

Machbarkeit Parkplatzreduktion Areal "Underrüti"

Bericht

Gemeinde Münsingen

08. März 2021



Bearbeitung

Antje Neumann MSc Geographie

Metron Bern AG
Neuengasse 43
Postfach
3001 Bern
T 031 380 76 80
bern@metron.ch
www.metron.ch

Titelbild: Luftbild mit Fokus Areal Underrüti, Münsingen (Swisstopo; abgerufen am 08.02.2021)

Inhaltsverzeichnis

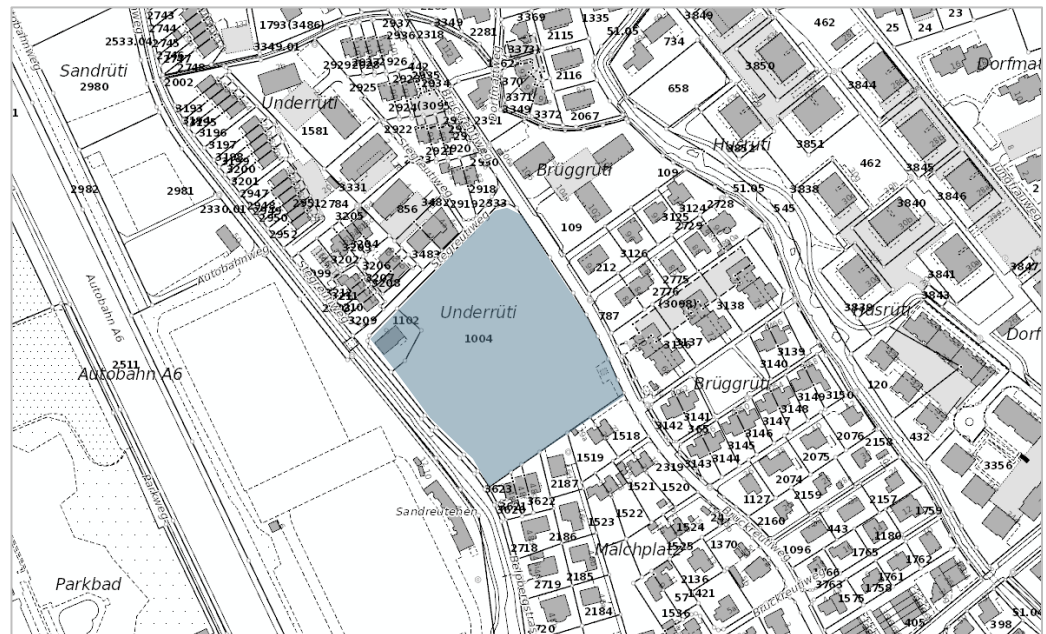
1	Ausgangslage und Projekt	4
1.1	Ausgangslage und Auftrag	4
1.2	Projektdateien und Zone mit Planungspflicht	5
1.3	Gemeindebaureglement, Entwurf 24.02.2021	6
2	Lage und Mobilitätsangebote	8
3	Parkierung motorisierter Individualverkehr	9
3.1	ZPP AC «Underrüti»	9
3.2	Bauverordnung des Kantons Bern	9
3.3	VSS Schweizer Norm 40 281	10
3.4	Fazit Parkplatzreduktion	11
4	Bausteine nachhaltige Mobilität	13

1 Ausgangslage und Projekt

1.1 Ausgangslage und Auftrag

Areal Underrüti

Die Gemeinde Münsingen plant auf den Parzellen 1004 und 1102 die Schaffung einer Zone mit Planungspflicht (ZPP AC «Underrüti»), welche die Erstellung von einer motorfahrzeugarmen Wohnüberbauung, mit preisgünstigem Wohnraum (Kostenmiete), im Fokus hat.



Ausschnitt Parzellensituation Münsingen (Geoportal Kanton Bern, 08.02.2021)

Münsingen befindet sich zurzeit in einer Ortsplanungsrevision, wo das Areal "Underrüti" neu als ZPP eingebettet werden soll. Zur Sicherung der ortsbaulichen Qualität wurde ein qualitätssicherndes Verfahren durchgeführt, aus dem der Bericht zum Workshopverfahren vom Dezember 2020 vorliegt. In diesem Bericht sind das ungefähre Mass der zukünftigen Nutzungen sowie die anvisierten Mobilitätskennziffern festgehalten. In einem ersten Entwurf wurden die Grundzüge der ZPP-Bestimmungen bereits verfasst. Die öffentliche Ausschreibung an geeignete Wohnbauträger, wie z. B. Genossenschaften, erfolgt erst nach Genehmigung der Ortsplanungsrevision.

Auftrag

Für das Areal Underrüti besteht das Ziel, ein möglichst tiefes Parkplatzangebot bereitzustellen, welches unterhalb der Vorgaben der kantonalen Bauverordnung liegt. Gemäss Bauverordnung des Kantons Bern, Art. 54a ist hierfür ein Mobilitätskonzept zu erstellen:

" 1 Von der unteren Grenze der Bandbreite nach Artikel 51 kann abgewichen werden bei Wohnüberbauungen mit mindestens zehn Wohnungen, die auf Bewohnerinnen und Bewohner ausgerichtet sind, die sehr wenige oder keine Motorfahrzeuge besitzen.

