



Wohnstadt Bern

Informationen zur aktuellen Wohnbaupolitik
der Stadt Bern

September 2015 **31**

Thema
Nachhaltige Mobilität in
Wohnsiedlungen

Das Wort hat...
Daniel Matti,
Interface Politikstudien

Stadtentwicklungskonzept STEK 2015
Teilprojekt 5: Mobilität und
Gesamtverkehr

Wohnbauplanungen
Autoarm planen

Blick nach...
...Basel in die Erlenmatt

Arbeiten in Bern
Nachhaltig mobil am neuen
Hauptsitz der Post

Portrait
Nachhaltiges Immobilien-
management

Bern in Zahlen
Wohnbautätigkeit 2014

Allgemeine Infos

Editorial

Stadtverträgliche Mobilität



Der Verkehr hat grossen Einfluss auf die Wohn- und Lebensqualität in der Stadt. Schon heute besitzt über die Hälfte der Berner Haushalte kein eigenes Auto. Dies entlastet die engen Platzverhältnisse auf den Strassen, belebt zusammen mit Temporeduktionen den öffentlichen Raum und führt zu mehr Verkehrssicherheit. Strassen und Plätze in der Stadt gehören zunehmend zum Wohnumfeld. Kinder können zu Fuss zur Schule, ohne von ihren Eltern ständig begleitet zu werden.

Begegnungszonen laden ein, um mit den Nachbarn zu plaudern. Manchmal, an lauen Sommerabenden, werden auch Tische und Stühle auf einem Plätzchen zusammengestellt. Der öffentliche Raum soll die Berner Bevölkerung und ihre Gäste zum Verweilen einladen. Wir wollen in Zukunft in jedem Quartier einen attraktiven Platz, auf dem Marktstände stehen können, ein mobiler Take-Away mittags seine kleinen Speisen anbieten kann oder auf dem ältere Menschen einfach eine Bank zum Sitzen finden.

Dafür priorisieren wir beim Raumbedarf Fussgängerinnen und Fussgänger, Velos und den ÖV. Der Autoverkehr wird auf die Hauptstrassen gelenkt und passt sich mit tieferen Geschwindigkeiten dem Berner Tempo an. Gemäss der aktuellen Energie- und Klimastrategie des Gemeinderats soll der motorisierte Individualverkehr bis 2030 um 15 % abnehmen. Dies ist die Vorgabe, nach der sich das Teilprojekt 5 im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts 2015 (STEK 2015) richtet. Dafür werden die Kapazitäten von Bernmobil weiter ausgebaut. Nebst dem ÖV spielt aber auch das Velo zunehmend eine bedeutende Rolle. Der Gemeinderat will bis 2030 den Velo-Anteil am Gesamtverkehr verdoppeln. Wesentlich zum Erfolg beitragen werden attraktive und sichere Velowege, die Velofahren für Jung und Alt zur Selbstverständlichkeit werden lassen. Die Veloförderung ist kein Selbstzweck, sondern hilft entscheidend auf dem Weg zu einer stadtverträglichen, raumsparenden und klimafreundlichen Mobilität. Denn nur wenn der ÖV und der Veloverkehr die prognostizierte starke Verkehrszunahme in den nächsten Jahren gemeinsam auffangen können, bleibt in der Stadt Bern die Lebensqualität weiterhin so hoch.

Ursula Wyss, Direktorin Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün

Nachhaltige Mobilität in Wohnsiedlungen

Die Mobilität der Bevölkerung hat sich in den letzten Jahren stark verändert. Die wohnungsbezogene Mobilität soll deshalb bei der Planung und Weiterentwicklung von Wohnsiedlungen ein höheres Gewicht erhalten. Im Rahmen eines Pilotprojekts wurden drei Wohnsiedlung der Stadt Bern untersucht und Massnahmen für eine nachhaltigere Mobilität der Bewohnerinnen und Bewohner definiert. In Zukunft soll das Mobilitätsmanagement verstärkt bereits bei der Planung von Wohnüberbauungen eine Rolle spielen.

In der Stadt Bern finden die Bewohnerinnen und Bewohner gute Voraussetzungen vor, um ihre Mobilitätsbedürfnisse nachhaltig abwickeln zu können. Wohnung, Arbeitsort, Einkaufsmöglichkeiten und die Kita für die externe Kinderbetreuung liegen nahe beieinander und können meistens problemlos zu Fuss, mit dem Velo oder ÖV erreicht werden. Auch die ÖV-Anschlüsse zu den Zielen in der Agglomeration oder anderer Städte sind rasch erreichbar. Ein eigenes Auto verliert deshalb für die Bernerinnen und Berner seit Jahren an Bedeutung. Heute leben über 50% der Haushalte in der Stadt Bern autofrei.

Die Strategie und Zielsetzungen des Gemeinderats sehen seit längerer Zeit

die Förderung von stadt- und umweltverträglichen Verkehrsmittel vor. Eine eher untergeordnete Rolle in der städtischen Verkehrspolitik spielte bisher die Optimierung der wohnungsbezogenen Mobilität der Bewohnerschaft in Wohnsiedlungen. Verschiedene aktuelle Projekte zeigen jedoch, dass das Thema Mobilitätsmanagement zunehmend auch in die Planung und Weiterentwicklung von Siedlungen miteinfliesst. Damit soll in Zukunft den veränderten Mobilitätsbedürfnissen der Einwohnerinnen und Einwohnern der Stadt Bern besser Rechnung getragen werden.

Optimierung bestehender Siedlungen

Die Stadt Bern beteiligt sich seit 2012 am Pilotprojekt «Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen (MIWO)». MIWO wurde von den beiden nationalen Verbänden Fussverkehr Schweiz und Club der Autofreien der Schweiz initiiert und wird vom Bund und einer breiten Trägerschaft unterstützt. Im Rahmen dieses Projekts wurde untersucht, wie wohnungsbezogene Mobilität in bestehenden Siedlungen nachhaltiger gestaltet werden kann. Dazu wurden in zehn Pilotsiedlungen in den Städten Basel, Bern, Effretikon, Horgen, Lausanne und Zürich das Mobilitätsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner und das vorhandene Mobilitätsangebot in



und um die Siedlung analysiert. Aus der Analyse wurden Empfehlungen für andere Siedlungen abgeleitet. Seit Ende 2014 liegen die Resultate des MIWO-Projekts in Form eines Handbuchs mit Analyseraster, Fragebogen und Massnahmenlisten vor. Dargestellt sind auch die einzelnen Fallbeispiele aus den Pilotsiedlungen.

Diese MIWO-Hilfsmittel ermöglichen es Gemeinden und Wohnbauträgerschaften,



oben: Bei der neuen Siedlung Schönberg Ost (Bitziusstrasse) wird öffentlicher Raum für einen Carsharing Standort zur Verfügung gestellt.

links: Oft besteht Handlungsbedarf bei der Veloparkierung, wie hier bei der Siedlung Murifeld (Fotos: metron)

die Mobilitätsbedürfnisse ihrer Bewohnerinnen und Bewohnern zu erfassen und Massnahmen für eine nachhaltigere Mobilität umzusetzen. Neben einer guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und attraktiven Velo- und Fusswegen im Quartier braucht es Zusatzangebote direkt vor Ort in den Siedlungen. Dazu gehören genügend gedeckte Veloabstellplätze in der Nähe der Hauseingänge, Carsharing-Standorte oder Ladestationen für Elektrofahrzeuge. Mit Gutscheinen für Mobilitätsdienstleistungen (z.B. Heimlieferdienst, vergünstigte ÖV-Abonnemente) können die Bewohnerinnen und Bewohner dazu animiert werden, nachhaltige Mobilitätsformen zu testen.

