

Genutzte und noch ungenutzte Verkehrspar-Potentiale im genossenschaftlichen Wohnungsbau

Ueli Keller, Vorstandsmitglied Schweiz. Verband für Wohnungswesen SVW

Es gilt das gesprochene Wort

Die Anfrage von Fussverkehr Schweiz und dem Club der Autofreien der Schweiz (CAS) nach Unterstützung ihres Forschungsprojekts «Verkehrsparen» haben wir aufgenommen und unsere Verbandsmitglieder gebeten dem Vorhaben die Türe zu öffnen. Obwohl wir nicht viel zu bieten hatten ausser Mehraufwand stiessen wir auf sehr gutes Echo und bedanken uns an dieser Stelle ausdrücklich für die nicht selbstverständliche Bereitwilligkeit und Grosszügigkeit bei dieser Untersuchung mitzumachen.

Aufgrund einer Auswertung des Mikrozensus 2000 durch das Bundesamtes für Raumentwicklung im Jahre 2006 mit dem Titel «Raumstruktur und Mobilität von Personen» war uns natürlich bekannt, dass:

«...Bewohner in verdichteten grosstädtischen Quartieren mit kurzen Distanzen zu wichtigen Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen an einem Tag erwartungsgemäss deutlich geringere Distanzen zurücklegen als Bewohner von schwach verdichteten Einfamilienhausquartieren in Agglomerationsrandgemeinden und in ländlichen Gemeinden...»

und dass

«...Personen mit der permanenten Verfügbarkeit eines Pw, bei sonst gleichen Bedingungen, deutlich höhere Tagesdistanzen als Personen ohne Pw zurücklegen...»

Und darüber hinaus haben wir auch ein bisschen gehofft, dass sich das Mobilitätsverhalten gerade in Genossenschaftssiedlungen positiv unterscheidet vom durchschnittlichen – wir sind drum sehr erfreut, dass sich diese Vermutung mit der vorliegenden Untersuchung nur schon ganz gewöhnlicher Siedlungen bestätigen liess – wenn darüber hinaus noch gezielt Massnahmen getroffen werden, wie sie beispielhaft in den Teilberichten ausgeführt sind, dann lassen sich einige Randbedingungen verändern, die bisher Mobilität zwanghaft mit all ihren Nachteilen und gar nicht freiheitlich bewirkte.

Anzeichen zu dieser Vermutung ergaben sich zum Beispiel aus Meldungen verschiedener Genossenschaften über Leerstände ihrer Tiefgaragen, besonders in neueren Bauten in Aussenquartieren – offensichtlich führt die immer noch gültige, alte Parkplatzverordnung zum Zwang überflüssige Parkplätze zu erstellen. Wir haben deshalb im SVW Zürich einen Leitfaden erarbeitet, der aufzeigt wie mit einem Mobilitätskonzept und seinen Massnahmen der Bedarf und damit auch der behördliche Zwang Parkplätze zu erstellen, reduziert werden kann. <http://www.svw-zh.ch/index.cfm?Nav=35&ID=80>

Die Möglichkeit Mobilität anders, und damit besser siedlungs- und umweltverträglich zu organisieren sind zahlreich. Ein Beispiel das schon einige Aufmerksamkeit gefunden hat, ist das Projekt ‚Sihlbogen‘ in Zürich–Leimbach der Baugenossenschaft Zurlinden. Dieses Projekt ist dem Konzept der 2000-Watt-Gesellschaft verpflichtet und deshalb gibt es im Sihlbogen mehr Wohnungen als Parkplätze. Wer im Sihlbogen wohnt, fährt gratis mit der S-Bahn. Das entsprechende Jahresabonnement ist in der Wohnungsmiete enthalten. Zudem ist ein Car-Sharing-Standort vorgesehen. www.sihlbogen.ch

Auch andere genossenschaftliche Projekte, wie diejenigen der Baugenossenschaft Kalkbreite und der BG mehr als wohnen auf dem Hunzikerareal streben eine möglichst autoarme Siedlung an, mit Massnahmen wie sie heute hier vorgestellt werden. Und die darüber hinaus auch Gebäude konzipieren, die wenig Energie brauchen, viel Gemeinschaft ermöglichen und trotzdem für normale Portemonnaies erschwinglich sind. Projekte die nachhaltig sind im Wirtschaftliche, Sozialen und Ökologischen.

Zürich, 26. Januar 2012

Schweizerischer Verband für Wohnungswesen, SVW

Ueli Keller

Vorstandsmitglied SVW Schweiz

Natel: 079 579 13 67

E-Mail: ueli-keller@bluewin.ch