre Wirkung verlieren
  - Dringender Forschungsbedarf

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

**Albert Gubler**

Projektleiter Verkehr

**Amt für Städtebau**

Pionierstrasse 7

8403 Winterthur

Telefon 052 267 41 89

[albert.gubler@win.ch](mailto:albert.gubler@win.ch)

[www.staedtebau.winterthur.ch](http://www.staedtebau.winterthur.ch)