

Zeitschrift: Wohnen
Herausgeber: Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger
Band: 71 (1996)
Heft: 5

Artikel: Mobilität schluckt zuviel
Autor: Isler Rüetschi, Erika
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-106371>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

MOBILITÄT SCHLUCKT ZUVIEL

Mit einem Bauplatz an gut erschlossener Lage können pro Haushalt über 20 000 Franken Mobilitätskosten pro Jahr gespart werden, haben

Verkehrsplaner berechnet. Auch mit einer angepassten Parkplatzzahl liessen sich Kosten für alle Beteiligten sparen.

Bei Niedrigenergiehäusern sank der Bedarf an Heizenergie und Strom in den letzten zehn Jahren um mehr als die Hälfte. Der Bedarf an Verkehrsenergie verringerte sich hingegen kaum, stieg prozentual an und macht nun mehr als 60% am Energie-Haushalt aus.

DIANE Öko-Bau, ein Programm von Energie 2000, sucht nach Lösungen, wie Bauherrschaften und Mietende bei der Mobilität Geld und Energie sparen können. Bauherrschaften können mit der Standortwahl die Ausgaben für die Verkehrsenergie entscheidend beeinflussen. Bei einem Haus im Grünen greifen die Wohnenden rund zehnmal tiefer in die Tasche als bei einem gut erschlossenen Gebäude.

schlagen, für gleichlange Spiesse im öffentlichen und privaten Verkehr. Zum Beispiel das Sammelparkieren: «Für mehrere Bauten steht in Gehdistanz eine gemeinschaftliche Anlage. In einer Distanz von 300 Metern wären aber auch die öffentlichen Verkehrsmittel zu erreichen.» In Städten sind Parkhäuser nach diesem Prinzip gebaut; neu wäre das Umsetzen für ländliche Dorfszentren und grössere Überbauungen.

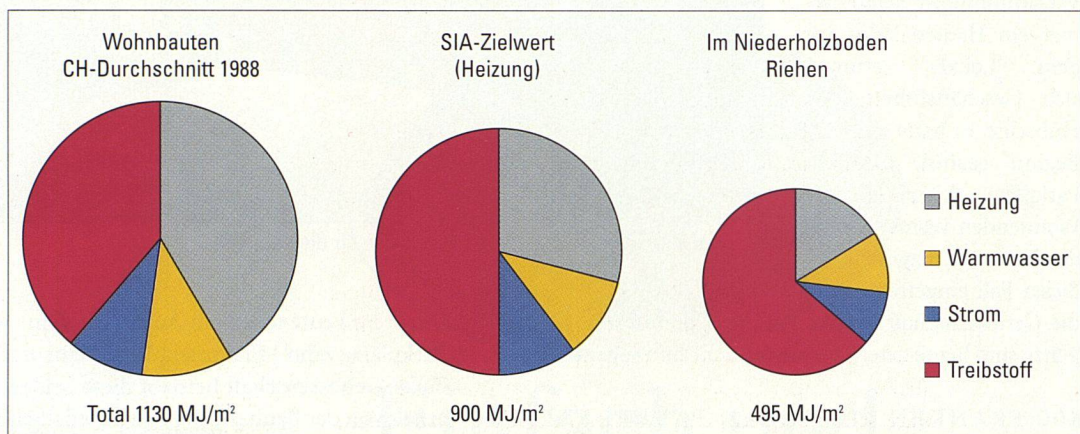
Eine weitere Lösung besteht in einem Kontingent von Parkplätzen für ein bestimmtes Gebiet. Je nach Luft- und Lärmgrenzwerten sowie Strassen- und Siedlungsqualitäten wird für eine Zone eine maximale Anzahl Parkplätze festgelegt. Innerhalb der Zone könnte ein Austausch stattfinden. Und

VERKEHRSENERGIE OPTIMIEREN

Die Hälfte der Gesamtenergie beansprucht der Verkehr auch bei Gebäuden, die nach SIA gebaut sind und kein Prädikat «Niedrigenergie» haben (siehe Grafik). Während es nur wenige Prozente bringt, den Energieverbrauch für Heizung, Strom und Warmwasser bei energetisch optimierten Häusern zu senken, liegt die Verkehrsenergie noch weit über dem Optimum.

