

Das autofreie Wohnen in der Schweiz erhält Konturen Das Beispiel Viererfeld Bern

Für die IG autofreies Viererfeld bietet sich auf der gleichnamigen Grünfläche nahe des Stadtzentrums die einmalige Chance, eine neue Wohnkultur – die des autofreien Wohnens – zu etablieren. Die Möglichkeit, dass in Bern die erste autofreie Siedlung der Schweiz entstehen könnte, hat schweizweites Interesse aufgelöst. Zwei Diplomarbeiten der Hochschule für Technik Rapperswil haben sich mit dem Thema „autofreies Wohnen auf dem Viererfeld“ detailliert auseinandergesetzt. Es sind die ersten Studien der Schweiz, welche sich umfassend mit der Planung und Gestaltung einer autofreien Siedlung – insbesondere den verkehrsplanerischen und städtebaulichen Aspekten - befassen. Die IG muss sich indes sputen, wenn sie die erste autofreie Siedlung der Schweiz realisieren will: in Zug, Zürich und Nidau haben sich ebenso Interessengruppen für autofreies und/oder autoarmes Wohnen gebildet.

Weitere Informationen:

IG autofreies Viererfeld

www.viererfeld.ch

Hochschule für Technik Rapperswil

www.hsr.ch

10. September 2002

Redaktion Mobilservice
Büro für Mobilität AG
Andreas Blumenstein
Aarberggasse 8, 3011 Bern
Fon 031 311 93 63 Fax 031 311 93 67
mailto: redaktion@mobilservice.ch

Geschäftsstelle Mobilservice
Monika Tschannen-Süess
Postfach 47, 3115 Gerzensee
Fon 031 782 02 15 Fax 031 782 02 16
mailto: info@mobilservice.ch
homepage: <http://www.mobilservice.ch>



Autofreies Wohnen in Bern – Potential vorhanden

Medienkonferenz, 30. August 2002

Innovation in Bern wird schweizweit wahrgenommen

Mirjam Bütler, Co-Präsidentin IG autofreies Viererfeld, 031 321 88 20

„Autofreies Wohnen in der Stadt Bern“

Adrian Arquisch, Teamverkehr, Cham ZG | 041 783 27 35

„Autofreies Wohnen in der Stadt Bern. Ohne Auto mobil wohnen, aufgezeigt am Beispiel Viererfeld“

Marco Richner, Ernst Winkler & Partner, Effretikon ZH | 052 354 21 61

Adrian Stäheli, Verkehrsabteilung Köniz, Köniz BE | 031 970 93 37

Autofreies Viererfeld: Dem Tatbeweis einen Schritt näher

Martina Dvoracek, Vorstand IG autofreies Viererfeld, 031 311 93 63

Innovation in Bern wird schweizweit wahrgenommen

Für einmal schiebt der Osten der Schweiz nicht auf Zürich, sondern auf Bern. Das Viererfeld ist zum interessanten Studienobjekt geworden. Die Möglichkeit, dass in Bern die erste autofreie Siedlung der Schweiz entstehen könnte, hat schweizweites Interesse aufgelöst.

Wir möchten Ihnen zwei Diplomarbeiten der Hochschule für Technik Rapperswil präsentieren, welche sich mit dem Thema „autofreies Wohnen auf dem Viererfeld“ detailliert auseinandersetzen. Die beiden Studien sind die Ergebnisse eines umfangreichen Rechercheprozesses in Literatur und vor allem in Praxis. Es sind die ersten Studien der Schweiz, welche sich umfassend mit der Planung und Gestaltung einer autofreien Siedlung befassen.

Die Studie „**Autofreies Wohnen in der Stadt Bern**“ wurde von **Adrian Arquisch** erstellt und behandelt vor allem verkehrsplanerische Aspekte.

Die zweite Diplomarbeit „**Autofreies Wohnen in der Stadt Bern. Ohne Auto mobil wohnen, aufgezeigt am Beispiel Viererfeld**“ wurde von **Marco Richner und Adrian Stäheli** erarbeitet. In dieser Arbeit stehen verkehrsplanerische und städtebauliche Aspekte einer autofreien Siedlung im Vordergrund .

Die Studien weisen ganz klar die technische Machbarkeit einer autofreien Siedlung auf dem Viererfeld nach. Ob eine autofreie Siedlung Viererfeld realisiert werden wird, hängt also einzig noch vom politischen Willen der beteiligten Akteure ab.

Die in den Studien präsentierten Vorstellungen bezüglich Planung bedeuten nicht, dass es im Viererfeld dereinst genauso aussehen muss. Die IG autofreies Viererfeld will sich auch nicht stur auf diesen Vorschlägen festlegen. Die vorgestellten Vorschläge zur Planung sind Optionen, wir sind bezüglich Detailplanung sehr offen.

Wir schätzen die beiden Diplomarbeiten als wertvollen Input für die Realisierung der autofreien Siedlung Viererfeld und danken den Erstellern herzlich dafür!