2 Der reduzierte Bedarf an Abstellplätzen ist von der Bauherrschaft durch ein Konzept nachzuweisen, das die bestehenden und geplanten Mobilitätsangebote sowie die dauerhafte Sicherung und die Kontrolle der reduzierten Parkplatzbenutzung aufzeigt (Mobilitätskonzept).

3 Die Mindestzahl der Abstellplätze bestimmt sich nach dem Mobilitätskonzept und der Qualität der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Auf jeden Fall ist für Besucherinnen und Besucher, Menschen mit Behinderung, Notfalldienste, Güterumschlag und dergleichen eine angemessene Zahl von Parkplätzen bereitzustellen."

Zur Umsetzung und Sicherung des tiefen Parkplatzangebotes bedarf es eines qualitativ hochwertigen, hindernisfreien und quartierverträglichen Mobilitätsangebotes. Die reduzierte Anzahl an Parkplätzen ist zu begründen und die Machbarkeit in einem Mobilitätskonzept nachzuweisen.

Innerhalb des Planungsprozesses befindet sich das Projekt zurzeit in der Erarbeitung der ZPP-Bestimmungen, welche ab Mitte April 2021 - zusammen mit der öffentlichen Auflage der Ortsplanungsrevision - aufgelegt werden sollen. Es liegt dementsprechend noch kein ausgereiftes Bauprojekt vor, wo alle Aspekte der Mobilität aufgezeigt werden, welche ein Mobilitätskonzept gemäss Art. 54c benötigt. Gemäss BauV müsste ein Mobilitätskonzept aufzeigen können, durch welche Massnahmen die Parkplatzreduktion gewährleistet wird (z.B. Auflademöglichkeit für E-Bikes), das Konzept wird aber erst im Rahmen der späteren UeO oder im Bewilligungsverfahren erstellt.

Ziel: Um das Planungsverfahren zum Areal "Underrüti" jedoch qualitativ voranzutreiben, soll die grundsätzliche Machbarkeit einer MIV-reduzierten Wohnnutzung auf dem Areal "Underrüti" geprüft werden. Die Machbarkeitsabklärung dient als Basis für die UeO -Bestimmungen und die anstehende Bauprojektphase. Erst in der Bauprojektphase werden die definitiven Infrastrukturen und weiterführenden Massnahmen entwickelt, so dass ein vollständiges Mobilitätskonzept erarbeitet werden kann.

1.2 Projektdaten und Zone mit Planungspflicht

Workshopverfahren

Auszüge mit Bezug zur Mobilität:

- 100-120 Wohnungen
 - Wohnungsmix, ca.

20 %	5 Personen-Wohnung
25 %	4 Personen-Wohnung
20 %	3 Personen-Wohnung
20 %	2 Personen-Wohnung
15 %	1 Person-Wohnung
- Durchmischte Bewohnerschaft, Zielgruppen nicht definiert
- 26-29 Parkplätze, inkl. Besucher*innen, IV und Sharing
- möglichst Verzicht auf Einstellhalle
- 330-340 Veloabstellplätze in Veloräumen sowie vor den Hauseingängen gedeckt und ungedeckt
- Alle benötigten Veloabstellplätze sind im Projektperimeter möglichst nahe an den Hauszugängen einzuplanen. Die Errichtung spezieller Abstellplätze für Veloanhänger, Kindervelos und Spezialvelos (bspw. Cargo Bikes) ist vorzusehen.
- Gemeinschaftsräume, u.a. Velowerkstatt

Zone mit Planungspflicht ZPP AC «Underrüti» (Entwurf 04.03.2021)

Auszüge aus dem neuen Baureglement 2021 zur ZPP AC «Underrüti» mit Bezug zur Mobilität:

- Es ist eine motorfahrzeugarme Wohnüberbauung mit weniger als 0.25 Abstellplätze pro Wohnung für Motorfahrzeuge zu realisieren. Davon sind mindestens 15 Abstellplätze für Besucher auszuscheiden und zu markieren.
- Auf unterirdische Einstellhallen kann verzichtet werden.
- Innerhalb der Siedlung ist motorisierter Verkehr nicht zulässig.
- Zwischen dem Weg entlang der Äusseren Giesse und dem Brückreutiweg ist im südlichen Bereich der Überbauung eine durchgehende öffentliche Fuss- und Veloverbindung sicherzustellen.
- Eine Brücke für den Langsamverkehr über die Äussere Giesse kann geprüft werden.
- Mit dem Baugesuch zur Überbauungsordnungen ist ein Mobilitätskonzept nach den Richtlinien der Gemeinde und des Kantons einzureichen.

1.3 Gemeindebaureglement 2021, Entwurf 24.02.2021

Im Entwurf zum neuen Baureglement 2021 zeigt die Gemeinde Münsingen einen differenzierteren Umgang mit der Parkierung auf, indem autoarmes und autofreies Wohnen sowie die Elektromobilität deutliche Unterstützung bekommen.

Das Areal «Underrüti» befindet sich zwar ausserhalb der festgesetzten Perimeter 1 und 2 zur möglichen Reduktion der Parkplätze, jedoch bedeutet dies nicht automatisch, dass autofreies/-armes Wohnen nicht auch im übrigen Siedlungsgebiet möglich ist, wenn ein gutes Gesamtkonzept für die Mobilität der Überbauung vorliegt.