Drei Berner Siedlungen analysiert

Die Stadt Bern nahm mit den stadteigenen Siedlungen Ausserholligen, Murifeld und Wyler am Pilotprojekt teil. Die Untersuchung hat gezeigt, dass in diesen drei Siedlungen bereits heute überdurchschnittlich viele Haushalte autofrei leben; in der Siedlung Wyler ist der Anteil der autofreien Haushalte mit 78% gar am höchsten von allen zehn untersuchten Siedlungen. Auch die Veloverfügbarkeit liegt in den Berner Siedlungen über dem Durchschnitt. Die 1.3 Velos pro Bewohner oder Bewohnerin der Siedlung Ausserholligen stellen gar den Spitzenwert dar.

Hingegen liegt der Anteil der Personen, welche ein General- oder Verbundabonnement besitzen, in den Siedlungen Ausserholligen, Murifeld und Wyler unter dem Durchschnitt aller analysierten Siedlungen.

Die Untersuchung hat gezeigt, dass es bei den drei Berner Siedlungen Handlungsbedarf bei der Veloabstellsituation gibt. Die Stadt Bern plant als direkte Folge der Projektergebnisse, in den untersuchten Quartieren weitere gedeckte Velounterstände zu platzieren. Nachfrage besteht auch nach einem optimierten Carsharing-Angebot. Diesbezüglich unterstützt die Stadt Bern den Carsharing Dienstleister Mobility seit kurzem bei der Schaffung weiterer Abstellplätze für Mobility-Fahrzeuge durch die Umwidmung bestehender Parkplätze im öffentlichen Raum.

Mobilitätsmanagement bei Planungen

Das Projekt MIWO hat auch aufgezeigt, dass die wohnungsbezogene Mobilität bereits in der Planungsphase von Siedlungen beachtet werden muss. Eine kluge Planung legt den Grundstein für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten der zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohnern und leistet so einen Beitrag zur Vermeidung zusätzlicher und nicht nachhaltiger Verkehrsbedürfnisse. Spätere Optimie-



rungen sind meist nicht finanzierbar oder wegen anderweitiger, oft baulicher Hürden schwierig zu realisieren.

Mit dem Thema Mobilität in Planungsprozessen beschäftigte sich das Projekt MIPA unter der Federführung des Bundesamts für Energie. Die darin gewonnenen Erkenntnisse sind ebenfalls in einem Handbuch zusammengefasst. Dieses zeigt Bauherrschaften, Investoren und Behör-



oben: Parkplatz mit Ladestation für Elektrofahrzeuge beim Klosterlistutz in Bern.

links: Ideale Veloabstellsituationen sind Voraussetzung, dass die Bewohnerinnen und Bewohner das Velo als Verkehrsmittel regelmässig benutzen. (Foto: metron)

den auf, wie Mobilitätsmanagement von der Planung bis zur Inbetriebnahme eines Areals vorbereitet wird. Idealerweise wird bereits in einer frühen Phase des Planungsprozesses (in Studienaufträgen, Testplanungen, Wettbewerben) das Mobilitätsmanagement des Areals thematisiert. Als Grundlage für ein wirkungsvolles Mobilitätsmanagement empfiehlt sich die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts. Darin werden die Rahmenbedingungen, die Potenziale, die Ziele, die Massnahmen, die Zuständigkeiten für den Aufbau und den Betrieb der Massnahmen, das Monitoring und die Wirkungskontrolle sowie die Kosten und Finanzierung definiert.

2000-Watt-Areal Stöckacker Süd

Vorbildlich umgesetzt wurde ein solcher Planungsprozess bei der städtischen Siedlung Stöckacker Süd, die momentan gebaut wird. Der Ersatzneubau im Minergie-P-Eco Standard erfüllt die Zielkriterien der 2000-Watt-Gesellschaft. Gebäude an optimalen Standorten und mit einem nachhaltigen Mobilitätsangebot sind deutlich energieeffizienter und damit wesentlicher Bestandteil für die Umsetzung einer 2000-Watt-Gesellschaft. Mit dem Tram Bern-West und der S-Bahnstation Europa-platz verfügt die neue Siedlung über eine vorzügliche Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Dank der gut angelegten Wegnet-

ze für den Langsamverkehr sind Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten sowie die Innenstadt einfach und bequem zu Fuss und mit dem Velo erreichbar. Aus diesem Grund konnte die Anzahl Autoabstellplätze für die 146 Wohnungen stark reduziert werden. Die zukünftigen Mieterinnen und Mieter können stattdessen von einer auf die Neuüberbauung abgestimmten Carsharing-Lösung (Mobility@home) profitieren.

Künftige Wohnbauprojekte in der Stadt Bern werden sich am Leuchtturmprojekt Stöckacker Süd orientieren müssen. Bei grösseren Arealentwicklungen, beispielsweise bei den Planungen Viererfeld oder Gaswerk, wird bereits heute in Mobilitätskonzepten aufgezeigt, mit welchen Infrastrukturen und betrieblichen Massnahmen eine nachhaltige Mobilität erreicht werden kann.

*Philipp Wigger
Fachstelle Wohnbauförderung, Stadtplanungsamt*



Weitere Informationen zu den beiden Projekten
Mobilitätsmanagement in Wohnsiedlungen MIWO:
www.wohnen-mobilitaet.ch
Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen von
neuen Arealen MIPA:
www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch

Die zukünftige städtische Siedlung Stöckacker Süd erfüllt die Anforderungen an ein 2000-Watt-Areal.
(Foto: vistaplus/Peter Burri)

Daniel Matti, Interface Politikstudien

Was hat der demografische Wandel mit Verkehr und Wohnen zu tun?

Der demografische Wandel beinhaltet die Veränderung der Zahl der Bevölkerung («mehr»), deren Altersstruktur («älter») und Zusammensetzung («bunter»). Die demografischen Veränderungen entwickeln sich nicht überall gleich («anders verteilt»).

Mehr

Die Bevölkerungszahl der Schweiz wird gemäss Bundesamt für Statistik bis 2045 um 23% auf 10.1 Mio. Personen zunehmen (bis 2025: +10%). Für die Stadt Bern bestehen Prognosen bis 2025 mit einem Zuwachs von mindestens 2%¹.

Eine moderate Bevölkerungszunahme verursacht für die meisten Politikbereiche kaum Probleme. In der Verkehrs- und Wohnraumpolitik dürften jedoch Herausforderungen zu meistern sein. Die verkehrlichen Kapazitätsgrenzen sind teilweise erreicht, die Verkehrsinfrastrukturen können in urbanen Räumen nicht beliebig ausgebaut werden, und die vorhandenen Baulandreserven und Verdichtungspotenziale zur Schaffung von neuem Wohnraum sind beschränkt.

Älter

Die Altersstruktur in der Schweiz verändert sich markant. Heute beträgt der Altersquotient (Anteil ab 65-Jährige auf 100 20- bis 64-Jährige) rund 30%. Bis 2045 wird er auf fast 50% steigen. Der stärkste Alterungsprozess wird zwischen 2020 und 2035 stattfinden. Besonders stark wird der Anteil hochaltriger Personen ab 80 Jahren steigen. In der Stadt Bern betrug 2014 der Altersquotient 24%. Die bis 2025 verfügbaren Prognosen zeigen, dass der Alterungsprozess der städtischen Wohnbevölkerung erst ab 2020 einsetzen dürfte. Unter Annahme eines Alterungsprozesses ab 2025 wie im Schweizer Durchschnitt würde der Altersquotient der Stadt Bern 2045 35% betragen. Die Bevölkerungsgruppe der ab 65-Jährigen würde dann 10'000 Personen (!) mehr umfassen als heute.