Mirjam Bütler
Co-Präsidentin IG autofreies Viererfeld

Autofreies Wohnen in der Stadt Bern

1 Einführung

Es handelt sich um die Diplomarbeiten der Studienrichtung **Raumplanung** von der Fachhochschule HSR Rapperswil. Nach einer vierjährigen Studienzeit mit einem integrierten Praktikumsjahr hatten die Studierenden 10 Wochen Zeit, eine Diplomarbeit zu vorgegebenen oder selbst gewählten Themen in den Bereichen Raumplanung, Städtebau oder Verkehrsplanung zu verfassen. Eines der vorgegebenen Themen im Abschlussjahr 2001 war das „autofreie Wohnen“, welches in der Schweiz seit jüngster Zeit ein brisantes Gesprächsthema in Planerkreisen ist. Das ansonst in der Schweiz wenig bekannte Thema der „neuen Mobilität“ wurde in unserem Studium intensiv behandelt und hat uns den Anstoss für eine Diplomarbeit in diesem Thema gegeben.

Wir haben uns für den Standort Bern entschieden, weil das Thema bei der Stadt wie auch in Vereinen bereits Diskutiert wurde und für Schweizer Verhältnisse weit fortgeschritten ist.

Die Diplomarbeit wurde von Adrian Arquisch in einer Einzelarbeit erarbeitet und hat als Schwerpunkt die verkehrsplanerischen Aspekte. Eine zweite Diplomarbeit wurde von Marco Richner und Adrian Stäheli in einer Zweierarbeit erarbeitet, in welcher die verkehrsplanerischen und städtebaulichen Aspekte einer autofreien Siedlung erarbeitet wurden.

Für die fachliche Betreuung wurden wir von folgenden Personen begleitet:

Rosmarie Müller, Architektin ETH / Raumplanerin ETH, Professorin für Städtebau und Architektur HSR Rapperswil

Klaus Zweibrücken, Dipl. Ing. Raum- und Umweltplaner, Professor für Verkehrsplanung HSR Rapperswil

Experte: Matthias Wehrin, Architekt und Stadtplaner, Bern

www.hsr.ch

2 Inhaltlicher Überblick

Die Diplomarbeit beinhaltet folgende Themen:

- Aufarbeiten der theoretischen Grundlagen (geschichtlicher Rückblick, Definitionserklärung, Situationserklärung und Analyse für die Schweiz und die Stadt Bern, Beispiele im Ausland)
- Städtebauliche, verkehrsplanerische und allgemeine Anforderungen an eine autofreie Siedlung
- Gebietsevaluation über 27 Standorte in der Stadt Bern mit Potenzial für Wohnnutzungen
- Entwurfsstudium über das ausgewählte Gebiet (Viererfeld) – Aufstellen von Studien und Prinzipien
- Gesamtentwurf über das Viererfeld
- Planungsrechtliche Umsetzung
- Beurteilung

Für den Presstext wurden einige uns wichtig erscheinende Themen in Kürze abgehandelt.

3 Anforderungen an eine Autofreie Siedlung

Was heisst autofrei Wohnen

In einer autofreien Siedlung ist der Besitz eines eigenen Autos weitgehend überflüssig. Die Bewohner verpflichten sich auf den Verzicht eines eigenen Autos und profitieren von den Siedlungsvorteilen wie die effiziente Anbindung des öffentlichen Verkehrs, die gute

Erschliessung für Fussgänger und Velofahrer und das Angebot von Autovermietungen. In der Siedlung besteht kein fahrender Autoverkehr (die Siedlung produziert auch kein Autoverkehr), mit Ausnahmen wie Lieferverkehr oder Notfalldiensten. Dies führt zu einer besseren Lebensqualität, es entsteht viel Freiraum für vielseitige Aktivitäten und es werden Kosten für die Verkehrsinfrastruktur eingespart. Infrastrukturanlagen wie z.B. Schulen, Kindergarten oder auch Geschäfte können innerhalb der Siedlung realisiert werden. In der Schweiz ist bis heute noch keine autofreie Siedlung entstanden. Jedoch verfügt Deutschland über einige Erfahrungen, sind doch dort schon einige solche Siedlungen entstanden

Autofreie Siedlungen stellen gegenüber „konventionellen“, autoorientierten Siedlungen grundsätzlich erhöhte oder andere Anforderungen. Dabei kann grob zwischen drei Anforderungstypen unterschieden werden:

Verkehrsplanerische Anforderungen

Diese beschränken sich nicht nur auf die Bedürfnisse der Fussgänger oder Velofahrer, sondern stellen auch erhöhte Ansprüche an das Angebot des öffentlichen Verkehrs in Kombination mit umfassenden Mobilitätsdienstleistungen. Zudem muss auch in einer autofreien Siedlung eine minimale Parkierung vorhanden sein. Ebenso müssen Fragen der Anlieferung durch den motorisierten Verkehr berücksichtigt werden.

Städtebauliche Anforderungen

Hier beschränkt es sich bei der Planung nicht nur auf Fragen der Aussenräume oder der Wohnbedürfnisse, sondern es spielen für das Gelingen eines solchen Wohnbauprojekts weitere Faktoren eine entscheidende Rolle. Die nachfolgende Aufzählung gibt einen kleinen Überblick über die aufgearbeiteten Anforderungen in unserer Diplomarbeit: stadträumliche Lage, Grösse des Gebiets, Dichte, Infrastrukturausstattung, Nutzungsvielfalt, Bebauungsstruktur, Wohnbedürfnisse der Zukunft oder Wohnumfeld.