ENTWURF

Art. 26 Abstellplätze für Fahrzeuge

Grundsätze

¹ Die Pflicht zur Erstellung von Abstellplätzen für sämtliche Fahrzeugkategorien sowie die nachträgliche Parkplatzerstellungspflicht richten sich nach den kommunalen und kantonalen Vorschriften.

Gilt auch für Fahrräder

Vgl. Art. 16 bis 18 BauG und Art. 49 ff BauV

² Bei Neubauten innerhalb der Perimeter 1 und 2 gemäss Anhang C wird die Anzahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge bei Wohnnutzung gegenüber dem kantonalen Recht reduziert.

Perimeter Reduktion Bandbreite für Parkplätze siehe Anhang C

Abs. 2 gilt nicht für übrige Nutzungen wie Einkaufen, Arbeiten etc.

Für das Wohnen beträgt in diesen Gebieten die Bandbreite:

1 Wohnung:	0 bis 3 Abstellplätze
2 Wohnungen:	1 bis 4 Abstellplätze
3 Wohnungen:	1 bis 5 Abstellplätze
4 und 5 Wohnungen:	2 bis 6 Abstellplätze

Ab 6 Wohnungen wird die Ober- und Untergrenze der Bandbreite gegenüber dem Normbedarf gemäss Art. 49 BauV im Perimeter 1 um 50 % und im Perimeter 2 um 40 % reduziert.

³ Ausgenommen bei Einfamilien- und Reiheneinfamilienhäusern sind mindestens 10 % der erstellten Autoabstellplätze jedoch mindestens einer für Besucher zu reservieren und als solche zu bezeichnen. Die zuständige Gemeindebehörde kann verlangen, dass bei nicht dem Wohnen zugeordneten Parkplätzen für Motorfahrzeuge, eine angemessene Anzahl als Angestelltenparkplätze reserviert und als solche bezeichnet werden. Als angemessen gelten in der Regel 5 % der erstellten, mindestens aber ein Parkplatz für Motorfahrzeuge.

Die Besucherparkplätze sind in den Baugesuchunterlagen zu bezeichnen.

Sie müssen jederzeit zugänglich sein.

Machbarkeit Parkplatzreduktion Areal "Underrüti" | Ausgangslage und Projekt

Anforderungen an Abstellplätze

⁴ Autoabstellplätze sind soweit möglich als Gemeinschaftsanlagen zu erstellen. Erfordert ein Bauvorhaben 10 und mehr Autoabstellplätze, sind mindestens 80 % in Einstellhallen zu realisieren.

Einstellhallen sind soweit möglich unterirdisch anzuordnen.

⁵ Sind bei Neubauten oder bei wesentlichen Erneuerungen 5 und mehr Autoabstellplätze Gegenstand des Baubewilligungsverfahrens ist in einem in Zusammenarbeit mit dem Netzbetreiber (EVU) erstellten Fachbericht der Nachweis zu erbringen, dass mindestens alle baulichen Vorkehrungen für die Sicherstellung der E-Mobilität (Lademanagement) ausgeführt werden. Grössere Bauvorhaben mit mehr als 50 Parkplätzen sind angemessen mit Ladeeinrichtungen auszurüsten.

Wegleitend sind die Merkblätter „Elektromobilität“ der Gemeinde Münsingen.

⁶ Autoabstellplätze für Menschen mit sind an besonders gut zugänglichen Lagen und in der Nähe der Eingänge zu erstellen.

⁷ Abstellplätze für Fahrräder und Kinderwagen sind in der Nähe der Eingänge an besonders gut zugänglicher Lage zu erstellen. Mindestens 80 % der oberirdischen Abstellplätze für Fahrräder sind zu überdachen. Abstellplätze für Fahrräder müssen direkt und gut erreichbar sein. Allenfalls sind neue Zugänge zu schaffen.

Bei Neubauten soll die überwiegende Anzahl Veloabstellplätze fahrend erreicht werden können.