Ältere Personen verlangen qualitativ hochstehende ÖV-Angebote: komfortabel, verständlich informiert, ausreichende Umsteigezeiten, kurze Wege. Sie wollen

sichere Strasseninfrastrukturen und sind mehr unterwegs. Das Wohnumfeld und das zu-Fuss-Gehen werden im Alter wichtiger. Bei Hochaltrigen sinken Gehtempo, die Distanzen zu Fuss und der Mobilitätsgrad deutlich.

Die demografische Alterung lässt die Nachfrage nach altersgerechtem Wohnen, wohnergänzenden Dienstleistungen und zentralen Wohnlagen mit hochwertigem Wohnumfeld stark steigen. Diese Nachfrage wird kaum zu decken sein. Zu befürchten sind für die Gemeinwesen grosse Herausforderungen in der Betreuung und Pflege insbesondere Hochaltriger, eine eingeschränkte Mobilität und eine Zunahme der sozialen Einsamkeit älterer Menschen. Chancen ergeben sich für innere Verdichtung an zentralen Lagen.

Bunter und anders verteilt

Der demografische Wandel bringt eine vielfältigere Gesellschaft mit heterogenen Bedürfnissen und Wertvorstellungen mit sich. Zu nennen sind etwa die Multinationalisierung, vielfältigere Lebensstile oder abnehmende Haushaltsgrössen. Die demografischen Komponenten werden sich nicht überall gleich entwickeln. Stadtteile wie Mattenhof-Weissenbühl, Länggasse-Felsenau oder innere Stadt dürften gemäss Prognosen eine ausgeprägte Alterung aufweisen.

«Anders verteilt» und «bunter» bedeuten für die Stadt, ihre Massnahmen – etwa beim Wohnraumangebot – inhaltlich und räumlich noch differenzierter auszugestalten.

Den demografischen Wandel jetzt angehen

Demografische Prozesse laufen, vergleichbar mit dem Klimawandel, langsam aber praktisch unumkehrbar ab. Immens sind die Auswirkungen der Alterung. Werden die sich verändernden Bedürfnisse in der Verkehrs- und Wohnraumpolitik rechtzeitig erkannt, lassen sich die Ziele einer stadt- und umweltverträglichen Mobilität und eines bedarfsgerechten Wohnungsangebots eher erreichen. So können unerwünschte Folgen etwa bei der Pflege, Betreuung, im sozialen Zusammenhalt oder einer eingeschränkten Mobilität älterer Menschen vermieden werden.



Daniel Matti
Interface Politikstudien Forschung Beratung

Daniel Matti ist Geograf und ist seit 2002 bei Interface tätig. Er führt den Bereich Verkehr und Raum. Seine Themenschwerpunkte liegen in den Bereichen Mobilität, Raumentwicklung und demografischer Wandel.

¹ Diese Prognosen aus dem Jahr 2009 werden zurzeit aktualisiert. Es ist davon auszugehen, dass die neuen Prognosen ein stärkeres Wachstum für die Stadt Bern zeigen werden.

Hinweis: Die Autorinnen und Autoren dieser Rubrik äussern ihre eigene Meinung, diese muss nicht mit derjenigen der Stadt Bern übereinstimmen.

Teilprojekt 5: Mobilität und Gesamtverkehr

Das Teilprojekt 5 des Stadtentwicklungskonzepts STEK 2015 zeigt auf, wie sich die Mobilität in der Stadt Bern bis 2030 entwickeln wird. Die ÖV- und Velostadt der Zukunft zeichnet sich durch eine hohe Lebens- und Wohnqualität aus. Die gute Erreichbarkeit der Stadtteile und die hohe Flexibilität der Verkehrsmittelwahl tragen zur Attraktivität der Stadt Bern bei. Die Anteile des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs werden deutlich gesteigert und die Geschwindigkeiten auf dem Strassennetz verträglicher gestaltet.

Zielsetzungen

Bern ist eine Stadt der kurzen Wege – ideal, um zu Fuss oder mit dem Velo schnell am Ziel zu sein. Stadtverträgliche und klimaneutrale Mobilität wird deshalb gefördert. Das heisst, der Anteil des Veloverkehrs wird wesentlich erhöht, so dass Bern in Zukunft nicht nur einen Namen als ÖV-Stadt, sondern auch als Velostadt hat. Entsprechende Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote schaffen die Voraussetzung zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs und helfen mit, die Stadt zu entschleunigen.

Ansatz

Die Stadt Bern verfügt über ein bereits dichtes Wegnetz für den Fuss- und

Veloverkehr sowie über ein komfortables Netz des öffentlichen Verkehrs. Auf dem städtischen Strassennetz ist die Verkehrsbelastung seit mehreren Jahren rückläufig. Die Zunahme auf dem Autobahnnetz stagniert inzwischen auf einem hohen Niveau. Das Verkehrswachstum konnte von den anderen Verkehrsträgern (Velo-, Fuss- und öffentlicher Verkehr) aufgenommen werden.

Diese Entwicklung wird im STEK 2015 gezielt weiterverfolgt, damit aus dem angestrebten Bevölkerungswachstum kein Wachstum des motorisierten Individualverkehrs (MIV) resultiert, sondern eine bedürfnisgerechte Mobilität für alle, die gleichzeitig weniger Verkehr verursacht. Dies erfolgt mittels einer konsequenten Förderung von Massnahmen, welche zu einer Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel beitragen.

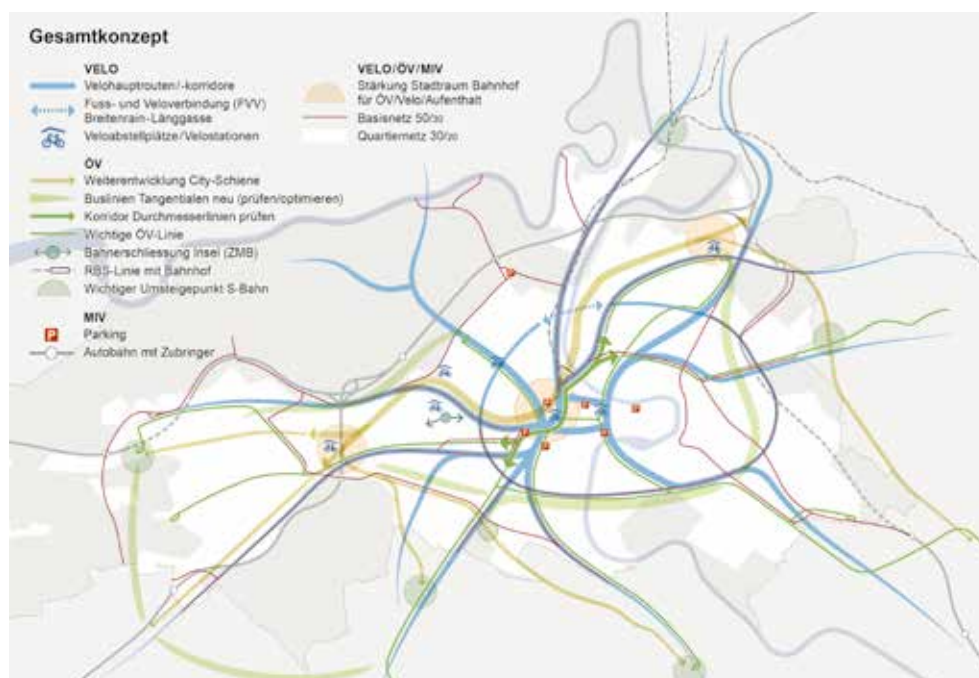
Die Strassenräume werden nach Prioritäten neu geordnet. Je näher zur Innenstadt, desto grösser werden die Ansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden an den öffentlichen Raum. Die Strassen werden zu Räumen umgebaut, welche dem ÖV, dem Velo, dem Fussverkehr und dem MIV entsprechend ihrer Bedeutung Raum gewähren.