Allgemeine Anforderungen

Bei den allgemeinen Anforderungen ist insbesondere der planungsrechtlichen Situation (Zonentyp, Parkplatzverordnungen, Lärmempfindlichkeitsstufen u.dgl.) Aufmerksamkeit zu schenken.

Verkehrsanforderungen im Detail

Nachfolgend werden vier Verkehrsanforderungen etwas genauer erläutert. Dabei handelt es sich um die Mobilitätsdienstleistungen, dem Fussverkehr sowie der Parkierung und den Ansprüchen des motorisierten Individualverkehrs (MIV).

Mobilitätsdienstleistungen

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs bildet das Rückgrat um die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner zu befriedigen. Dabei gilt es insbesondere an den Tagesrandstunden und in der Nacht ein möglichst attraktives Angebot anzubieten. Im Sinne einer umfassenden Mobilitätsdienstleistung kommen zum ÖV – Angebot eine ganze Reihe an ergänzenden Angebote dazu. Diese tragen zur Verringerung möglicher - noch bestehender – Mobilitätseinbussen (bspw. mangelnde Angebote in der Nacht) bei. Beispiele hierfür sind etwa Car- Sharing (Autoteilung), Velomietstationen, Lieferdienste oder Mobilitätsberatungsstellen (Bspw. Freiburg i. Brg.). All diese zusätzlichen Angebote sollte eine sinnvolle Ergänzung zum öffentlichen Verkehr darstellen und darf diesen nicht konkurrenzieren.

Fuss- und Veloverkehr

Personen welche ohne Auto leben, legen - gemäss einer Studie des NFP 41 – mehr Kilometer zu Fuss zurück als diejenigen welche über ein eigenes Auto verfügen. Es ist daher nachvollziehbar, dass den Ansprüchen des Fussverkehrs entsprechend Rechnung zu tragen ist. Neben möglichst direkten und sicheren (Beleuchtung) Wegverbindungen, müssen diese auch gut beschildert sein und eine möglichst hohe Aufenthaltsqualität aufweisen. Besonders wichtig ist, dass die Fusswege genügend breit dimensioniert sind und auch über Sitzgelegenheiten verfügen.

Für die Velofahrer sind – neben attraktiven und gut beschilderten Routen – auch entsprechende Infrastruktureinrichtungen anzubieten: So sollte ein genügende Anzahl an zentral gelegenen Abstellplätzen eine Selbstverständlichkeit sein. In der Siedlung selbst können ergänzende Dienstleistungen wie etwa ein Reparaturdienst oder eine Velovermietung die Attraktivität für das Fahrrad noch steigern.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

In einer autofreien Siedlung spielt natürlich die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr eine untergeordnete Rolle. Allerdings müssen auch in einem solchen Siedlungstyp gewisse Mindesterschliessungen für den Individualverkehr gewährleistet werden. Insbesondere den Anforderungen von Notfallfahrzeugen (Feuerwehr und Krankenwagen) ist bei der Erschliessungsplanung Rechnung zu tragen. Ebenso sind gelegentliche Möbeltransporte, ein (möglicherweise angebotene) Lieferdienst oder Behindertenfahrzeuge zu berücksichtigen. Daher müssen gewisse Achsen durch die Siedlung oder entsprechende Zugänge am Siedlungsrand eingeplant werden. In diesem Zusammenhang ist besonders wichtig, dass eine klare Regelung einen möglichen Missbrauch durch Bewohner oder Besucher verhindert.

Parkierung

Bei autofreien Siedlungen kann die Stellplatzzahl stark reduziert werden. Da im Prinzip nur noch für Besucher und mögliche Car-Sharing-Fahrzeuge Parkfelder benötigt werden, kommt ein solcher Siedlungstyp im Vergleich zu einer „konventionellen“ Siedlung mit einem Bruchteil an Stellplätzen aus. Bereits realisierte Siedlungen im Ausland (Deutschland, Österreich oder Holland) weisen zwischen 0,1 und 0,2 Stellplätze pro Wohneinheit auf. Die Stellplatzanordnung bedarf einer seriösen Planung, da es gilt die – durch die Parkplätze generierten - Fahrten möglichst siedlungsverträglich abzuwickeln.

