



Autofreies Wohnen – die Fronten weichen sich auf

P.P.
3000 Bern

«Jugend ohne Auto» stand kürzlich über einem Artikel im «Bund» zum Mikrozensus Verkehr und Mobilität 2010. Wie meistens gibt die Schlagzeile den Inhalt nur sehr verkürzt wieder: Im Jahr 2010 besaßen immer noch 59 Prozent der 18-24-Jährigen einen Führerschein. Interessant ist aber die Entwicklung dieser Zahl: 1994 waren es noch 71 Prozent. Daraus lässt sich durchaus der Schluss ziehen, dass Auto fahren für junge Erwachsene an Attraktivität eingebüsst und das Auto als Statussymbol ausgedient hat.

Die Jungen von heute denken offenbar ganz pragmatisch: für viele von ihnen ist der öffentliche Verkehr einfach praktischer, gerade in städtischen Gebieten. Eine ähnliche Entwicklung ist beim autofreien Wohnen zu beobachten: Im Jahr 2004 wurde über die Einzonung des Viererfeldes abgestimmt. Die städtische Vorlage sah für einen Teil des Viererfeldes eine autofreie Siedlung vor. Die Wogen gingen hoch – nicht nur, aber auch wegen der geplanten autofreien Siedlung. Die Umzonung des Viererfeldes wurde schliesslich

knapp abgelehnt, was auch dem autofreien Wohnen einen Dämpfer versetzte. In der Zwischenzeit hat sich die Diskussion entkrampft. Im Zuge der Klimadebatte wurde die Idee der 2000-Watt-Gesellschaft geboren und bald darauf lagen Projekte für entsprechende Siedlungen auf dem Tisch. Der Umgang mit der Mobilität ist ein zentraler Bestandteil bei 2000-Watt-Siedlungen, so dass diese zwingend autoarm oder gar autofrei sein müssen. Und so wurde die erste autofreie Siedlung der Schweiz doch noch

Der Standpunkt



«Junge Schweizer setzen auf Bildung statt Auto», «Junge lassen Auto stehen» oder «Junge verlieren das Interesse am Autofahren» titelten die Zeitungen. Laut Expertinnen und Experten ist Autofahren heute nicht mehr so angesagt wie früher. Zu diesem Schluss kommt der jüngst veröffentlichte «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» des Bundesamts für Statistik und des Bundesamts für Raumentwicklung. Dieser Trend ist erfreulich und lässt das «Läbige Stadt»-Herz höher schlagen. Laut Trendforscherin Karin Frick vom Gottlieb-Duttweiler-Institut lässt sich die Mobilität in der vernetzten Welt neu organisieren. Das Auto gehöre nicht mehr zum Lebensstil und Wertesystem der jungen, urbanen Generation. Besitz sei zweitrangig geworden, sagte Frick dem «Bund». Die Verstädterung und der öV-Ausbau seien Teil dieser Entwicklung weg vom Auto. Dafür engagiert sich auch «Läbige Stadt»: Für mehr Lebensqualität, weniger Verkehrslärm, verkehrsberuhigte und kindergerechte Wohnquartiere sowie sauberere Luft. Die Mobilitätsstudie zeigt weiter, dass auch der Autobesitz der Haushalte leicht rückläufig ist. Innerhalb von fünf Jahren sank der Motorisierungsgrad der Haushalte um zwei Prozentpunkte. 2010 besaßen noch 79 Prozent der Haushalte ein Auto. In Bern besitzen, wie wir wissen, sogar rund die Hälfte der Haushalte kein Auto. Umso erfreulicher ist es, dass die Stadt diesem Trend nachkommt und nach der ersten privaten autofreien Siedlung Burgunder in Bümpliz auf weitere zumindest autoarme Siedlungen setzt. Am 17. Juni stimmen wir in Bern über zwei solche Projekte ab: Stöckacker Süd und Warmbächliweg.

Nadine Masshardt,
Präsidentin «Läbige Stadt»

in Bern gebaut: in Bümpliz-Süd, dem aufblühenden Westen Berns, entstand an der Burgunderstrasse eine Wohnsiedlung, die in sozialer, ökologischer und wirtschaftlicher Hinsicht einmalig und nachhaltig ist. Gebaut wurde im Minergie-P-Eco Standard und die Bewohnerinnen und Bewohner der 80 Wohnungen verpflichten sich mit dem Mietvertrag, auf ein eigenes Auto zu verzichten. Für grössere Transporte oder Einkäufe gibt es in der Siedlung einen Mobility-Standort. Besucherinnen und Besuchern stehen sieben Parkplätze zur Verfügung. Eine weitere autofreie Siedlung ist im Oberfeld in Ostermundigen im Bau: bis 2013 sollen dort 100 autofreie Wohnungen erstellt werden. Hier wird im Minergie-P-Standard gebaut. Bald werden in der Stadt weitere Projekte folgen: Am 17. Juni 2012 stimmen Berns Stimmberechtigte über die Überbauungsordnung Stöckacker Süd ab und voraussichtlich am 23. September über den dazugehörigen Baukredit. Der stadt-eigene Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik will dort die bestehende Siedlung aus den 1940er-Jahren durch eine neue 2000-Watt-Siedlung ersetzen. Für die knapp 150 Woh-