Handlungsfelder

Das Gesamtkonzept deckt die Bedürfnisse aus der Siedlungsentwicklung und der zunehmenden Mobilität ab. Es fokussiert nicht auf einzelne Verkehrsmittel, sondern stellt das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsmittel in den Vordergrund. Die Vision – stadtverträglich und klimaneutral – stellt den Mensch in den Mittelpunkt und ist die verbindliche Vorgabe für die Weiterentwicklung der Mobilität und des Gesamtverkehrs in der Stadt Bern.

Der Bereich Bahnhofplatz ist der städtische Raum mit den höchsten Ansprüchen an den Städtebau und der Überlagerung der Verkehrsmittel. Für die Zufahrt zu den Innenstadtparkhäusern gibt es keinen Bedarf des MIV, den Bahnhofplatz zu queren. So kann eine Umverteilung der Flächen und Prioritäten zugunsten des öffentlichen Verkehrs, der Velofahrenden und der zu Fuss Gehenden rund um den Bahnhof erfolgen. Mit dem Gesamtvorhaben Zukunft Bahnhof Bern wird die stadtseitige Erreichbarkeit des Bahnhofs Bern verstärkt. Dies bietet grosse Chancen für die Stadt.

Ein wesentlicher Beitrag zu klimaneutralem Verkehr in der Stadt Bern ist mit einer deutlichen Erhöhung des Veloanteils am Stadtverkehr zu erzielen. Dies erfordert einen Quantensprung bei der Veloförderung.



Das Gesamtkonzept zeigt, wie sich die Anforderungen an die verschiedenen Verkehrsmittel im Bahnhofbereich überlagern.

(Abbildung: metron)

Das Velo wird als schnelles Verkehrsmittel, das über gut ausgebaute, komfortable und sichere Velorouten verfügt, klar priorisiert.

Die verschiedenen Verkehrsmittel

Das Rückgrat der Stadt bildet das Schienennetz von Fernverkehr und S-Bahn. Die City-Schiene (direkte S-Bahn-Linien innerhalb der Stadt) und das Tramnetz werden weiterentwickelt. Neue Durchmesserlinien in Nord-Süd-Richtung werden geprüft, verschiedene Tangentiallinien zur Entlastung der Innenstadt und zur direkten Verbindung der Stadtteile sollen realisiert werden.

Zukünftig sollen Velohaupttrouten mit hohem Standard auf und neben den Hauptachsen alle wichtigen Zielorte miteinander verknüpfen. Diese führen vom Zentrum in jeden Stadtteil und weiter in die Region. Ein attraktiver Voring verbindet die innenstadtnahen Quartiere. Die Veloabstellanlagen werden mit hohem Standard sowie guter Zugänglichkeit ausgebaut und mit einem flächendeckenden Veloverleihsystem ergänzt. Ziel ist es, bis 2030 am Bahnhof Bern 10'000, in der Innenstadt 4'000, im Wankdorf und in Ausserholligen/Europaplatz je 2'000 Veloabstellplätze zu schaffen.

Mit zunehmender Dichte nehmen die Anforderungen des Fussverkehrs an die

Aufenthaltsqualität sowie an direkte und sichere Querungsmöglichkeiten zu. Attraktive Plätze, urbane Boulevards im Zentrumsbereich und entlang der Verkehrsachsen unterstützen die Förderung des Fussverkehrs.

Die Autobahn mit den Zubringerachsen in die Innenstadt trägt zur städtischen Erschliessung mit dem MIV bei. Zur Gewährleistung eines funktionierenden Gesamtverkehrssystems wird das MIV-Aufkommen auf dem Stadtnetz reduziert, auf einzelne Hauptverkehrsachsen kanalisiert und dosiert. Die Erschliessung der Stadt und der Innenstadtparkhäuser bleibt über ein radiales Basisnetz gewährleistet. Das Geschwindigkeitsregime richtet sich nach den Anforderungen des städtischen Umfeldes. Mit Parkplatzbewirtschaftung und -reduktionen erfolgt vermehrt eine Lenkung des MIV.

Die kombinierte Mobilität, das Teilen von Verkehrsmitteln und das Mobilitätsmanagement werden ausgebaut und erhalten bei der Stadtbevölkerung, den Unternehmen und der zupendelnden Arbeitsbevölkerung ein höheres Bewusstsein. Mobilitätsdrehscheiben an strategisch wichtigen Orten mit umfassenden Sharingangeboten und Informationsplattformen sind wichtige Bestandteile einer nachhaltigen Mobilität.



Thomas von Känel / Monika Saxer, metron



In der letzten Ausgabe von WohnstadtBern haben wir die vier weiteren Teilprojekte des STEK 2015 vorgestellt. Sie finden diese Ausgabe und weitere Informationen zur Erarbeitung des neuen Stadtentwicklungskonzepts unter: www.bern.ch/STEK.

Zurzeit werden die Inhalte aller fünf Teilprojekte zum Gesamtkonzept STEK 2015 zusammengefügt. Die Mitwirkung und eine öffentliche Ausstellung dazu finden voraussichtlich im Februar/März 2016 statt.

oben: Die Stadt Bern wird sich zur ÖV- und Velostadt entwickeln (Foto: metron)

links: Bahnhofplatz 2030: Der Fussverkehr (gelb), der öffentliche Verkehr (grün) und der Veloverkehr (blau) werden mehr Fläche und Priorität erhalten. (Abbildung: metron)

Autoarm planen

Vor einem Jahr sind die kantonalen Vorschriften zur Parkplatzbemessung gelockert worden. Damit soll die Realisierung von autoarmen und autofreien Wohnsiedlungen erleichtert werden. In der Stadt Bern zeigt die Revision der Bauverordnung erste Wirkung. In den aktuellen Wohnbauplanungen, beispielsweise für das Vierer- und Mittelfeld, werden die Voraussetzungen für Siedlungen mit tiefen Parkplatzzahlen geschaffen.

An der Burgunderstrasse im Westen von Bern steht seit 2010 die erste autofreie Siedlung der Schweiz. Bis mit dem Bau der Siedlung begonnen werden konnte, waren jedoch einige rechtliche Hürden zu nehmen. Für das Wohnen ohne Auto hatte die damalige Baugesetzgebung keine explizite Regelung vorgesehen. Eine Ausnahmebewilligung mit entsprechenden Auflagen verhalf dem Projekt schlussendlich doch zum Erfolg.

Zeitgemässe Vorschriften

Seit einem Jahr gibt es mit der Siedlung Oberfeld in Ostermündigen eine zweite autofreie Siedlung in der Region Bern. Die beiden erfolgreichen Beispiele zeigen, dass in der Region Bern eine Nachfrage nach autofreien Wohnformen bestehen. Bereits 2007 hat eine Studie der damaligen Liegenschaftsverwaltung der Stadt

Bern und weiteren Trägern gezeigt, dass alleine in der Stadt Bern rund 17000 Haushalte in eine autofreie Siedlung ziehen würden. Unterdessen dürfte die Nachfrage nach autofreien Siedlungen noch grösser sein. Hat sich seither doch der Anteil der Stadtberner Haushalte ohne Auto noch einmal um 10% erhöht und beträgt heute rund 55%.

Eine Anpassung der restriktiven Parkplatzerstellungspflicht im Kanton Bern war vor diesem Hintergrund überfällig. Die revidierte Bauverordnung des Kantons Bern ist am 1. August 2014 in Kraft getreten. Seither gelten klarere Regeln zur Berechnung der minimalen und maximalen Anzahl von Parkplätzen. Die Bandbreite bei Bauprojekten mit mindestens vier Wohnungen beträgt 0.5 bis 2 Parkplätze pro Wohnung. Zudem wurden in der Bauverordnung Regeln für die Realisierung von Wohnsiedlungen mit keinen oder nur wenigen Autos aufgenommen.