Der Verkehrsplaner Erich Willi (Metron Verkehrs- und Ingenieurbüro AG) fordert für die Qualifizierung der Niedrigenergiehäuser einen minimalen Mobilitätsstandard, der den Verbrauch an Verkehrsenergie einschränkt: «Einkaufsläden sind zu Fuss zu erreichen. Für Grundschulen, Naherholung und Kultur benötigen die Bewohnenden einen Spaziergang. In maximal 300 Metern Distanz hält alle 30 Minuten ein Bus oder in bis gut einem Kilometer Entfernung jede Stunde ein Schnellzug und zwischendurch Regionalzüge/Busse. Autoabstellplätze werden kostendeckend bewirtschaftet.»

LUFTQUALITÄT VERBESSERN Um die zunehmende Belastung der Luft einzudämmen, sind Ideen, Pionierinnen und Pioniere gesucht. Angelika Elsener, Projektleiterin des kantonalen Amtes für Industrie Gewerbe und Arbeit in Bern, fehlt es nicht an Ideen. Sie sprüht von Vor-



Entwicklung des Energieverbrauchs von Wohnbauten (Illustration E. Willi)

wie wäre es mit Parkplatzabgaben? «Der Eigentümer zahlt an die Behörde eine Abgabe», schlägt Elsener vor. Mit diesen Einnahmen werden externe Kosten berappt. Parkplätze können aber auch als Handelsware betrachtet werden. Pro Parkplatz wird ein Zertifikat ausgestellt, das jede Frau und jeder Mann erwerben kann.

EINE NASENLÄNGE VORAUS Alle erwähnten Ideen sind in bestimmten Gemeinden teilweise realisiert. «Die Leute in den Gemeinden erwarten von uns immer Rezepte», äusserte sich Elsener vom bernischen kantonalen Amt. Ihr Ziel sei es, Leute zum Denken anzuregen, damit ein Prozess entstünde. In Münsingen ist ein solcher Prozess angelaufen. Die Gemeinde Münsingen hat ein neues Parkplatzzreglement ausgearbeitet, das einen Beitrag zum Bewältigen und Reduzieren des motorisierten Individualverkehrs

Fortsetzung auf Seite 64

Fortsetzung von Seite 63

leistet. Das Reglement sieht die Reduktionspflicht von Parkplätzen ausdrücklich vor. Es verpflichtet die Gemeinde, den öffentlichen Parkraum zu bewirtschaften. Im Herbst dieses Jahres wird dieses Reglement der Gemeinde zur Genehmigung vorgelegt.

Vielorts ist ein Parkplatz pro Wohnung vorgeschrieben. Die Anzahl dieser sogenannten Pflichtparkplätze ist vor allem für Bauten mit ökologischer Ausrichtung zu hoch und verteuert die Gebäudekosten unnötig.

Die Vorschrift von Pflichtparkplätzen wird aber nicht nur in Münsingen in Frage gestellt. Beim Bau von Siedlungen sind auch andernorts Erfahrungen gesammelt worden. Zum Beispiel hatte die Genossenschaft Wohnstadt für ihre Siedlung Niederholzboden in Riehen, Kanton Basel-Stadt, fünf oberirdische und 24 unterirdische Parkplätze vorgesehen. Das Bauinspektorat verlangte aber deren 42. Die Genossenschaft musste eine doppelstöckige Autoeinstellhalle bauen. «Bei den Versammlungen stand immer ein Haufen Velos vor dem Lokal», erinnert sich Geschäftsführer Jörg Hübschle. Er hatte schon zu Beginn gehaut, dass die Parkplätze kaum an die Wohnenden vermietet werden könnten. Inzwischen ist dieser Fall eingetreten, und die Genossenschaft musste Fremdmieten suchen. 23 Parkplätze sind heute extern vermietet, acht sind sogar noch leer.