nungen sind 24 Parkplätze vorgesehen, davon 7 Besucher- und ein Carsharing-Parkplatz. Das ergibt gerade mal 0.16 Parkplätze pro Wohnung. Dieser Umstand führte – im Gegensatz zur Diskussion ums Viererfeld – im Stadtparlament jedoch kaum mehr zu heftigen Diskussionen. Den 63 Ja-Stimmen im Stadtrat standen gerade mal 4 Nein-Stimmen gegenüber. Ebenfalls am 17. Juni wird in der Stadt Bern über den Zonenplan Warmbächliweg abgestimmt. Auch dort ist eine 2000-Watt-Siedlung geplant. Überdies sind 50 Prozent der Baufläche gemeinnützigen Wohnbauträgern vorbehalten. Die maximale Parkplatzzahl wurde auf 0.5 Parkplätze pro Wohnung festgelegt. Eine Zahl, die auch bei bürgerlichen Politikern kaum mehr Wallungen verursacht, zumal bereits heute rund die Hälfte der Haushalte in der Stadt kein eigenes Auto besitzt. Der Wohnungsbau in Bern passt sich bezüglich Mobilität den Bedürfnissen der Stadtbewohnerinnen und -bewohnern an und entwickelt sich damit immer mehr in Richtung autoarmes oder gar autofreies Wohnen.

DANIEL KLAUSER
VORSTANDSMITGLIED «LÄBIGI STADT»

Jahresversammlung 2012

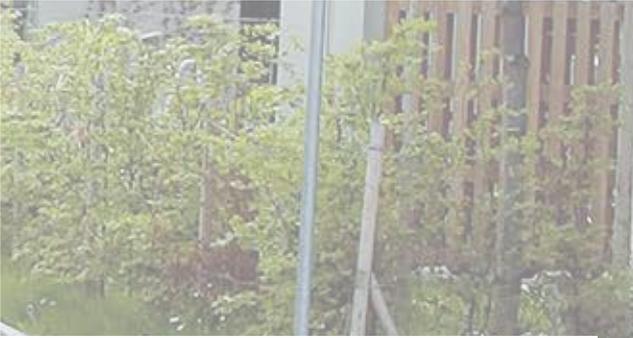
«**L**äbige Stadt» freut sich, dass das Tram Region Bern auf gutem Weg ist und begrüsst die soeben erschienene Zweckmässigkeitsbeurteilung zur zweiten Tramachse. Wie «Läbige Stadt»-Mitglied und Gemeinderätin Regula Rytz in ihrem Referat an der Jahresversammlung (JV) aufzeigte: Die Lebensqualität in der Stadt Bern ist heute nur so hoch, weil sich Stadtverwaltung, Politik, Organisationen wie «Läbige Stadt» und die Bevölkerung hartnäckig für kleine und grosse verkehrspolitische Anliegen einsetzen, und zwar bis zur Realisierung der letzten Details. Um auch bei der öV-Entwicklung am Ball zu bleiben, wählte die JV deshalb erneut «Tramstadt» als Jahresschwerpunkt. Unter dem Thema «Stadtentwicklung» will sich «Läbige Stadt» verstärkt der langfristigen Entwicklung der Region Bern widmen, verkehrs- und energiepolitisch sowie raumplanerisch. Zu beiden Schwerpunkten bestehen auch Arbeitsgruppen, die für alle Mitglieder offen sind. Herausforderungen wie Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum – z.B.

in der immer noch vollparkierten Altstadt –, die Umgestaltung des Bahnhofs oder der zunehmende Flugverkehr nach und ab dem Regionalflugplatz Bern-Belp werden sowohl uns, Regula Rytz als auch ihre Nachfolge auch künftig beschäftigen. Neu in den Vorstand gewählt wurden **Regula Tschanz**, Geschäftsführerin Grüne Kanton Bern, und **Hannes Rettenmund**, Co-Präsident JUSO Kanton Bern. Mit Bedauern über ihren Rücktritt und grossem Dank für ihren Einsatz wurden die Vorstandsmitglieder Urs Frieden und Thomas Wingeier verabschiedet. (mr)