Mobilitätskonzepte als Grundlage

Will eine Bauherrschaft eine autoarme oder autofreie Siedlung erstellen, hat sie in einem Mobilitätskonzept nachzuweisen, wie der reduzierte Bedarf an Parkplätzen sichergestellt wird. Neben einer Analyse des Standorts und der bestehenden sowie zukünftigen Mobilitätsangebote sind

im Konzept konkrete Massnahmen zur Kontrolle der reduzierten Parkplatznutzung aufzuzeigen. Dies erfolgt in den meisten Fällen über Verträge mit der Mieterschaft. Wenn sich die Bewohnerinnen und Bewohner nicht an die mit dem Mobilitätskonzept eingegangenen Verpflichtungen halten, ist nachträglich eine Parkplatzerstattungsabgabe an die Standortgemeinde zu bezahlen.

Autoarme Zukunft

Die revidierte Bauverordnung bietet insbesondere den Städten neue Chancen bei ihren Bemühungen für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung. In der Stadt Bern ist die Wirkung der neuen Vorschriften bereits feststellbar. So kann bei der Siedlung Stöckacker Süd dank der neuen Berechnung auf einen Teil der Einstellhalle verzichtet werden. Auch verschiedene aktuelle Wohnbauplanungen orientieren sich an der neuen Parkplatzbemessung: Am Warmbächliweg, an der Mutachstrasse oder auf dem Viererfeld sollen in den nächsten Jahren Wohnüberbauungen mit maximal 0.5 Parkplätzen pro Wohnung entstehen. Auf dem Mittelfeld könnte dereinst eine weitere autofreie Siedlung wie an der Burgunderstrasse realisiert werden.

Philipp Wigger

Fachstelle Wohnbauförderung, Stadtplanungsamt



Die aktuelle Bauverordnung findet sich auf der Webseite mit der Gesetzessammlung des Kantons Bern:

www.sta.be.ch/belex

Die Regionalgruppe Bern des VCS hat in einem Leitfaden die Anforderungen an ein Mobilitätskonzept für autoarme und autofreie Wohnsiedlungen konkretisiert. Weitere Informationen:

www.vcs-be.ch/autofreies-wohnen

Seit 2010 steht an der Burgunderstrasse die erste autofreie Siedlung der Schweiz.

...Basel in die Erlenmatt

In der Basler Erlenmatt entsteht in den kommenden Jahren ein neues Stück Stadt. Wo die Deutsche Bahn bis 1998 einen Güterbahnhof betrieb, wird ein nachhaltiges Quartier gebaut. Die Stiftung Habitat besitzt drei von insgesamt zehn Baufeldern, die sie selber entwickeln wird oder im Baurecht abgegeben hat. Getreu ihrem Zweck möchte die gemeinnützige Stiftung mit der Überbauung Erlenmatt Ost Wohnen und Arbeiten in einem lebenswerten Umfeld ermöglichen, günstigen Wohn- und Arbeitsraum schaffen sowie nach ökologischen Grundsätzen handeln. Dementsprechend wurde auch die Mobilität der künftigen Bewohnerschaft und Arbeitnehmenden bei der Planung von Anfang an konsequent berücksichtigt und ein Mobilitätskonzept erarbeitet.

Autofreiheit

Das Areal Erlenmatt Ost soll dereinst autofrei sein. Für zehn Wohnungen wird lediglich ein Autoabstellplatz erstellt, die für Gewerbe erlaubte Anzahl Abstellplätze wird um 40% unterschritten und die Zahl der Abstellplätze für öffentliche Nutzungen wird auf 20% reduziert. Für die gesamte Überbauung mit knapp 300 Wohnungen, Gewerbe und öffentlichen Flächen werden insgesamt rund 70 Autoabstellplätze erstellt. Bei herkömmlichen Bebauungen wäre mit bis zu 400 Abstellplätzen zu rechnen. Basel-Stadt kennt keine Pflicht zur Erstellung von

Parkplätzen, sondern beschränkt gesetzlich deren maximale Zahl. Dies ist eine ideale Grundlage für autofreie Siedlungen.

Velofreundlich

Das Velo soll das Hauptverkehrsmittel der Menschen in der Erlenmatt Ost werden. Dementsprechend grosszügig soll das Angebot an Veloabstellplätzen sein. Gerechnet wird mit einem Abstellplatz pro Zimmer, was ungefähr 1270 Veloabstellplätze ergibt. Die Veloabstellplätze sollen attraktiv angeordnet werden, damit kurze Wege zu den Wohnungen entstehen. 40% der Abstellplätze sollen möglichst in den Erdgeschossen der Wohnhäuser, 30% in den Höfen und weitere 30% in der unterirdischen Einstellhalle erstellt werden.

Um die Bewohnerinnen und Bewohner zur Benutzung von Velos zu animieren, plant die Stiftung Habitat weitere Massnahmen: Elektrische Schiebetüren vereinfachen die Zufahrt für Zweiräder und zum Unterhalt der Velos soll eine kleine Werkstatt zur Verfügung stehen. Weitere Angebote zur umweltfreundlichen Mobilität der Bewohnerschaft wie eine Stromtankstelle für Elektrovers oder ein Mobility-Standort könnten in der Einstellhalle realisiert werden.

Begegnung

In der Erlenmatt Ost sollen sich die Men-

schen begegnen. Die Stiftung Habitat hat deshalb entschieden, auf direkte Zugänge von der Einstellhalle zu den Wohnhäusern zu verzichten. Dieser Entscheid fällt zwar bei Baurechtnehmenden nicht auf Gegenliebe, er wird aber viel zur Belebung der dereinst attraktiv gestalteten Höfe beitragen.

Umsetzung

Die Stiftung Habitat hat mit einem Regelwerk und dem Nachhaltigkeitskonzept detaillierte Ziele und Massnahmen für die nachhaltige Bebauung ihrer Baufelder formuliert, die sich nun in der Praxis bewähren müssen. Als schwierig umsetzbar erweist sich die Absicht, Veloabstellplätze in den Erdgeschossen der Wohnhäuser anzuordnen. Primär aus wirtschaftlichen Überlegungen wollen die Baurechtnehmenden die Veloabstellplätze wie gewohnt in den Untergeschossen versorgen. Ein Gremium aus Fachleuten begleitet die Planungs-, Bau- und Betriebszeit der Erlenmatt Ost und evaluiert, ob die Nachhaltigkeitsziele erreicht werden. Die Zeichen sind günstig, dass auf dem früheren Areal des Güterbahnhofs ein Vorzeigeprojekt für nachhaltiges Bauen, Arbeiten und Leben entstehen wird.

Christine Gross, Fachstelle Wohnbauförderung, Stadtplanungsamt



Weitere Informationen zum Areal Erlenmatt Ost in Basel: www.erlenmatt-ost.ch

Auf der Webseite des Planungsamts Basel-Stadt finden sich zudem Informationen zur gesamten Entwicklung des Quartiers Erlenmatt: www.planungsamt.bs.ch/arealentwicklung/erlenmatt.html.

Das nachhaltige Projekt Erlenmatt Ost der Stiftung Habitat entsteht zwischen dem Park in der Bildmitte und der Stadtautobahn.