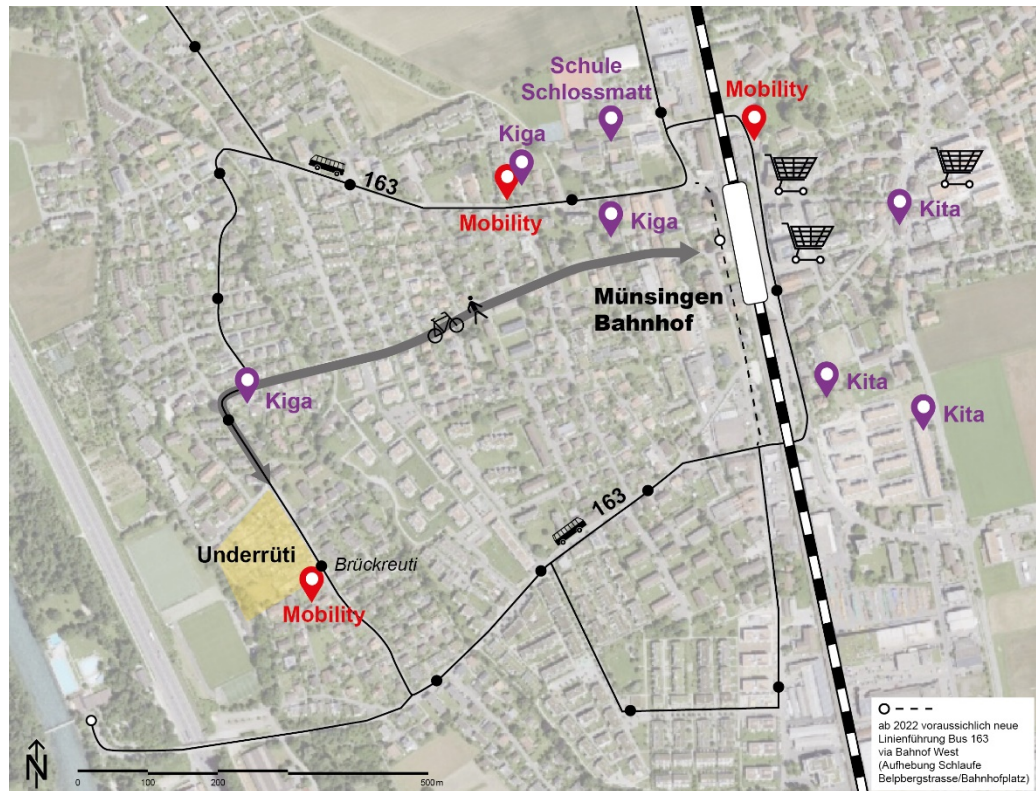
Vgl. Art. 47 Abs. 2 BauV

⁸ Abstellanlagen für mehr als 20 Fahrräder sind angemessen mit Lademöglichkeiten für Elektrofahräder auszustatten.

Wegleitend sind die Merkblätter „Veloabstellanlagen“ der Gemeinde Münsingen.

⁹ Die Gemeinde kann für die Parkierung von Motorfahrzeugen auf öffentlichem Grund Gebühren erheben.

2 Lage und Mobilitätsangebote



Lage des Areals und Auswahl von Zielorten

Das Areal «Underrüti» befindet sich im Ortsteil West am Brückreutiweg. Das Westquartier ist niveaufrei und für die Alltagsmobilität ohne Auto sind folgende Kennziffern von Interesse:

Velo- / Fussverkehr

- Brückreutiweg > Bahnhof Münsingen = 1 km (13 min Fuss / 3 min Velo)
- Velolandroute 64 entlang Äusserer Giessenweg
- Velolandroute 37 Belpbergstrasse

Öffentlicher Verkehr

- Bushaltestelle Brückreuti, Linie 163 (Ortsbus), Erschliessungsgüteklasse C
- 6 min Fahrtzeit bis Bahnhof Münsingen
- Montag-Samstag, 6 - 20 Uhr 15 Minuten-Takt / Sonntag 15-30 Minuten-Takt

Shared Mobility

- Mobility-Standort unmittelbar neben Parzelle (1 Fahrzeug)
- Weitere Standorte: Schlossmatte (950 m), Bahnhof (1.1 km)

Zielorte

- Schulzentrum Schlossmatt = 950 m (12 min zu Fuss / 3 min Velo)
- Einkauf (ALDI, Migros, Apotheke) → Ostseite Bahnhof = 1.1 km (15 min zu Fuss / 5 min Velo)

3 Parkierung motorisierter Individualverkehr

3.1 ZPP AC «Underrüti»

Die ZPP AC «Underrüti» visiert eine Parkplatzquote von maximal 0.25 Parkplätze je Wohnung an, darin enthalten ist die Besucher*innen-Parkierung, die mindestens 15 Parkplätze umfasst. Bei 120 Wohnungen ergibt sich damit ein Gesamtangebot von 30 Parkplätzen.

Nutzung	Bezugsgrösse	Parkplätze
- Wohnen 120 Wohnungen	Bewohner*innen: 0.25 PP pro Wohnung	30 PP
	Besucher*innen-PP in Bewohner*innen-PP enthalten, jedoch mind. 15 PP	- davon 15 PP
Total		30 PP
<i>Quote</i>		<i>0.25 PP je Wohnung</i>

Um die Quote von maximal 0.25 Parkplätze je Wohnung erzielen zu können, geht jede Reduktion der Wohnungsanzahl und/oder Erhöhung der Parkplätze für Besucher*innen zu Lasten der Anzahl Parkplätze für die Bewohner*innen.

Es ist zu beachten, dass ein etwaiges arealinternes Carsharing auch den Bewohner*innen-Parkplätzen anzurechnen ist.

3.2 Bauverordnung des Kantons Bern

Die Bauverordnung des Kantons Bern (Art. 51) weist für die Parkierung des MIV eine Bandbreite zu erstellender Parkplätze aus: ab 4 Wohnungen beträgt diese Bandbreite 0.5 bis 2 Abstellplätze. Grundsätzlich beinhaltet die in der Bauverordnung angegebene Bandbreite an Parkplätzen alle benötigten Parkplätze, d.h. für Bewohner*innen, Besucher*innen und Behinderte (Art. 50, Abs. 2).

Nutzung	Bezugsgrösse	Parkplätze
- Wohnen 120 Wohnungen	min 0.5 PP pro Wohnung max. 2 PP pro Wohnung	60 – 240 PP
Total		60 - 240 PP
<i>Quote</i>		<i>0.5 – 2.0 PP je Wohnung</i>

Mit 60 Parkplätzen im Minimum, liegt das Ziel der ZPP AC «Underrüti» bei der Hälfte der Mindestanforderung des Kantons.