«AUTOFREIE WOHNIEDLUNG AN DER BURGUNDERSTRASSE»



Das Zitat

FREI IST, WER MIT DEM AUTO JEDERzeit und überall freie Fahrt hat. So hat der ADAC (eine Art deutscher TCS) in den 70er Jahren Freiheit definiert («freie Fahrt für freie Bürger»). 40 Jahre später hängt der **Jungfreisinn** dieser Ideologie noch immer an. Weil am 1. Juli im Breitenrain und am 19. August in der Länggasse von 10 bis 18 Uhr je ein autofreier Sonntag stattfindet, legt die junge FDP wieder einmal die bekannte Platte auf: die Stadt Bern grenze «die Freiheit ihrer Bürger auf schikanöse Art und Weise ein» liess die Partei per Medienmitteilung verlauten und unterstellte – sozusagen im Glashaus sitzend – dem Stadtparlament auch gleich ideologische Verblendung.

Regula Rytz war derweil zu Gast bei **Giacobbo/Müller**. Und Satiriker Mike Müller erklärte ihr das Zürcher öV-Förderungskonzept: Stau sei etwas Gutes, «dann lernen die dummen Sieche den öV zu nehmen». «Läbige Stadt» Präsidentin Nadine Masshardt wollte den öV nehmen um nach Lissabon zu gelangen; der Mann neben ihr am SBB-Schalter wollte gar nach Istanbul. Der Mann hinter dem SBB-Schalter hatte dafür wenig Verständnis: «Wieso wollen Sie denn mit dem Zug nach Istanbul? Da fliegt man doch besser!». (rg)

Starke Trends am Mobilitätssalon

Mobilitätsmanagement soll «über Kommunikation und Sensibilisierung auf Massnahmen und Angebote hinweisen, die in der richtigen Kombination zu Gewinnen auf allen Seiten führen: tiefere Kosten, Verflüssigung des Verkehrs, Förderung von Gesundheit und Umwelt, Gewinn für das Image». Am diesjährigen «Mobilitätssalon» in Zürich wurde klar, dass dies nicht nur blasse Theorie, sondern für viele Firmen, Gemeinden und Städte bereits handfester Erfolgsfaktor ist. Bevöl-

kerung und Wirtschaft wachsen, Stau und überfüllte Züge nehmen zu. Will man die Zeit der Verkehrsteilnehmer, Ressourcen und Siedlungsraum nicht verschleudern, ist das Mobilitätsverhalten mit Anreizen und Fördermassnahmen zu gestalten – Dr. Martin Schreiner von der Strassenverkehrsbehörde München spricht denn auch von «reinrassiger Wirtschaftspolitik». Bessere Erreichbarkeit und höhere Lebensqualität – zwei Standortvorteile, welche die bayerische Landeshauptstadt sehr aktiv angeht. Auch die Stadt Zürich muss dank der Städteinitiative den motorisierten Individualverkehr in zehn Jahren auf einen Anteil von 26% senken. Dass solche Gemeindeziele nur erreichbar sind, wenn dank Mobilitätsmanagement möglichst viele Menschen davon profitieren, liegt auf der Hand. Die Referate dieses «etwas weiterdenkenden Salons» mit vielen guten Beispielen, stehen zum Download – und zur Nachahmung zur Verfügung. (pad)



Organisatorin Monika Tschannen
www.mobilsalon.ch/de/rueckblick

Die Frage zum Thema

Was bedeutet für Sie Mobilität?

«Dass ich mit dem GA überall ein- und ausreisen kann.»

SARAH, BERN



«In der Nähe der Stadt zu wohnen.»

ERIKA, BERN



«Wieder beschwerdefrei gehen zu können.»

RALPH, SPIEZ



«Der öV: Das Auto ist in der Stadt nicht nötig für mehr Mobilität.»

STEFAN, OBERRIED

Die Klatschspalte

EX-VORSTANDSMITGLIED **Urs**

Frieden freut sich, mehr Zeit für seinen Wunschtraum zu haben. Er wird künftig an fixen Wochentagen sein Enkelkind hüten. Ob die Fussballkarriere des Kleinen wohl schon lanciert ist? Auch **Remo Goetschi**, Vorstandsmitglied und fanatischer



Wind- und Kitesurfer, hat sich einen Traum erfüllt: Sein neustes Surfbrett wurde aus Balsaholz gefertigt und mindestens teilweise CO₂-frei mit Eseln transportiert.