(Foto: Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt)

Nachhaltig mobil am neuen Hauptsitz der Post

Nachhaltigkeit wird bei der Post grossgeschrieben. So will sie ihre CO2-Emissionen weiter reduzieren und fördert unter anderem eine nachhaltige Mobilität ihrer Mitarbeitenden. Dabei setzt sie auf Beratung und konkrete Verkehrsmittelangebote. Nachhaltige Mobilität beginnt jedoch bereits bei der Standortwahl eines neuen Bürogebäudes, wie die Post mit ihrem neuen Hauptsitz im Wankdorf beweist.

In ihrer Nachhaltigkeitsstrategie 2014-16 legt die Post einen Schwerpunkt auf den Klimaschutz: Sie will ausgehend vom Basisjahr 2010 ihre Dienstleistungen bis ins Jahr 2016 mindestens 10% CO2-effizienter erbringen. Dieses Ziel soll mit Hilfe zahlreicher Massnahmen erreicht werden. Ein Bereich betrifft die Mobilität der Mitarbeitenden. Der im April 2015 erfolgte Umzug des Hauptsitzes in den Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf war prädestiniert, um die Angestellten zum Nachdenken über ihr Mobilitätsverhalten anzuregen.

Beste Lage

Der Standort des neuen Hauptsitzes, unmittelbar neben dem S-Bahnhof Wankdorf ist die ideale Voraussetzung für eine nachhaltige Mobilität der Mitarbeitenden. Kaum ein Ort im Kanton Bern ist mit dem öffentlichen Verkehr so gut erreichbar. Über 30 Verbindungen pro Stunde per S-Bahn, Tram- und Bus verbinden das Wankdorf mit

dem Berner Hauptbahnhof und ein weiterer Ausbau der S-Bahn ist in Sicht. Den rund 1'800 Mitarbeitenden am Hauptsitz stehen einerseits 120 gebührenpflichtige Autoparkplätze, andererseits zahlreiche Angebote für eine nachhaltige und gesundheitsfördernde Mobilität zur Verfügung.

Velo-Abstellplätze, Mietvelos, PubliBike

Die Post motiviert ihre Mitarbeitenden, mit dem Velo zur Arbeit zu fahren, indem sie Infrastruktur und Zweiräder bereitstellt und im Sommer die Aktion Bike to Work von Pro Velo unterstützt. Direkt über eine Velorampe zugänglich sind 450 Fahrradabstellplätze sowie Ladestationen für E-Bikes im Untergeschoss des neuen Hauptsitzes. Hausinterne Velos, davon fünf mit elektrischer Unterstützung, können reserviert und kostenlos genutzt werden.

Neben dem Hauptsitz liegt zudem eine PubliBike-Station. In der ganzen Schweiz können Postmitarbeitende, die in unmittelbarer Umgebung einer solchen PubliBike-Station arbeiten, dort gratis Velos und E-Bikes ausleihen.

Öffentliche Verkehrsmittel, Carsharing

Für längere Strecken setzt die Post auf öffentliche Verkehrsmittel. Das Halbtax-Abonnement bekommen alle Mitarbeitenden gratis. Wer ein Generalabonnement (GA) bevorzugt, erhält für die 2. Klasse einen

Zuschuss von 20%. Die Lernenden erhalten das GA gratis. Kann für Geschäftsfahrten auf das Auto nicht verzichtet werden, stehen umweltfreundliche Personenwagen mit Elektro- und Hybridantrieb sowie Fahrzeuge von Mobility Carsharing zur Verfügung.

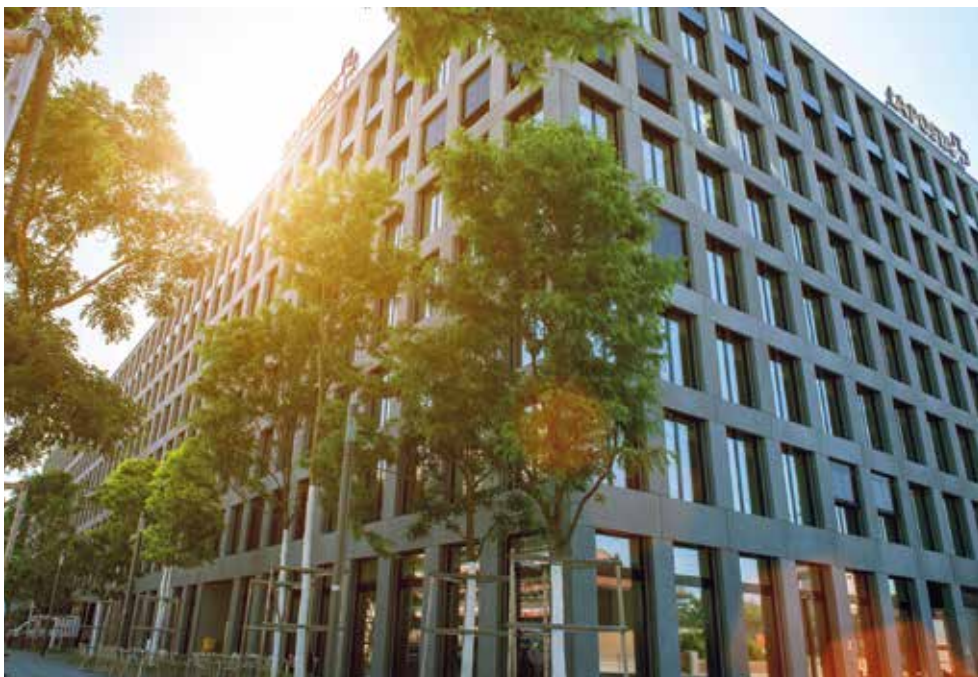
Mobilitätsberatung, Mitfahr-Vermittlung

Die Mitarbeitenden des Hauptsitzes können sich zu ihrer Verkehrsmittelwahl beraten lassen: Ein Online-Tool informiert über Zeitbedarf, Kosten, Umwelt- und Gesundheitsaspekte von Varianten für die individuellen Arbeitswege zum Hauptsitz der Post. Rund die Hälfte der Mitarbeitenden des Hauptsitzes hat die Onlineberatung zur Verkehrsmittelwahl bisher genutzt. Ausserdem motiviert die Post ihre Mitarbeitenden zu gemeinsamen Fahrten und stellt dazu im Rahmen eines Pilotbetriebes die innovative Online-Mitfahr-Plattform MoS Move Center zur Verfügung.

Positives Zwischenfazit

Für eine Bilanz bezüglich CO2-Reduktion ist es noch zu früh. Sicher ist: Mit den verschiedenen Mobilitätsangeboten rund um den neuen Hauptsitz hat die Post einen weiteren wichtigen Schritt hin zu einem klimafreundlichen Unternehmen unternommen.

Christine Gross, Fachstelle Wohnbauförderung, Stadtplanungsamt



Fachstelle Mobilitätsberatung der Stadt Bern

Die Fachstelle Mobilitätsberatung engagiert sich für die Förderung einer umwelt- und stadtvträglichen Mobilität in der Stadt Bern. Sie ist zuständig für die Einführung und Umsetzung von Mobilitätsmanagementmassnahmen und berät Privatpersonen, Firmen und Verwaltungen sowie Schulen und Institutionen.

Weitere Informationen zur Fachstelle und zum Mobilitätsmanagement in Unternehmen finden Sie unter:

www.bern.ch/stadtverwaltung/sue/afu/umweltundenergie/mobilitaetsberatung

Nachhaltiges Immobilienmanagement

Die drei Nachhaltigkeitsbereiche Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft spielen eine zentrale Rolle bei der Weiterentwicklung des Immobilienportfolios der Stadt Bern. Seit 2012 werden sämtliche stadteigenen Wohnungen, Geschäftliegenschaften und landwirtschaftlichen Liegenschaften nach den Kriterien einer nachhaltigen Entwicklung bewertet und daraus Optimierungsmassnahmen abgeleitet. In diesem Jahr soll das Nachhaltige Immobilienmanagement auch für alle Verwaltungsgebäude, Schulen und Sportanlagen eingeführt werden.