Eine städtebauliche Anforderung

Anforderung an den Aussenraum

Autofreie Siedlungen ermöglichen ein verdichtetes Bauen und trotzdem ein grösseres Angebot an Grün- und Freiflächen. Beides sind wichtige Voraussetzungen, die Dichte für das erwünschte Infrastrukturpotential und die Freifläche für erhöhte Siedlungsqualität. Weil eine autofreie Siedlung möglichst intern funktionieren will um so Wegaufwände vermeiden zu können, ist diese auf eine möglichst breite Nutzungsvielfalt angewiesen. Das Ziel, dass möglichst viele Bewohner ihre Tätigkeiten in der Siedlung verrichten, braucht um alle Vorlieben abdecken zu können ein breites Angebotsfeld: Sportangebot, verweilen, erholen, einkaufen, erleben, spielen, arbeiten, wohnen, basteln, usw. Das Fehlen eines solchen breiten Angebotsspektrums bewegt die Leute dazu, aus der Siedlung zu gehen um ihre Bedürfnisse anderswo zu erledigen. Somit gäbe es in der Siedlung keine zielgerichteten Tätigkeiten, und weil dann niemand jemand trifft, gibt es auch keine kontingenten (nicht-zielgerichteten) Tätigkeiten in der Siedlung. Damit wäre auch die Sicherheit nicht mehr gegeben, denn diese ist nur in einer belebten und sozial kontrollierten Umgebung möglich und gilt als wichtige Anforderung. Um diesen Kreislauf zu brechen muss die Funktionstrennung aufgehoben werden und eine Vielfalt von Nutzungen angestrebt werden. Eine hohe Bebauungsdichte und eine Nutzungsvielfalt sind daher wesentliche Teile einer autofreien Siedlung.

Damit eine Hauptvoraussetzung - die Entwicklung von belebten Räumen - entstehen kann, braucht es neben den Wohnungen auch Orte, wo die Leute hingehen können und etwas verrichten oder sich einfach gerne aufhalten. Durch den Attraktivitätsgewinn der Autofreiheit ist in solchen Siedlungen davon auszugehen, dass der Bewohner mehr Freizeit in der Siedlung verbringen wird. Deshalb stehen dem Aussenraum in einer autofreien Siedlung auch komplexere Anforderungen gegenüber. Der Aussenraum soll einerseits gemeinschaftsfördernd wirken, andererseits aber auch die Freiheit bieten, auf die Bedürfnisse und Neigungen der Bewohner einzugehen. Deshalb sind nutzungszuordnende Räume wie auch multifunktionale Plätze erforderlich. Die Räume sollen sich verändern, Kreativitäten der Bewohner sollen im öffentlichen Raum zum Ausdruck gebracht werden können.

Insbesondere sind Orte gefragt, die als Anziehungspunkt – wie ein Cafe, einen Platz mit einer Betätigung - für städtisches Leben sorgen können. Solche Orte der Kommunikation und des Sich-Treffens sollten nicht nur im Zentrum der Siedlung angeordnet werden sondern über das ganze Quartier verteilt auffindbar sein, hier eine Galerie, dort ein paar Büros, ein Markt, ein Arzt, Spielsteine, Boules, eine Velowerkstatt, Orte zum Sitzen und Staunen, Kinderspielplätze und Elterntreffpunkte. All diese Orte sind sehr wichtige Bausteine einer autofreien Siedlung und bewegen den Menschen dazu, sich nicht einfach in den Privatbereich zurückzuziehen oder mit dem Auto wegzufahren und Einkauf und Vergnügen anderswo zu betätigen.

Die Ausscheidung von solchen Plätzen ist Sache der Planung. Die anderen Orte die zusammen mit den Wohnungen "Nutzungsmischungen" implizieren, ergeben sich mit einer feingliedrigen und differenzierten Ausgestaltung des Raumes. Sicher gehört auch die erhöhte Bebauungsdichte dazu, damit überhaupt genügend Potenzial für die Benutzung von solchen Räumen entstehen kann.

Als wichtiger Punkt eines attraktiven Wohnumfeldes gelten die differenzierten privaten, halbprivaten und öffentlichen Aussenräume. Grosszügige private Aussenräume als privater Garten vor dem Haus, eine grosszügige Dachterrasse im Attika, ebenso nachbarschaftlich nutzbare Flächen und natürlich die öffentlichen siedlungsgemeinschaftlichen Plätze.

Die anderen städtebaulichen- und allgemeinen Anforderungen werden hier nicht näher erklärt.

4 Standortevaluation

Im Rahmen der Diplomarbeit wurde untersucht, welche Gebiete sich für eine autofreie Wohnsiedlung eignen. Um eine Evaluation durchführen zu können benötigt man Kriterien. Hier einige wichtige Sachbereiche, welche untersucht worden sind: Das Gebiet sollte eine Mindestgrösse haben, damit sich die Qualitäten einer autofreien Wohnsiedlung im Wohnumfeld zeigen. Wichtig ist die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz und die Velo- und Fussweegeanbindung des Gebietes. Für die Organisation des autofreien Lebensalltags ist auch eine gute Infrastrukturausstattung mit Geschäften und Bildungseinrichtungen von entscheidender Bedeutung. Es hat sich gezeigt, dass neben das Viererfeld weitere Gebiete sich für eine autofreie Wohnsiedlung eignen würden.

