



Fachseminar zum autoreduzierten Wohnen vom Dienstag, 18.10.2016

REFERAT VON URSULA WYSS, GEMEINDERÄTIN STADT BERN (DIREKTION FÜR TIEFBAU, VERKEHR UND STADTGRÜN) UND PRÄSIDENTIN STÄDTEKONFERENZ MOBILITÄT

*Es gilt das gesprochene Wort*

Sehr geehrte Damen und Herren

Herzlich willkommen im Schloss Bümpliz. Schön sind Sie nach Bern gekommen, um sich mit autofreiem und autoarmem Wohnen zu beschäftigen. Viele von ihnen sind ja nicht nur interessiert am Thema, sondern engagieren sich auch auf verschiedene Art und Weise für das Anliegen. Ihnen spreche ich ein grosses Dankeschön aus. Ihr Engagement war und ist wichtig. Sie haben einen wichtigen Trend mit angestossen, den nun andere aufnehmen können. Darunter auch die Städte. Der Trend muss nun zum Normalfall werden. Lassen sie mich das kurz erklären.

Das autoarme Wohnen ist in den Schweizer Innenstädten bereits seit einiger Zeit eine Realität. In Bern, aber auch in Basel haben mehr als die Hälfte der Haushalte kein eigenes Auto. In anderen Schweizer Städten entwickelt sich das in dieselbe Richtung. Umgekehrt sieht es bei den Parkplätzen aus. Wir sehen immer mehr Leerstände in Tiefgaragen oder Fremdvermietungen, zum Teil an Pendler. Der Zusammenhang ist simpel: je besser ein Quartier per öV erschlossen ist, desto geringer ist die Nachfrage nach Parkplätzen.

Das ist eine interessante Ausgangslage an zentralen Lagen. Wir sprechen aber heute Nachmittag von neuen Wohnprojekten, zum Teil ebenfalls in den Zentren, vor allem aber am Stadtrand. Unser Ziel ist, auch dort städtische Qualitäten hinkriegen – kurze Wege, attraktive öffentliche Räume bei hoher Dichte, attraktive Dienstleistungen im Quartier. Gelingt das, stehen wir vor der Herausforderung, keine Überkapazität an Parkraum zu schaffen.

Für die Stadt Bern heisst das an gut erschlossenen Standorten: nicht mehr als 0.5 Parkplätze pro Wohnung. Zwei Beispiele, bei denen diese Prämisse auch in Volksabstimmungen bestätigt wurde:

Warmbächli, wo 250 neue Wohnungen auf dem Areal einer alten Kehrlichtverbrennungsanlage entstehen werden. Alle 6 Baufelder werden von Wohnbaugenossenschaften bebaut.

Viererfeld und Mittelfeld. Dort entsteht ein neues Stadtquartier für rund 3'000 Menschen. Maximal 0,5 Abstellplätze pro Wohnung, ein Velo-Abstellplatz pro Zimmer.

Mir ist es ein Anliegen, dass Wohnen in solchen Siedlungen nicht das Privileg einer kleinen Minderheit bleibt. Ich weiss, dass das Freiburger Vauban-Quartier unbestreitbar eine Erfolgsgeschichte ist. Aber ein paar Fragezeichen darf man machen: Das Ziel sozialer Vielfalt ist klar nicht erreicht worden, die Preise haben sich in einem Mass erhöht, das viele ausschliesst.

Wenn wir seitens der Städte nur an die Steuereinnahmen denken, könnte uns diese Entwicklung recht sein. Das ist aber kurzsichtig. Autoarmes Wohnen soll einer Stadt viel mehr bringen als höhere Steuereinnahmen.

Lassen sie mich ein paar Vorteile nennen:

Die Mobilität macht über einen Drittel des persönlichen Energieverbrauchs aus, primär aufgrund des hohen MIV-Anteils. Autoarme Siedlungen sind deshalb ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft, die wir auch in Bern anstreben.