400 FRANKEN FÜR EINEN PARKPLATZ Die Behörde des Kantons Basel-Stadt hat inzwischen eine neue Verordnung eingeführt, die die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr berücksichtigt. Der Erschliessungsgrad unterscheidet drei Zonen, nach denen die Flächen in Zonen eingeteilt werden. Die neue Regelung hätte in der Siedlung

Mobil ohne Motor in Münsingen

In Münsingen wie auch in Zug und Davos ist in Zusammenarbeit mit «Energistadt» und «Energie 2000» das Projekt «Verkehrsmanagement in Energiestädten» entstanden. Eine Studie hat aufgezeigt, dass in Münsingen 40% des gesamten Energieverbrauchs der rund 10 000 Einwohnerinnen und Einwohner auf den Verkehr fallen. Zwei Drittel der täglichen Fahrten beginnen und/oder enden auf Gemeindegebiet. Dieses Ergebnis brachte den Stein ins Rollen, den Verkehr unter die Lupe zu nehmen. Bisher einzigartige Aktionen wie «Velofreundliches Münsingen» und «Münsingen – mobil und nicht motorisiert» werden derzeit umgesetzt.

Niederholzboden eine Einstellhalle mit 24 Parkplätzen erlaubt. Eine eingeschossige Halle hätte bedeutend kleinere Kosten verursacht.

Bei Parkplätzen ist Kostenwahrheit anzustreben. Die Miete des Parkplatzes ist separat und nicht über die Wohnungsmieten abzurechnen. Der Verkehrsplaner Erich Willi gibt zu bedenken, dass die Parkplatzmieten meistens zu tief festgelegt würden. Nach seinen Berechnungen müssten gedeckte Parkplätze zwischen 250 bis 400 Franken pro Monat kosten.

AUTO TEILEN Ein anderes Vorgehen zeigt sich bei einer derzeit im Bau befindlichen Siedlung mit 100 Wohneinheiten in Wattwil (Kanton St. Gallen). Die Gemeindebehörde bewilligte einen Versuch mit Carsharing-Parkplätzen



Einstellhalle im Niederholzboden: Parkplätze für die Katz

FOTO: NIGGI BRÄUNING

(mehrere Leute teilen ein Auto), bei dem zwei Carsharing-Parkplätze zehn Pflichtparkplätzen entsprechen. Die Auto-Teilet-Genossenschaft betreibt diese beiden Parkplätze und erhält von der Bauherrschaft eine Defizitgarantie. Mieterinnen und Mieter können von Mietanfang an Auto teilen. Die «eingesparten» acht Parkplätze mussten für den Fall, dass der Versuch nach drei Jahren abgebrochen würde, dennoch gebaut werden. Diese Situation wird kaum eintreffen – allgemein gesehen ist die Nachfrage steigend. Die Anzahl gemeinschaftlich genutzter Fahrzeuge im Carsharing vermehrt sich bei den Carsharing-Organisationen laufend. Das Bundesamt für Energiewirtschaft hat herausgefunden, dass Leute, die ein Auto teilen, nur noch für die Hälfte der Fahrten das Auto benutzen. Setzt sich der Versuch durch, können in Zukunft durch das Wegfallen von Parkplätzen Kosten gespart werden. Mieterinnen und Mieter würden zudem von der Carsharing-Dienstleistung profitieren. Um den Herausforderungen durch die Luftreinhalteverordnung gewachsen zu sein, sind mehrer Lösungswege zu verfolgen. Bauherrschaften können mit der Bauplatzwahl und mit Carsharing-Parkplätzen die Mobilitätsbedingungen vorspüren und Bewohnerinnen und Bewohner aufklären. Schliesslich werden diese entscheiden, welche Wege sie bevorzugen wollen.

ERIKA ISLER RÜETSCHI