5 Das Konzept im Viererfeld

Geschichte des Viererfelds

Die Geschichte zeigt, dass einige interessante Ereignisse im Viererfeld stattgefunden haben. Im Jahre 1830 und 1857 fanden Schützenfeste auf dem Viererfeld statt. Für einige wenige Tage wurde auf dem Gelände eine eigentliche Feststadt errichtet, mit Ehrentempel, Festhütten und einem grossen Schiessplatz. Den Höhepunkt und zugleich als Schlusspunkt

der Feste und Ausstellungen auf dem Viererfeld bildete die Schweizerische Landesausstellung von 1914. Auf 550'000 Quadratmetern Fläche entstand auf dem Viererfeld und dem Neufeld eine riesige Ausstellungsstadt. Die EXPO 02 hat gezeigt, dass wir unkonventionelle und neue Ideen am Anfang kritisch beurteilen. Wer weiss, vielleicht entsteht mit einer autofreien Wohnsiedlung im Viererfeld ein innovatives und wegweisendes Pilotprojekt mit einer Ausstrahlung weit über die Stadt hinaus. Wie bei der EXPO, sind wir dann Stolz und wir identifizieren uns mit einem wegweisenden Projekt.

Potenziale und Defizite

Ein prägendes Merkmal des Viererfeldes sind die Alleen und Baumreihen, welche das Gebiet umranden. Diese laden die Bewohner der Nachbarquartiere ein zum Spazieren und Flanieren. Dementsprechend erfüllt das Gebiet eine wichtige Funktion als Naherholungsgebiet und dies soll weiterhin so bleiben. Westlich der Engestrasse und südlich des Parkwaldes hat man bei schönem Wetter einen wunderbaren Ausblick in die Alpen. Ein weiteres Potential ist das siedlungsprägende Grün, welches sich von der inneren Studerstrasse bis zur Länggassstrasse erstreckt. Insbesondere im Bereich des Gymnasiums Neufeld und des Lindenhofspitals befinden sich Parks, die zum Verweilen einladen.

Defizite:

- Südlich des Tierspitals, des Lindenhofspitals und des Gymnasiums Neufeld führt ein Rad- und Fussweg. Auf der Höhe der Sportfelder Neufeld zur Neubrückestrasse hin besteht keine durchgehende Verbindung,
- Durch das Bürgerheim besteht eine Trennwirkung zum Viererfeld hin. Direkte Verbindungen von der Neubrückestrasse zum Viererfeld hin sind nur für Fussgänger vorhanden.
- Im Plan sind die Einzugsbereiche der Bushaltestellen mit 150 und 300 m eingetragen. Die drei Bushaltestellen decken den Einzugsbereich von 300 m mehrheitlich ab. Für Belange des autofreien Lebens sollen Bushaltestellen in weniger als 150 m erreichbar sein. Der Grossteil des Teilgebietes Viererfeld-Nord wird durch den Einzugsbereich 150 m nicht abgedeckt.

Erschliessungskonzept

Das Gebiet Viererfeld soll durch die Erschliessungsprinzipien autofrei (0.15 PP/WE), autoarm (0.4 PP/WE) und verkehrsberuhigt (konv. Siedlung) erschlossen werden.

Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz

Bei einem Einzugsbereich von 150 m wird das Gebiet nur teilweise abgedeckt. Aus diesem Grund wird auf halber Länge zwischen den bestehenden Bushaltestellen eine neue Haltestelle angeordnet. Dadurch wird der Einzugsbereich der Buslinie 21 massgeblich verbessert und die Erschliessung des öffentlichen Verkehrs entspricht den Anforderungen einer autofreien Wohnsiedlung.

Im Bereich der Bedienungsdauer schlage ich vor, dass die Busse bis 01.00 Uhr das Gebiet bedienen. Zudem soll die Taktfrequenz zwischen 20.00 bis 23.00 Uhr von heute 20 auf 10 Minuten erhöht werden.

In jeder Wohnsiedlung gibt es einen Hausmeister. Im Viererfeld hat der Move –Meister eine wichtige Funktion, denn dieser soll die Bewohner bei der Mobilitätsbewältigung beraten. Wichtig ist auch ein ausreichendes Angebot mit Car-Sharing-Fahrzeugen.

Anbindung Fuss- und Velowegnetz

Ausgangspunkt und zugleich Orientierungspunkt für die Anbindung an die benachbarten Quartiere ist die Berufsschule an der äusseren Enge mit dem kleinen Turm. Neu soll eine durchgehende Wegkette von der Berufsschule an der äusseren Enge über die Sportplätze Neufeld bis an die Länggassstrasse entstehen. Im Bereich des Viererfelds hat die Haupttroute für den Langsamverkehr die Hauptfunktion Verbinden. Durch die Gestaltung dieser Teilstücke mit Bäumen und Sitzbänke soll ebenfalls die Funktion Aufenthalt nicht zu kurz kommen.

Die zweite wichtige Hauptroute führt über die Engestrasse zum Länggassquartier und zum Bahnhof, beziehungsweise zur Innenstadt. Im südlichen Teil der Engestrasse sollen die Bedingungen für den Langsamverkehr verbessert werden. Von der neuen Bushaltestelle bis zur alten Studerstrasse soll eine neue Nebenroute entstehen.

Erschliessung des motorisierten Individualverkehrs

Der motorisierte Individualverkehr soll möglichst siedlungsverträglich abgewickelt werden. Gemäss dem vorliegenden Konzept erfolgt die Erschliessung von der inneren Studerstrasse und von der Neubrückstrasse her. Die Fahrzeuge werden jeweils in zwei automatischen Parkieranlagen, sogenannten Multiparker abgestellt. Automatische Parkieranlagen funktionieren wie ein Lift oder Hochregallager. Der Fahrzeuglenker stellt den Wagen ab und die Anlage versorgt das Fahrzeug an einem bestimmten Platz. Dadurch kann Grundfläche eingespart werden.