Die **Klatschspaltenreporterin** hat einmal mehr das farbliche Auffrischen ihrer Begegnungsstrasse verpasst, und damit auch die Gelegenheit, die Künstlerinnen und Künstler zu interviewen. Damit bleibt bis zum Redaktionsschluss ungeklärt, welche Träumereien dazu inspirierten dieses

Herz auf die Wernerstrasse zu pinseln. Wer von fröhlichen Begegnungen auf der Strasse

träumt, dem sei das neue «Läbigi Stadt» Werbevideo wärmstens empfohlen: Zu sehen auf unserer Website oder auf Youtube. (mr)



Impressum

Redaktion:
Remo Goetschi (rg), Jonas Hirschi (jh),
Nadine Masshardt (nm), Duscha Padrutt (pad),
Muriel Riesen (mr)

Herausgeber: «Läbigi Stadt», 3000 Bern
PC 30-569222-7

Grafik: muellerluetolf.ch
Druck: auf FSC-Papier von p.i.n.k.elefant Bern
Erscheint vierteljährlich
Auflage: 950

www.laebigistadt.ch

Roadpricing für mehr Lebensqualität

Zu einer hohen Lebensqualität gehört aus unserer Sicht ein starker öffentlicher Verkehr (öV), gute Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr und die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV). «Läbigi Stadt» setzt sich deshalb seit Jahren für Roadpricing ein.

Eine am 9. März 2012 veröffentlichte Studie des Kantons, der Region und Stadt Bern bestätigt nun, dass Roadpricing in der Agglomeration Bern ein taugliches Mittel für eine fortschrittliche Verkehrspolitik wäre. Bei einer Tagespauschale von 5 Franken innerhalb des untersuchten Roadpricing-Gebietes (Stadt Bern und angrenzende Gemeinden, ohne Autobahnen) würde sich der MIV um rund 18 Prozent verringern, bei 9 Franken sogar um rund 27 Prozent. Die Lärm- und Schadstoffbelastung in den Quartieren könnte gesenkt und die Lebensqualität erhöht werden. Der Umstieg auf den öV und hin zum Fuss- und Velo-



Congestion charge in London: Regula Rytz anlässlich unserer Studienreise 2006

verkehr würde beschleunigt. Roadpricing würde zudem dringend benötigte Mehreinnahmen generieren, die für den öV-Ausbau genutzt werden könnten.

Nun ist der Bund gefordert: Er muss umgehend die nötigen rechtlichen Voraussetzungen für ein Roadpricing-Pilotprojekt in der Region Bern schaffen. Damit die Kantone und Gemeinden in ihren Anstrengungen nicht blockiert werden, hat Evi Allemann, Nationalrätin und ehemalige Präsidentin von «Läbigi Stadt», im Parlament

eine Motion eingereicht, die den Bundesrat beauftragen soll, «so rasch wie möglich ein befristetes Bundesgesetz vorzulegen, welches die Grundlage für künftige Roadpricing-Pilotprojekte bildet». Bern wäre darauf bestens vorbereitet und könnte eine Vorreiterrolle übernehmen.

KATHRIN BALMER

VORSTANDSMITGLIED «LÄBIGI STADT»

Stimme aus Sarajevo

Trams fahren in Sarajevo zwar bereits seit 1895 und befördern heute mehr Passagiere als alle anderen öffentlichen Verkehrsmittel zusammen. Von einer eigentlichen Tramstadt kann man trotzdem nicht sprechen. Trams fahren nämlich nur auf einer Ost-West-Achse, mit einem kurzen Ast zum Bahnhof. Es gibt kein richtiges Netz, viele Ecken der Stadt sind mit dem Tram nicht erreichbar.

Während der Belagerung Sarajevos in den frühen 1990er-Jahren wurde der öV komplett lahmgelegt. Für die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt war es ein Zeichen des Friedens, als die Trams 1995 wieder fuhren. Heute sieht man viele alte und verlotterte Trams,

doch glücklicherweise erhält Sarajevo immer wieder Schienenfahrzeuge aus dem Ausland. Die Modernisierung der Wagen wird vielfach von privaten Firmen gesponsert, entsprechend riesig sind meist die Werbeflächen.

Apropos Sponsoren: Die Seilbahn auf den Hausberg Trebevic, die im Krieg ebenfalls zerstört wurde, wird mit Hilfe der Schweiz wieder aufgebaut. Die Gemeinden Grächen und Saas Fee schenken Sarajevo die frühere Hannigalpbahn. Die Inbetriebnahme ist für 2013 vorgesehen. Ein Grund mehr, in diese spannende Stadt zurückzukehren.



Tram in den Farben des Kindermöbelherstellers Çilek.

KATHRIN BALMER VORSTANDSMITGLIED «LÄBIGI STADT»