Die Einführung des Nachhaltigen Immobilienmanagements NIM in der Stadt Bern beruht auf einer Masterarbeit des Nachdiplomstudiengangs zum nachhaltigen Bauen an der Fachhochschule Nordwestschweiz. Eine Mitarbeiterin von Immobilien Stadt Bern hat in dieser Abschlussarbeit ein Konzept entwickelt, wie ein Betrieb oder eine Verwaltung Immobilien nach den Grundsätzen einer nachhaltigen Entwicklung erfassen und verwalten kann. Darauf aufbauend hat der Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik der Stadt Bern im Oktober 2012 eine Teilstrategie «Nachhaltige Entwicklung im Immobilienmanagement» für das städtische Finanzvermögen beschlossen. Im Finanzvermögen der Stadt Bern befinden

sich hauptsächlich Wohnungen, Gewerbe- und Büroräume, Baurechte, landwirtschaftliche Bauten und Restaurants.

Jährliche Nachhaltigkeitsprüfung

Jede der rund 500 Liegenschaften wird anhand von zwölf Handlungsfeldern mit insgesamt 38 Kriterien in einer speziell zu diesen Zwecken entwickelten Datenbank erfasst und auf ihre Nachhaltigkeit hin beurteilt. Im Bereich Gesellschaft wird beispielsweise bei Wohnobjekten geprüft, wie gut diese sozial durchmischt sind oder ob sie die Anforderungen an das Hindernisfreie Bauen erfüllen. Der Bereich Wirtschaft umfasst Kriterien wie Betriebskosten oder die Wertschöpfung einer Liegenschaft. Im Umweltbereich stehen Aspekte wie Energieeffizienz, erneuerbare Energien oder die Biodiversität und Qualität des Aussenraums im Zentrum.

Die Nachhaltigkeit einer Immobilie hängt wesentlich auch davon ab, wie die Nutzerinnen und Nutzer eines Gebäudes ihre Mobilitätsbedürfnisse abwickeln. Das NIM der Stadt Bern berücksichtigt denn auch eine Reihe von Mobilitätskriterien wie die Lage und Erschliessung der Liegenschaften, die Anzahl Abstellplätze für Autos und Velos oder der Anteil an energieeffizienten Fahrzeugen im Fuhrpark von Landwirtschaftsbetrieben.

Handlungsbedarf auf einen Blick

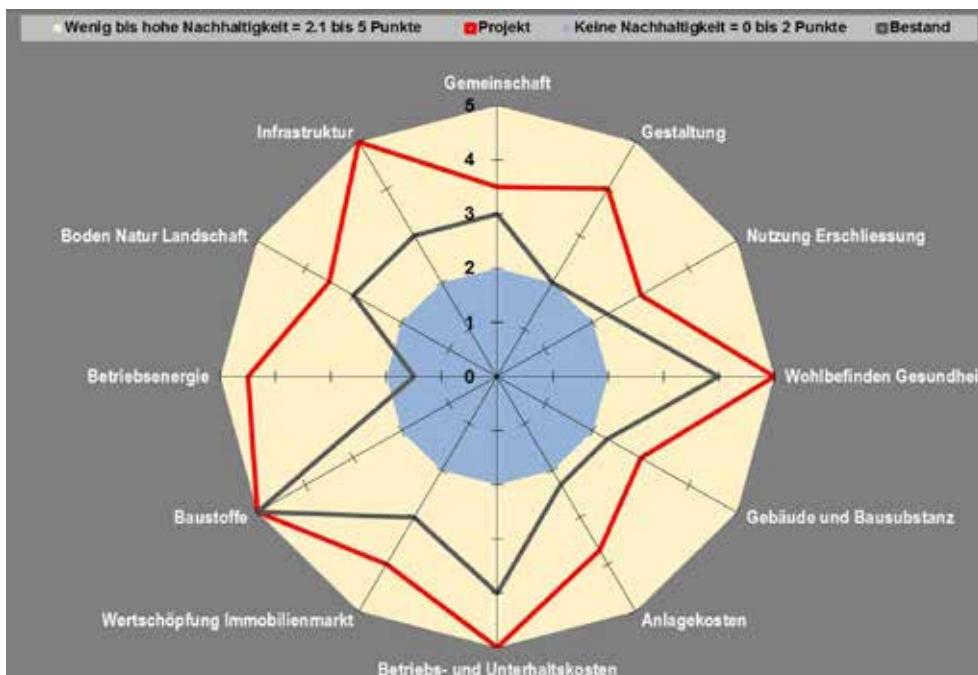
Die Auswertung der zwölf Handlungsfelder erfolgt in einem Spinnendiagramm (vgl. Abbildung). Auf einen Blick werden so Stärken und Schwächen der einzelnen Liegenschaften sichtbar. Aufgrund der Kennwerten und Beurteilung der Liegenschaften werden anschliessend Massnahmen abgeleitet, um die angestrebten Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Dank einer zielgerichteten Umsetzung der Massnahmen in den letzten Jahren war es beispielsweise möglich, den Bestand an hindernisfreien Wohnungen massiv zu steigern und die Anzahl erneuerbarer Energieträger bei Heizungsanlagen kontinuierlich zu erhöhen.

In Zukunft auch Verwaltungsvermögen

Die Stadt Bern wird den eingeschlagenen Weg mit der Einführung des nachhaltigen Immobilienmanagements für das Verwaltungsvermögen fortsetzen. Im letzten Jahr wurden bereits sämtliche Volksschulen und Verwaltungsgebäude auf ihre Nachhaltigkeit hin beurteilt. In diesem und im nächsten Jahr erfolgt dies für alle Kindergärten, Kindertagesstätten, Sportanlagen und Kultureinrichtungen.

Philipp Wigger

Fachstelle Wohnbauförderung, Stadtplanungsamt



Der Fonds für Boden und Wohnbaupolitik der Stadt Bern informiert im jährlichen erscheinenden Nachhaltigkeitsbericht über den Fortschritt bei der nachhaltigen Weiterentwicklung des städtischen Immobilienportfolios. Die aktuelle Ausgabe ist Teil des Geschäftsberichts 2014 des Fonds und kann auf der Webseite von Immobilien Stadt Bern heruntergeladen werden: www.bern.ch/stadtverwaltung/fpi/lgv

Das Spinnendiagramm der Liegenschaft Friedbühlstrasse 36 zeigt auf einen Blick, welche Stärken und Schwächen bezüglich Nachhaltigkeit die unsanierte Liegenschaft aufweist und wie die Liegenschaft nach der Sanierung abschneiden wird. (Abbildung: Immobilien Stadt Bern)