In Art. 54 der Bauverordnung ist festgehalten, dass von dieser Bandbreite abgewichen werden kann, wenn

- die Wohnüberbauung mindestens 10 Wohnungen aufweist, die für Bewohner*innen ausgerichtet ist, die sehr wenige oder keine Motorfahrzeuge besitzen.
- ein Mobilitätskonzept vorliegt, dass die bestehenden und geplanten Mobilitätsangebote sowie die dauerhafte Sicherung und die Kontrolle der reduzierten Parkplatzbenutzung aufzeigt.
- die Qualität der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ausgewiesen wird.

Im Fall der neuen Überbauung «Underrüti» treffen alle drei genannten Aspekte zu.

- Circa 120 Wohnungen und das autoarme Wohnen sind im Grundkonzept festgehalten.
Die Wohnüberbauung soll ausschliesslich preisgünstigen Wohnraum (Kostenmiete) anbieten. Das Angebot ist somit auf Haushalte ohne Auto abgestimmt.
- Ein Mobilitätskonzept wird mit dem Baugesuch eingereicht; dies ist in den ZPP-Bestimmungen so vorgesehen.
- Der ÖV weist eine Erschliessungsgüteklasse C auf, was als «gut/mittelmässig» eingestuft wird. Jedoch sind die Fahrzeiten zum Bahnhof kurz und die Bushaltestelle befindet sich unmittelbar vor der neuen Überbauung.

Es kann eine Reduktion der Parkplätze vorgenommen werden. Da die Bauverordnung des Kantons Bern jedoch keinen Reduktionsumfang angibt, wird für einen Quervergleich die Parkplatzberechnung gemäss Schweizer Norm hinzugezogen.

3.3 VSS Schweizer Norm 40 281

Die Berechnung des Parkplatzbedarfs erfolgt gemäss Schweizer Norm 40 281 (Parkieren - Angebot an Parkfeldern für Personenwagen) in zwei Schritten: Nach der Ermittlung des Richtwertes (1) erfolgt eine Reduktion dieses Richtwertes durch den lokal individuellen Modal Split (2).

(1) Richtwert

Gemäss VSS-Norm beläuft sich die zu erstellende Anzahl Parkplätze bei der Wohnnutzung auf 1 Parkplatz pro Wohnung. Entgegen der kantonalen Bauverordnung weist die Schweizer Norm 40 281 für die Besucher*innen einer Überbauung ein explizites Parkplatzangebot im Umfang von zusätzlich 10 % der regulären Parkplätze sowie die Gröszenordnung von mindestens 1 IV-Parkplatz je 50 Parkplätze aus ¹.

Nutzung	Bezugsgrösse	Parkplätze (Richtwert)
- Wohnen	Bewohner*innen: 1 PP pro Wohnung	120 PP
120 Wohnungen	Besucher*innen: 10 % der Bewohner*innen-PP	12 PP
Total		132 PP
<i>Quote</i>		<i>1.1 PP je Wohnung</i>

(2) Reduktion durch Modal Split

In der VSS-Norm besteht für Nicht-Wohnnutzungen eine explizite Herleitung zur Reduktion eines Parkplatzangebotes, welche auf dem Modal Split der Nutzung basiert. Da die Bauverordnung des Kantons Bern eine Reduktion aufgrund besonderer Verhältnisse ermöglicht, aber keine Reduktionsgrösse benennt, wird die VSS-Herleitung auch für die Wohnnutzung adaptiert.

Der Richtwert kann durch den lokal bestehenden Modal Split weiter reduziert werden; d.h. wenn ein bestimmter Anteil des gesamten erzeugten Personenaufkommens zu Fuss oder mit dem Velo abgewickelt werden kann und eine Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr in Fussdistanz (300 - 500 m) besteht.

Das Areal ZPP AC «Underrüti» befindet sich im Bezug zum Zentrum/Bahnhof in einer Randlage. Aktivitäten in Fuss- und Velodistanz sind vergleichsweise eingeschränkt. Auf der anderen Seite bestehen Bestrebungen der Gemeinde (und es ist anzunehmen auch von der zukünftigen Bauherrschaft) zur expliziten Förderung des Fuss-

¹ Zwischen VSS und SIA bestehen unterschiedliche Vorgaben. Gemäss der Norm SIA 500 "Hindernisfreie Bauten" gilt für die Projektierung und Ausführung von öffentlich zugänglichen Bauten, Wohnbauten und Bauten mit Arbeitsplätzen je 1 IV-Parkplätzen je 25 Parkplätzen.

und Veloverkehrs. Es ist daher davon auszugehen, dass der Fuss- und Veloanteil insgesamt über 50 % beträgt.

Die kurze Distanz zur Bushaltestelle sowie der bestehende Taktfahrplan mit 4 Kursen pro Stunde ergeben zusammen eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und gemäss VSS Schweizer Norm 40 281 den Standorttyp A. In diesem Fall kann vom Richtwert wie folgt abgewichen werden: Erstellung von im Minimum 20 % bis Maximum 40 % des ursprünglichen Richtwertes.

Parkplätze für Besucher*innen werden wo immer möglich nicht reduziert, da hier das Nutzerverhalten nur eingeschränkt lenkbar ist und die Gefahr von Wildparkierung oder dauerhafter Belegung der öffentlichen Parkplätze im Quartier besteht.