Im Konzept ist die Sperrung eines Teilstückes der Engestrasse vorgesehen. Dadurch entsteht eine klare Trennung der Erschliessung motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr. Das östliche Teilgebiet wird mit dieser Massnahme aufgewertet und noch attraktiver für autofreies Wohnen. Die Verkehrsteilnehmer von Bremgarten herkommend können weiterhin unter der Inkaufnahme von einem kleinen Umweg über die äussere Studerstrasse und Tiefenastrasse ins Quartier Länggasse gelangen. Die Benützung der Engestrasse ist für den Notverkehr möglich. Die Zugänglichkeit für die Feuerwehr und Rettungsdienste ist auch auf den Hauptrouten gegeben. Umgesetzt wird dies mit versenkbaren Poller.

6 Siedlungsentwurf

Aufgrund von unseren städtebaulichen und verkehrlichen Prinzipien haben wir eine mögliche Siedlungsform entwickelt. Es handelt sich um eine Siedlung, die nicht ausschliesslich autofrei sein soll, sondern auch der Grösse entsprechend eine Mischform aufweisen soll. Sie besteht aus vier Teilen:

Einen ersten Teil entlang der Engestrasse, welche modulartige Bauten aufweist die autofrei sein sollen.

Im zweiten Teil nördlich angrenzend entsteht eine Siedlungsform, welche je nach Nachfrage autofrei als auch autoarm funktioniert. Entlang des Waldrandes bleibt ein Grüngürtel vorhanden, der bereits im hinteren Länggassquartier besteht und in das Viererfeld weitergezogen werden soll. Ebenfalls ins Konzept miteinbezogen ist der angrenzende Parkwald, welche verschiedene Nutzungen für die Siedlung aufnehmen soll.

Die Verfasser

Adrian Arquisch
Teamverkehr, Cham ZG | 041 783 27 35

Marco Richner
Ernst Winkler und Partner, Effretikon ZH | 052 354 21 61

Adrian Stäheli
Verkehrsabteilung Köniz, Köniz BE | 031 970 93 37



Diplomarbeiten zum Thema Wohnen ohne Auto

Autofreies Viererfeld: Dem Tatbeweis einen Schritt näher

Die beiden Diplomarbeiten zum Thema „autofreies Wohnen“ in der Schweiz tragen einen sehr **wichtigen Beitrag zur Diskussion** rund um die Realisierbarkeit dieser innovativen Siedlungsform bei. Die IG autofreies Viererfeld ist sehr froh um den wissenschaftlichen Input der drei Fachhochschulabsolventen.

In Planerkreisen wird seit längerem über die Machbarkeit, resp. die längerfristige Perspektive solcher Wohnformen debattiert. Im Oktober findet z.B. in Rapperswil eine **Tagung zur Theorie und Praxis autofreier Wohnformen** statt. Beispiele aus Holland, Deutschland oder Österreich zeigen, dass bewusstes, konzentriertes autofreies Wohnen in einer Überbauung nicht nur in den Köpfen sondern auch konkret im Alltag funktioniert. Das Bedürfnis aus der Bevölkerung nach autofreien Wohnformen ist verständlicherweise auch in der Schweiz vorhanden. Dies zeigen auch **diverse kürzlich gegründete Lobby-Gruppen** in Nidau, Zug oder Zürich.

Auch die Rückmeldungen unserer Mitglieder und SympathisantInnen bekräftigt diese Tendenz. Fragen, wann endlich der Einzugstermin feststeht sind nicht selten. **Die Nachfrage nach einem Pilotprojekt ist da.** Mit den beiden präsentierten Diplomarbeiten werden die Vorstellungen geschärft, die sich die Öffentlichkeit über autofreies oder autoarmes Wohnen macht - die Machbarkeit von autofreien Siedlungen wird untermauert.

Kernpunkte, die auch wir als IG autofreies Viererfeld verfolgen ist **ein hoher Anteil des autofreien, allenfalls autoarmen Bereich.** Vorschläge, die nur einen Bruchteil des Areals autofrei ausscheiden möchten, sind schwache Lippenbekenntnisse. Nicht zuletzt führt uns die Zahl von rund 50% autofreier Haushalte in Bern vor Augen, dass ein Teil der zukünftigen Überbauung auch ohne grosse Anstrengung autofrei sein wird.

Weiter steht auch die Frage der Mobilitätsorganisation im Vordergrund. Organisation ist das halbe Leben und mit der **kombinierten Mobilität** sind die Herausforderungen zu meistern. Weiter ist auch der Einbezug der Bedürfnisse der kritischen Wohnbevölkerung aus der Länggasse wichtig. Mit einem **freien Zugang zu den siedlungsgemeinschaftlichen Flächen** kann dem Bedarf nach Freiräumen stattgegeben werden.