Wohnbautätigkeit 2014

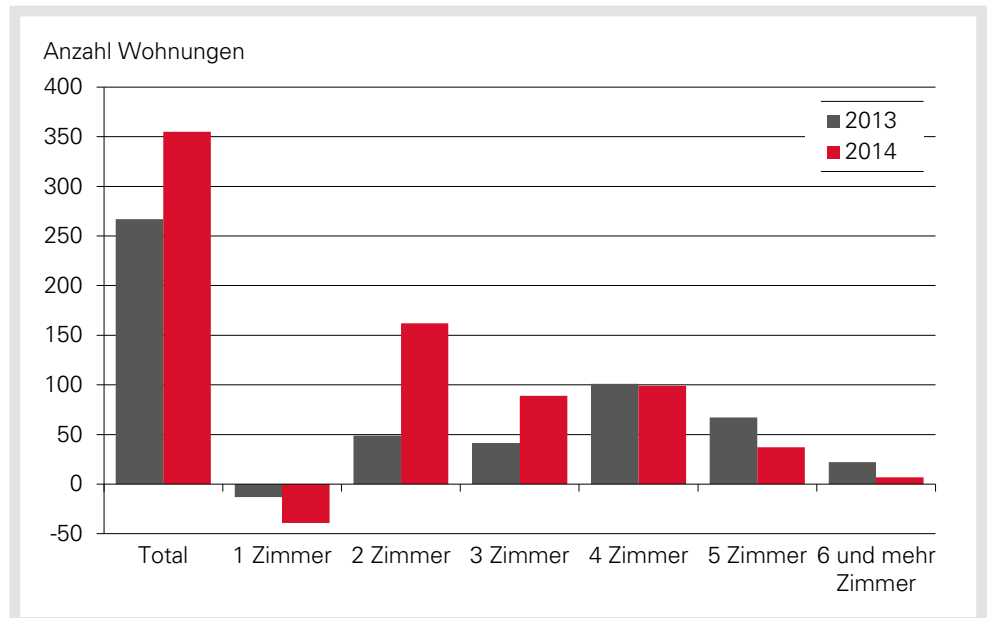
Wohnungszuwachs

Im Jahr 2014 ist der Wohnungsbestand in der Stadt Bern um 355 Wohnungen gewachsen. Dies sind 88 Einheiten mehr als im Vorjahr. Der Zuwachs resultiert aus einem Zugang von 638 Wohnungen und einem Abgang von 283 Wohnungen. Letzteres sind Abbrüche. Die Zugänge setzen sich aus 457 (Vorjahr 280) Neubauwohnungen und 181 (Vorjahr ebenfalls 181) Wohnungen aus Umbauten zusammen. Von den Neubauwohnungen sind 274 in 26 Mehrfamilienhäusern und 180 in 9 Wohn- und Geschäftshäusern. Bei 3 Objekten handelt es sich um Einfamilienhäuser.

Im Bau befindliche Wohnungen

Per Ende 2014 befinden sich 756 (Vorjahr 944) Wohnungen im Bau. Davon sind 730 Neubauwohnungen, die sich auf 77 Gebäude verteilen. Die restlichen 26 Wohnungen entstehen durch Umbauten. Dort sind 216 Zugänge und 190 Abgänge zu verzeichnen. Die im Bau befindlichen Wohnungen sind zu einem grossen Teil Vier- (rund 35%) und Dreizimmerwohnungen (gut 27%).

Grafik: Wohnungszuwachs/-rückgang nach Wohnungsgrössen 2013 und 2014



Statistik Stadt Bern

Datenquelle: Bauinspektorat der Stadt Bern (Datenstand der Datenbank: 14. Januar 2015)

Weitere Informationen: Unter <http://www.bern.ch/statistik> > Publikationen > Berichte > Lebensraum und Infrastruktur kann der ganze Bericht zur Wohnbautätigkeit 2014 heruntergeladen werden.

Allgemeine Infos

Der Gemeinderat will den Anteil des Veloverkehrs in der Stadt Bern bis 2030 auf 20% steigern. Er hat deshalb eine Reihe von **Massnahmen für eine velofreundliche Stadt** verabschiedet. Darunter finden sich grössere Projekte wie ein Veloverleihsystem oder die Umsetzung der ersten Velohaupttroute zwischen Stadtzentrum und Wankdorf. Kleinere Massnahmen wie zusätzliche Veloparkplätze in Bahnhofsnähe oder weitere rote Sicherheitsradstreifen konnten in den letzten Wochen bereits realisiert werden.

In der Stadt Bern besteht nach wie vor **grosses Interesse an Begegnungszonen**. Anwohnerinnen und Anwohner haben bei der Stadt Gesuche für acht Strassenabschnitte eingereicht. Der Gemeinderat hat für die Realisierung dieser Begegnungszonen einen Kredit von 160'000 Franken gesprochen. Damit wird die Stadt Bern neu über 86 Begegnungszonen in Wohnquartieren verfügen. Das sind mehr als in jeder anderen Schweizer Stadt.

Für die **Neugestaltung und Sanierung des Eigerplatzes** hat der Gemeinderat eine Kreditvorlage über 25.3 Millionen Franken zuhanden des Stadtrats verabschiedet. Kernstück des neuen Eigerplatzes ist ein ovaler Kreislauf, der die Lichtsignalanlage auf der heutigen Kreuzung ersetzen soll. Damit entsteht mehr Platz für attraktive und sichere Verbindungen für den Velo- und Fussverkehr.

Der **Planungsprozess Schützenmatt** schreitet voran. Das vom Begleitgremium verabschiedete Nutzungskonzept wird diesen Sommer getestet. Dafür sind die Parkplätze auf der Schützenmatt bis Ende September aufgehoben und der Platz wird als multifunktionaler und partizipativer Kunst- und Kulturraum genutzt. Weitere Informationen unter www.neustadt-lab.ch

Das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) hat die **Wohn-Initiative** am 18. März 2015 genehmigt und die Kollektivsprache wurde abgewiesen. Das AGR

nahm zwei in der Vorprüfung angekündigte Änderungen am Initiativtext vor. Mit der Genehmigung ist die Initiative jedoch noch nicht in Kraft. Die Einsprechenden haben gegen die Genehmigung Beschwerde eingereicht. Diese könnte bis vors Bundesgericht führen. Weitere Informationen siehe Faktenblatt unter www.bern.ch/stadtplanung.

Am Stichtag 1. Juni 2015 ergab die Leerwohnungszählung der Stadt Bern eine **Leerwohnungsziffer von 0.41%**. Das sind 0.08 Punkte weniger als im Vorjahr. Die Zählung der leer stehenden Arbeitsräume ergab, dass 203 Geschäftslokale mit einer Gesamtfläche von rund 120 000 m² leer stehen. Gegenüber dem Vorjahr hat sich die verfügbare Fläche mehr als verdoppelt.

Das Verfahren für die **Abgabe des Areals Warmbächliweg** und Raumordnung (AGR) hat die **Wohn-Initiative** am 18. März 2015 genehmigt und die Kollektivsprache wurde abgewiesen. Das AGR

und Bauträger werden sich zu einer Entwicklungsgesellschaft zusammenschliessen und die Entwicklung des neuen Quartiers mit rund 250 Wohnungen gemeinsam mit der Stadt Bern angehen.

Der **naionale Referenzzinssatz** für Hypotheken wurde am 2. Juni 2015 **von 2.0 auf 1.75% gesenkt**. Immobilien Stadt Bern gibt ihren Mieterinnen und Mietern diese erneute Senkung unter Berücksichtigung der kostentreibenden Faktoren per 1. November 2015 weiter. Dies führt **bei den städtischen Wohnungen** zu einer durchschnittlichen **Mietzinsreduktion** von 2.4%.

Der Gemeinderat der Stadt Bern hat die **Energie- und Klimastrategie 2015-2025** verabschiedet. Die Strategie zeigt auf, wie die Stadt Bern ihren Strom- und Wärmeverbrauch bis 2025 reduzieren und den Einsatz von erneuerbaren Energien steigern will. Weitere Informationen: www.bern.ch/leben_in_bern/sicherheit/energie

Impressum

Herausgeberin
Stadtplanungsamt
Fachstelle Wohnbauförderung
Zieglerstrasse 62
3000 Bern 8
Tel. 031 321 70 10
wohnstadt@bern.ch
www.bern.ch/wohnstadt

Redaktion
Mark Werren, Philipp Wigger,
Christine Gross

Fotos / Abbildungen
Wenn nicht anders angegeben:
Stadtplanungsamt

Titelbild
Begegnungszone Mittels-
trasse in der Länggasse
(Foto: metron)

Druck
Druckerei Geiger AG Bern