Nutzung	Parkplätze (Richtwert)	Parkplätze (* reduziert)
- Wohnen	Bewohner*innen: 120 PP	24 - 48 PP *
120 Wohnungen	Besucher*innen: 12 PP	12 PP
Total		36 – 60 PP
Quote		0.3 – 0.5 PP je Wohnung

Infolge der Reduktion durch den Modal Split des Areals, ergibt sich eine Bandbreite von 36 bis 60 Parkplätzen. Das Maximum von 60 Parkplätzen entspricht dem Minimum des Parkplatzangebotes gemäss Bauverordnung. Dem anvisierten Ziel von 30 Parkplätzen, kommt die Berechnung via VSS-Norm mit 36 Parkplätzen im Minimum sehr nahe.

3.4 Fazit Parkplatzreduktion

Zusammen mit den im Moment vorliegenden Rahmenbedingungen der externen Infrastruktur und den expliziten Bestrebungen der Gemeinde eine autoarme Überbauung zu fördern, wird im Fall der ZPP AC «Underrüti» ein Parkplatzangebot von 0.25 Parkplätzen je Wohnung (ca. 30 Parkplätze), davon mindestens 15 für Besucher*innen, als gute Ausgangslage für autoarmes Wohnen eingestuft. Eine deutlich weitere Reduktion wird nicht empfohlen, da hierfür die ÖV-Angebotsqualität und Nähe zu Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs nicht ausreichend ist.

Wichtig: Damit die autoarme Mobilität auf dem Areal «Underrüti» auch langfristig greifen kann, wird dringend empfohlen im Rahmen der Überbauungsordnung sowie der Vorprojekt-/Bauprojektphase aktiv Bausteine für eine nachhaltige Mobilität zu prüfen und einzuplanen. Architektur und die Infrastruktur für eine autoarme Mobilität sind aufeinander abzustimmen und ergänzen sich. Es darf nicht sein, dass das Mobilitätsangebot erst nach der Gebäudearchitektur ausgearbeitet wird. Anregungen sind im nachfolgenden Kapitel 4 zu finden.

Erläuterungen zum Fazit

Die Anzahl von rund 30 MIV-Parkplätzen, welche das Areal ZPP AC «Underrüti» anvisiert, liegt unterhalb der Bandbreite gemäss kantonaler Bauverordnung (Minimum 60 Parkplätze) sowie auch der Schweizer Norm VSS 40 281 (Minimum 36 Parkplätze).

Bei autoarmen/-freien Überbauungen ist weniger die effektive Anzahl an Parkplätzen entscheidend (der Unterschied von 30 oder 36 Parkplätzen [0.25 oder 0.3 PP je Wohnung] ist nicht spürbar oder match-entscheidend), sondern die Qualität des Gesamtkonzeptes und des autoarmen Mobilitätsangebotes.

Gemäss den Bestimmungen zur ZPP im Entwurf sollen mindestens 15 Parkplätze für Besucher*innen reserviert sein. Dies wird begrüsst, da sich die Bewohner*innen bewusst für ein autofreies/-armes Wohnen entscheiden – sprich sie vor dem Einzug auch die damit einhergehenden Rahmenbedingungen kennen (z.B. Distanz zum Bahnhof/Zentrum)

– jedoch das Mobilitätsverhalten von Besucher*innen weniger gut gesteuert werden kann. Durch eine festgelegte Zahl oder Grössenordnung möchte die Gemeinde frühzeitig verhindern, dass im Bauprojekt bei den Besucher*innen-Parkplätzen gespart wird.

In den Städten und grösseren Regionalzentren wird zunehmend die Erfahrung gemacht, dass in ihren autoarmen Überbauungen, die zur Verfügung gestellten Parkplätze teilweise unvermietet bleiben. Personen, die in eine autoarme Überbauung ziehen, schätzen die Vorteile einer autoarmen Mobilität und den in der Überbauung angebotenen Zusatzangeboten. Parkplätze braucht es vor allem für jene Personen, die z.B. anfangs autofrei gewohnt haben und nun aufgrund einer körperlichen Einschränkung oder veränderter Lebens-/Arbeitsbedingungen auf ein Fahrzeug angewiesen sind.

8 Erfolgsfaktoren einer autoarmen Überbauung²

Die Gemeinde Münsingen steht aktiv für eine siedlungsverträgliche Mobilität ein und fördert den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr in der Gemeinde. Es sind noch folgende Faktoren zu nennen, welche die Planung zum autoarmen Wohnen fördern:

- Gute Vernetzung und frühzeitige Einbindung aller Betroffenen (Behörden, Politik, Anwohner), breite Abstützung in der Standortgemeinde, starke Genossenschaft.
 - ➔ Gemeinde steht hinter dem Ansatz einer siedlungsverträglichen Mobilität (Baureglement Entwurf, Richtplan Mobilität, Richtplan Energie)
 - ➔ Label Energiestadt Gold (European Energy Award GOLD)
 - ➔ **Bauträger/Investor muss hinter dem Ansatz autoarmes Wohnen stehen und offen sein für Zusatzangebote/Service/Dienstleistung, damit «autoreduziertes Wohnen» funktioniert!**
- Offene Kommunikation, professionelle Öffentlichkeitsarbeit.
 - ➔ erfüllt auf Seite Gemeinde
 - ➔ **ist durch Bauträger/Investor noch zu erfüllen**
- Klare Zielsetzung ab Beginn, permanenter Wille zur Realisierung.
 - ➔ erfüllt auf Seite Gemeinde
 - ➔ **ist durch Bauträger/Investor noch zu erfüllen**
- Gute ÖV-Anbindung.
 - ➔ EGK C = «mittelmässig» gemäss ARE, aber: Fahrtzeit von 6 min bis zum Bahnhof ist sehr gut
- Für die erfolgreiche Vermietung ist Autofreiheit durchsetzbar und kein Problem.
 - ➔ **Teil des noch zu erstellenden Mobilitätskonzeptes**
 - ➔ **«Spielregeln des autoarmen Wohnens» sind klar und verbindlich in Mietvertrag / Hausordnung / Zusatzvereinbarungen festzuhalten**
- Ausnahmewilligungen, Besucherparkplätze und Warenumsschlag sowie Sanktionen bergen Konfliktpotential und sollten klar geregelt werden.
 - ➔ **Teil des noch zu erstellenden Mobilitätskonzeptes**
 - ➔ **«Spielregeln des autoarmen Wohnens» sind klar und verbindlich in Mietvertrag / Hausordnung / Zusatzvereinbarungen festzuhalten**
- Wichtigkeit von Veloparkplätzen (Anzahl, Lage, Art, Kosten).
 - ➔ **Ist im Rahmen der UeO bereits einzuplanen.**
 - ➔ **Teil des noch zu erstellenden Mobilitätskonzeptes**
- Notwendigkeit, das Mobilitätskonzept aktiv, unter Einbezug der Bewohnenden und Nutzenden, zu bewirtschaften
 - ➔ **Teil des noch zu erstellenden Mobilitätskonzeptes**

² <https://wohnbau-mobilitaet.ch/beispiele/ch-erfolgsfaktoren/>

4 Bausteine nachhaltige Mobilität

Zur Umsetzung und Sicherung des tiefen Parkplatzangebotes, ist die Bereitstellung einer qualitativ hochwertigen, hindernisfreien und quartierverträglichen Infrastruktur vorzunehmen.

Um die Mobilität der Bewohner*innen möglichst MIV-arm zu ermöglichen, ist ein Gesamtpaket zu entwerfen, welches neben der Infrastruktur auch die Bewohner*innen selbst aktiv einbindet (Teil der Bewohnerschaft sein, statt nur anonyme Mieter) und ihnen unterschiedliche Möglichkeiten für die Mobilität bietet – aber auch klar definierte «Spielregeln des autoarmen Wohnens» beinhaltet, die verbindlich festgehalten werden (Mietvertrag / Hausordnung / Zusatzvereinbarungen).

Dabei ist zu bedenken, dass neben dem von Bewohner*innen und Besucher*innen verursachte Verkehr, auch ein indirekt induzierter Verkehr (z.B. Handwerker, Lieferungen, Taxi, Müllabfuhr) resultiert. Diese Nutzergruppen sind im noch zu erstellenden Gesamtkonzept mitzudenken (wo findet der Warenumschatz statt?).

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über mögliche Massnahmen zur Sicherung eines tiefen Parkplatzangebotes im Areal «Underrüti». Es gibt Basisangebote, welche zwingend qualitativ und quantitativ in der Bauprojektphase einzuplanen sind sowie eine Sammlung an weiterführenden Massnahmen, die als ergänzendes Angebot an eine nachhaltige Mobilität zu geprüft werden können.

Dabei gilt es, nicht so viele Angebote wie möglich anzubieten, sondern eine solide Infrastruktur mit aufeinander abgestimmten Bausteinen aufzubauen. Als Beispiel sind die Standorte der Veloparkierung zu benennen. In autoarmen/-freien Siedlungen ist das Velo ein sehr wichtiges Verkehrsmittel mit unterschiedlichen Funktionen für Freizeit und Alltag: ebenerdige Zugänge, so wenig Rampen wie möglich, genügend Platz für Spezialvelos und die Beachtung, dass jene Bewohner*innen oftmals mehr als 1 Velo pro Person besitzen (z.B. 1 Citybike und 2 Rennvelos, 1 Lastenvelo und 1 Citybike, 1 Citybike und 1 E-Bike, etc.).

Je stärker die Bewohner*innen in die Mobilitätsplanung eingebunden werden (z.B. durch eine Mobilitätsgruppe, regelmässige Traktandierung bei Haussitzungen), umso besser können gezielte Wünsche und Verbesserungen erreicht werden, die auch genutzt werden. Angebote, die nur auf dem Papier bestehen und in der Realität nicht benötigt werden, sind zu vermeiden und die finanziellen und personellen Ressourcen gezielter einzusetzen, wo sie auch etwas bewirken.

Legende zur Tabelle

(B) = Basisangebot

(W) = weiterführendes Angebot

Standort:

A = Aussenraum

E = Erdgeschoss

T = Tiefparterre / Untergeschoss (sofern vorhanden)