Martina Dvoracek

Vorstand IG autofreies Viererfeld

Interessengemeinschaft autofreies Viererfeld (IG autofreies Viererfeld)

KONZEPT

Inhalt

1. Ausgangslage	1
2. Wieso im Viererfeld?	1
3. Ziele.....	2
4. Forderungen der IG autofreies Viererfeld	2
5. Personelle Zusammensetzung der IG autofreies Viererfeld	3
6. Finanzierung	3
7. Mitgliedergewinnung	3
8. Aufgaben der IG autofreies Viererfeld.....	3

1. Ausgangslage

Auf dem Viererfeld wird in den nächsten fünf bis zwölf Jahren Wohnraum in grösserem Ausmass entstehen. Dabei handelt es sich um eine qualitativ hochwertige Wohnlage.

Zur Zeit schliessen die beteiligten Kräfte (Stadtregierung und -verwaltung sowie die Bürgergemeinde als voraussichtliche Landeigentümerin) nicht aus, dass auf dem Viererfeld eine autofreie bzw. autoarme Siedlung entstehen könnte. Der Stadtrat hat sich per Motion für einen solchen Prüfungsantrag ausgesprochen. Eine autofreie Wohnüberbauung im Viererfeld bietet der Stadt Bern zudem eine Möglichkeit, dem Label „Energistadt“ gerecht zu werden.

Wenn nicht innerhalb nützlicher Frist der **Druck für eine autofreie bzw. autoarme Siedlung** wächst und konkrete Interessentinnen und Interessenten auf den Plan treten, besteht die Gefahr, dass von Seiten der künftigen Investoren behauptet wird, es gebe keine Marktkräfte, die solche Wohnformen wünschen. Dies wäre das Ende einer autofreien Pilotsiedlung in Bern. Bestenfalls würde dann noch über die Anzahl Parkplätze gestritten - und die Kräfte für autofreies Wohnen gerieten in die Defensive. Um dies zu vermeiden, macht es Sinn, einen **überparteilichen Verein** zu gründen, der sich mit der Thematik „autofreie Siedlung Viererfeld“ beschäftigt und die potentiellen Bewohnerinnen und Bewohner vereinigt und organisiert. Autofreie Siedlungen in der Bundesrepublik Deutschland, Österreich und den Niederlanden haben gezeigt, dass die **Nachfrage nach dieser Wohnform sehr wohl vorhanden** ist.

Autofrei wohnen

Die Formen autofreier und autoarmer Siedlungen sind sehr unterschiedlich. Das geht von Siedlungen mit 0,1 bis 0,2 Parkeinheiten pro Wohneinheit, über Siedlungen, in denen autofreie und autobesitzende Haushalte gemeinsam leben und an deren Rand ein Parkhaus steht, für dessen Kosten die autobesitzenden Haushalte alleine aufkommen müssen.

2. Wieso im Viererfeld?

Seit sich abgezeichnet hat, dass die Universitätserweiterung auf dem Von Roll-Areal und nicht auf dem Viererfeld realisiert wird, haben jene Kreise, die sich für autofreies Wohnen engagieren, das Viererfeld als möglichen und geradezu prädestinierten Standort für autofreies bzw. autoarmes Wohnen ins Auge gefasst.

Dies aus verschiedenen Gründen: Einerseits liegt das Viererfeld **sehr zentrumsnah** und ist bereits heute **mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen**. Andererseits handelt es sich beim Viererfeld um ein Gebiet mit **überdurchschnittlich hoher Wohnqualität**.

3. Ziele

Schon heute leben 50% der Bevölkerung in Bern ohne Auto

Auf dem Viererfeld soll für jene rund 50 Prozent der Stadtbevölkerung Wohnraum geschaffen werden, die kein eigenes Auto besitzen. Heute tragen die autofreien Haushalte die Kosten und Folgen der Automobilität mit, ohne persönlich von ihrer "Autofreiheit" zu profitieren. Es muss möglich sein, dass Menschen **von den Vorteilen des autofreien Lebens profitieren** können. Dazu gehört zum Beispiel der Verzicht auf einen teuren Parkplatz in einer Tiefgarage oder ein ruhiges und nicht durch Unfallgefahren bedrohtes Wohnumfeld. Die Wohnumgebung wird zunehmend höher gewichtet, auch dies spricht für eine autofreie Siedlung.

Es geht nicht darum, das Autofahren zu verbieten. Es geht vielmehr darum, ein zusätzliches Wohnangebot für ein real existierendes Bedürfnis zu schaffen. Dass dieses Bedürfnis vorhanden ist, beweisen zahlreiche autofreie und autoarme Siedlungen im nahen Ausland.

Ein Pilotprojekt mit grosser Ausstrahlung

Das Viererfeld ist die letzte derart grosse zentrumsnahe Fläche der Stadt Bern, die für eine Wohnnutzung verwendet werden kann. Deshalb soll die Stadt Bern die **Chance nutzen**, um ein Pilotprojekt zu verwirklichen, das weit über die Stadt hinaus Ausstrahlung entfaltet. Dies würde dem Image der Stadt Bern als innovative und wegweisende Gemeinde gut anstehen.

Familien in die Stadt zurück!