Kurze Wege stärken die Quartierstrukturen, der öffentliche Raum kann ohne Parkplätze freier und attraktiver gestaltet werden, die Aufenthaltsqualität steigt. Das ist wichtig, weil ein grosser Teil der Mobilität für die Freizeit erfolgt. In Bern ist es gut 42% der täglich zurückgelegten Distanz. Knapp die Hälfte dieser Wege per Auto.

Damit leisten autoarme Siedlungen auch einen kleinen Beitrag daran, teure – und zum Teil aus platzgründen gar nicht mögliche – Infrastrukturausbauten zu vermeiden.

Und noch etwas: Wenn man Erwerb der Baufläche, Einsparungen bei Erschliessungsanlagen, geringere Baukosten etc. mitrechnet, bringt der Verzicht auf einen Parkplatz Einsparungen von bis zu 10 Prozent der Kosten pro Wohnung. Das heisst, wir haben bessere Chancen auf bezahlbare Wohnungen ohne Abstriche bei der Qualität.

Damit autoarmes Wohnen künftig nicht mehr ein Privileg einer finanzkräftigen Mittelschicht ist, braucht es mehr davon. Wenn die Städte von diesen Effekten profitieren

wollen, darf autofreies und autoarmes Wohnen nicht ein Nischenphänomen bleiben, sondern soll zum städtebaulichen Normalfall werden.

Die Effekte spielen aber nicht automatisch, wenn einfach die Anzahl Parkplätze reduziert wird. Der Erfolg hängt auch davon ab, dass im Quartier die Wege zwischen Wohnen, Gewerbe und Small-Business kurz sind und dass wir für die Mobilität attraktive Alternativen zum Privatauto bieten. Einige Stichworte dazu: Sehr gute öV-Anbindung, genügend Veloparkplätze und sichere Veloverbindung, Carsharing sind in dieser Entwicklung die treibenden Kräfte. Die Innenstädte zeigen, dass damit Besitzverbote obsolet werden.

Die Städte können das natürlich nicht allein regeln. Nachdem im Raum Bern einige Pionierprojekte gezeigt haben, dass autofreies Wohnen funktioniert, hat der Kanton sich bewegt. Seit 2014 erlauben es die kantonalen Bestimmungen, bei den Parkplätzen auf die Bedürfnisse der Stadtbevölkerung einzugehen. Also weniger davon zu bauen.

Vor allem auch als Präsidentin der Städtekonferenz Mobilität ist es mir ein wichtiges Anliegen, dass diese Flexibilität auch in anderen Kantonen kommt und dass Städte und Agglomerationsgemeinden diese Freiheiten dann auch nutzen. Deshalb unterstützt die Städtekonferenz Mobilität die Plattform autofrei/autoarm Wohnen PAWO. Und wir haben zusammen mit PAWO nach unserer gemeinsamen Veranstaltung vor zwei Jahren ein Factsheet erarbeitet, das Städte und Gemeinden über das Thema informiert. Das Factsheet liegt auf.

Nun noch ganz kurz zum Projekt, für das sie heute hierhergekommen sind. Stöckacker Süd steht für vieles, das ich angesprochen habe. Es zeigt auch, dass man bei einer optimalen Ausgangslage bei der Verkehrserschliessung ohne Probleme autofrei planen und realisieren kann. Das Quartier hat Tramhaltestelle und S-Bahn-Station in unmittelbarer Nähe. Wir sprechen von 146 neuen städtischen Wohnungen; der Grossteil davon hindernisfrei. Auf die 146 Wohnungen kommen 24 Parkplätze, 7 davon für Besucher, 2 für Carsharing. Das Projekt hält die Kriterien von MINERGIE-P-ECO und die Zielvorgaben der 2000-Watt-Gesellschaft ein. Die Mieten sind moderat, eine 4.5-Zimmer-Wohnung gibt es für unter 2000 Franken inklusive Nebenkosten. Die Erstvermietung läuft entsprechend gut, rund drei Viertel der Wohnungen sind bereits vergeben. Das ist alleweil eine Besichtigung wert. In diesem Sinn wünsche ich ihnen einen spannenden Nachmittag.