Veloverkehr und motorisierter Individualverkehr

	<ul style="list-style-type: none"> • Attraktive, komfortable und sichere Wege innerhalb des Areals und zu den Abstellmöglichkeiten für Velos <ul style="list-style-type: none"> – (B) Hindernisfreie, befahrbare Zufahrt zu den Abstellplätzen – (B) Die neu zu erstellenden Fusswegverbindungen innerhalb des Areals und zur Umgebung (v.a. zur Bushaltestelle) sind direkt und hindernisfrei auszugestalten 	A A
	<ul style="list-style-type: none"> • Veloparkplätze³ mit Berücksichtigung von <ul style="list-style-type: none"> – (B) Kurzzeitparkplätze (nahe an den Eingängen; gedeckt und ungedeckt) → die vermeintliche Kurzzeitparkierung ist oftmals ein 365-Tage-Abstellplatz – (B) Langzeitparkplätze (gedeckt) → Bevorzugte Standorte sind im Erdgeschoss und Tiefparterre; Veloräume im Untergeschoss sind möglichst via separaten Velorampen / getrennt vom MIV zu erschliessen – (B) Platz für Spezialvelos und Anhänger (Flächen ohne Abstellsystem) – (B) Für E-Bikes Akku-Lademöglichkeit bei Langzeitparkierung (bei Abstellplätzen mit und ohne System)⁴ – (W) Bei Langzeitparkierung Möglichkeiten für Deponierung von z.B. Luftpumpe, Regenkleidung, Helm. – (W) Mobile Veloabstellplatz-Ständer, um flexibel auf lokale Bedürfnisse reagieren zu können (Feste/Veranstaltungen) 	A A,E,T A,E,T E,T A
	<ul style="list-style-type: none"> • Weitere Abstellmöglichkeiten <ul style="list-style-type: none"> – (B) Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen und Rollatoren – (W) Abstellmöglichkeiten (mit System) für Trotinetts und Kindervelos 	E A,E,T
	<ul style="list-style-type: none"> • MIV-Parkierung <ul style="list-style-type: none"> – (B) Parkierung (reduziert) für Bewohner*innen (Privatauto, Geschäftsauto), inkl. IV-Parkplatz – (B) Parkierung für Besucher*innen, inkl. IV-Parkplatz – (B) Für E-Cars Lademöglichkeit⁴ – (W) Kurzzeitparkplatz (max. 10 min) für Lieferung (z.B. Essenslieferung, Post) 	A A A A

Öffentlicher Verkehr



- (W) Anbieten von/Beteiligen an Mobilitätsgutscheinen, freie Nutzungswahl oder gebunden
 - Dauerhafte oder zeitlich begrenzte Vergünstigung lokale Abonnemente (Libero)
 - Schnupperticket lokaler ÖV für z.B. 7 Tage
 - Areal-Tageskarte (analog Gemeinde-Tageskarte)
 - Reka-/Reka Rail-Checks

³ Durch die autoarme Überbauung wird empfohlen ein Veloabstellplatzangebot anzubieten, dass über den Anforderungen gemäss BauV liegt. Mindestens 1 Veloabstellplatz je bewohnbarem Zimmer.

⁴ Gemäss Entwurf Gemeindebaureglement Münsingen vom 19.04.2020 soll bei Wohnüberbauungen zukünftig die E-Mobilität aktiv eingeplant werden.

Shared Mobility

Durch Shared Mobility können Gelegenheits- und Freizeitfahrten ohne eigenes Fahrzeug ermöglicht werden. Je differenzierter das arealinterne Sharing-Angebot, desto grösser der Effekt.



- (W) Standort für öffentliches und/oder nur arealbezogenes Velosharing-Angebot (öffentlich: z.B. Carvelo2go; intern: Velo, E-Bike, Lastenvelo, Velokindersitz)



- (W) Standort für weiteres öffentliches und/oder nur arealbezogenes (E-)Carsharing-Angebot (Mobility, Mobility@home, UTOREM/AMAG)

- (W) Förderung von Fahrgemeinschaften und Mitfahrgelegenheiten / oder arealinternes Car-Pooling (z.B. im Rahmen der Beratung der Mobilitätszentrale).

Mobilitätszentrale / Service-Dienstleistung

Durch zentrale / organisierte Service-Dienstleistungen entfallen Wege, die sonst nur sporadisch oder individuell stattfinden. Einige der Angebote können auch durch die Bewohner*innen auf Bedarf organisiert werden.

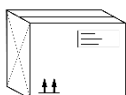


- (W) Bereitstellung einer Areal-App/-Website (für z.B. Reservation Sharing-Angebot oder Velo-reparatur, Suche/Angebot Nachbarschaftshilfe, Info Lieferdepot, Kontakt Vermieter, Ablage Bedienungsanleitungen, Kalender für Feste/Veranstaltungen etc.)



- (W) «Welcome»-/Neumieter-Set (z.B. Gutschein für Velokurier, Carvelo2go, Veloreparatur, ÖV-Ticket Zone 126/626 für z.B. 7 Tage)

- (W) Organisation für einen regelmässigen Lieferdienst eines lokalen Anbieters für z.B. «Obst-/Gemüsebox», Backwaren, Getränkelieferung.



- (W) Bereitstellung von Informationen (z.B. Fahrpläne, Kurse, Aktionen).
Periodisch oder auf Anfrage: Durchführung von Mobilitätskursen, Beratung zum persönlichen Mobilitätsverhalten, Hilfestellungen für Menschen mit Behinderung.

- (W) Bereitstellung eines zentralen Depots für Lieferdienste (Paket-Depot).



- (W) Bereitstellung eines Veloreparatur-Raumes.
Periodisch oder auf Anfrage: Reparaturservice für Velos. Dies kann beispielsweise mit einem lokalen Velodienstanbieter im Areal durchgeführt werden.

metron

**Neugasse 43
Postfach**

**3001 Bern
Schweiz**

**bern@metron.ch
www.metron.ch**

**T +41 31 380 76 80
F +41 31 380 76 81**