Ein Wohnquartier mit Pilotcharakter bedeutet, dass in dieser attraktiven Wohnlage eine Überbauung realisiert wird, welche den Charakter einer ökologischen Modell- und Mustersiedlung hat. Die Siedlung Viererfeld soll u.a. **Familien mit Kindern** in der Stadt Bern halten oder gar in die Stadt zurückholen. Deshalb ist besonderer Wert auf die Aussenraumgestaltung zu legen.

Rasche Realisierung

Die neu zu gründende IG autofreies Viererfeld setzt sich für die Fertigstellung der Siedlung Viererfeld bis zum Jahr 2006 ein.

4. Forderungen der IG autofreies Viererfeld

Für die IG autofreies Viererfeld steht eine **autofreie Wohnüberbauung** mit einem Parkplatzanteil von höchstens 0,1 - 0,15 im Vordergrund (d.h. ein Parkplatz für ca. 8 Wohnungen). Die Parkplätze werden am Siedlungsrand erstellt. Dies entspricht dem Pioniercharakter, den die IG autofreies Viererfeld von der Viererfeldüberbauung unbedingt erwartet.

Die Minimalvariante wäre eine **autoarme Siedlung**, in der autofreie und autobesitzende Haushalte zusammenleben. Auch in einer solchen Minimalvariante müssen die autofreien Haushalte jedoch die überwiegende Mehrheit stellen. Schliesslich liegt der Anteil der autofreien Haushalte auch im heutigen Stadtgebiet bereits bei rund 50 Prozent. Der Parkplatzanteil darf auch bei dieser Minimalvariante den Faktor 0,3 nicht überschreiten.

... an die Stadt Bern

Die IG autofreies Viererfeld erwartet von der Stadt Bern, dass sich diese **mit aller Kraft für die Schaffung einer autofreien** - oder zumindest einer autoarmen - **Siedlung** einsetzt. Sie soll mit den künftigen Grundeigentümern verhandeln und die Rahmenbedingungen dafür schaffen, dass ein solches Pionierprojekt mit nationaler Ausstrahlung entstehen kann.

5. Personelle Zusammensetzung der IG autofreies Viererfeld

Die IG autofreies Viererfeld ist ein Zusammenschluss von Personen

- die auf einem autofreien Viererfeld wohnen möchten
- die eine solche Wohnform unterstützen wollen.

6. Finanzierung

1. Mitgliederbeiträge (Fr. 50.– / Jahr)
Die Mitgliederbeiträge bilden längerfristig einen wichtigen Bestandteil der Finanzierung.
2. Gönnerbeiträge (ab Fr. 200.–) und Spenden
3. Grossspenden
Es ist nicht auszuschliessen, dass sich Leute finden, welche sich nicht persönlich für das Projekt engagieren wollen, jedoch mit einem namhaften Betrag die Realisierung des Vorhabens unterstützen wollen. Diese sollten ausfindig gemacht und direkt, in persönlichem Kontakt, beworben werden.
4. Finanzierungs-Mailing: Spendenaufruf an interessante Adressen
5. Beilagen in ausgewählten Verbandszeitschriften
6. Unterstützung durch Bund und Umweltorganisationen
Aufgrund des Pilotprojekt-Charakters lassen sich zu einem fortgeschritteneren Zeitpunkt möglicherweise Gelder von Bund und Umweltorganisationen erschliessen. Diese werden vermutlich zweckgebunden für einen konkreten Realisierungsschritt gesprochen.

7. Mitgliederwerbung

1. Per Inserate und Beilagen in ausgewählten Zeitungen und Zeitschriften
2. Medienarbeit
3. Mund-zu-Mund-Propaganda.

8. Aufgaben der IG autofreies Viererfeld

Gründungsversammlung

- Ziele der IG autofreies Viererfeld festlegen
- Grobkonzept verabschieden
- Zeitplan verabschieden
- Statutenentwurf verabschieden
- Aufgabenplan für 2001 und grob für später verabschieden
- Vorstand wählen
- Aufgaben zuteilen
- Mitgliederwerbung aufgleisen
- Entwürfe für Logo, CD, CI verabschieden
- Medienkonferenz verabschieden
- Inseratekampagne verabschieden
- Finanzkonzept verabschieden

Vorstand

- Organisieren und Zusammenführen der an einem autofreien Viererfeld Interessierten zur Bildung einer starken Lobby
- Kontakt mit Stadt, Kanton und Bund sowie Bürgergemeinde
- Stellung- und Einflussnahme zur Planung Viererfeld

- Druck auf Stadtbehörden, Investoren und Landbesitzer für eine autofreies Viererfeld aufrechterhalten und möglichst verstärken
- Kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit
- Wohnbaupolitische Kompetenz vertiefen und an Mitglieder und Öffentlichkeit weitergeben (Informationsveranstaltungen)
- Kontinuierliche Mitgliederwerbung
- Frühzeitige Information der Mitglieder über anstehende Entwicklungen
- Zusammenarbeit mit ähnlichen Projekten im nahen Ausland
- Organisation der Jahresversammlung und rund sechs Sitzungen pro Jahr
- Finanzbeschaffung

Dieses Konzept wurde an der Gründungsversammlung vom 5. Mai 2001 genehmigt.