

Zeitschrift: Wohnen
Herausgeber: Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger
Band: 78 (2003)
Heft: 12

Artikel: "Es braucht neue Lösungsansätze"
Autor: Pellin, Elio
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-107241>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 28.06.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Auf dem Viererfeld in Bern
könnte die erste autofreie Siedlung
der Schweiz entstehen



«Es braucht neue Lösungsansätze»

Interview: Elio Pellin

Foto: zVg

wohnen extra: Warum soll in Bern überhaupt eine autofreie Siedlung entstehen?

Mirjam Bütler: Dafür gibt es mehrere Gründe. Zum einen besitzen etwa in der Stadt Bern schon heute rund fünfzig Prozent der Haushalte kein Auto. Die Menschen, die autofrei leben, sollen davon auch profitieren können, indem eine Siedlung entsprechend gestaltet wird und die Baukosten entsprechend tiefer sind. Zum andern ist für Quartiere, in denen Teile neu überbaut werden, mit Mehrverkehr zu rechnen. Wenn in einer neuen Siedlung nun autofreie Haushalte konzentriert werden können, wird dieser Nebeneffekt einer Überbauung gemindert.

Mit wie viel Baukostenersparnis rechnen Sie?

Je nachdem wie die Siedlung geplant wird und welche Art Parkplätze man nicht bauen muss, sind das 10 bis 15 Prozent. Eine Tiefgarage zum Beispiel ist eine teure Sache, wenn Sie keine bauen, dann sparen Sie natürlich viel Geld.

Sind autofreie Siedlungen vor allem ein Konzept für städtische Gebiete?

Sicher muss eine autofreie Siedlung sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen

sein und zentral liegen. Gerade deshalb eignet sich das Berner Viererfeld für eine solche Art der Überbauung. Es ist bereits jetzt mit dem öffentlichen Verkehr der Stadt gut erschlossen und es liegt nahe beim Bahnhof; man hat also auch guten Anschluss an den öffentlichen Fernverkehr.

Wer interessiert sich für Wohnungen in einer solchen Siedlung?

Die IG autofreies Viererfeld hat einen doppelten Zweck. Wir wollen die Idee des autofreien Wohnens fördern. Erstens indem wir der Idee politisch zum Durchbruch verhelfen. Und zweitens indem wir die Menschen vermitteln, die so wohnen wollen. Das sind Leute, die gerne in einem grün gestalteten Quartier leben möchten, in einem Umfeld, in dem Kinder ohne Gefahr spielen können. Viele von ihnen haben kein Auto und können auf einen Parkplatz verzichten.

Das Viererfeld ist als Siedlung für eher besser Verdienende gedacht. Wollen besser Verdienende ohne Auto leben?

Politische Gegner dieser Idee argumentieren oft damit, gute Steuerzahlen hätten mindestens ein Auto, wenn nicht sogar mehr. In

einer Nationalfondstudie wurden autofreie Haushalte genauer untersucht. Und da zeigte sich: Es gibt eine Gruppe von gut Verdienenden, die bewusst kein Auto haben. Für sie ist das eine Frage des Lebensstils. Sie sind auch ohne Auto mobil, weil sie zum Beispiel ein Generalabo haben. Natürlich gibt es Menschen, die aus Kostengründen kein Auto haben. Für sie wird das Viererfeld als Wohnraum weniger in Frage kommen.

Das Konzept des autofrei Wohnens wäre aber auch für weniger Begüterte vorstellbar.

Solche Projekte gibt es in Holland. Dort wurden autofreie Siedlungen für Leute in Ausbildung und Leute mit kleineren Budgets gebaut.

Wie alterstauglich sind autofreie Siedlungen? Kann man dort wohnen bleiben, wenn man älter wird?

Es ist nicht so, dass es in einer autofreien Siedlung gar keine Parkplätze gäbe. Es ist ganz klar, dass etwa die Spitex Zugang zur Siedlung haben und dort auch parkieren können muss. Im Viererfeld ist ein Parkplatzanteil von 0,1 geplant. Pro 10 Wohnungen gibt es also einen Parkplatz. Das wären dann

Plätze für Personen mit Behinderungen, für Besucherinnen und Besucher oder für Mobility-Autos.

Von wo gibt es Opposition gegen eine autofreie Überbauung?

Vor allem die bürgerlichen Parteien der Stadt haben mit dem Argument opponiert, die Idee funktioniere nicht, es bestehe kein Markt für Wohnungen in autofreien Siedlungen. Nachdem die Vorschriften für den Zonenplan veröffentlicht wurden, ist diese Opposition praktisch verstummt. Das hängt wohl damit zusammen, dass nicht das ganze Viererfeld autofrei werden soll.

Welche Chance sehen Sie für ein solches Projekt im Viererfeld?

Ich denke, man wird sich auf einen Kompromiss mit autofreien Teilen einigen können. Unbestritten ist, dass in Sachen Wohnungsbau in der Stadt Bern etwas gehen muss. Projekte draussen im Grünen bringen nichts, das verursacht vor allem Mehrverkehr durch

Pendler. Für uns ist deshalb auch klar: Wenn gebaut wird, dann in zentrumsnahen Gebieten und verdichtet. Wir möchten qualitativ hochstehenden Wohnungsbau in der Stadt, Wohngebiete mit einem guten Grünanteil. Bei Projekten in Deutschland hat sich gezeigt, dass mit autoarmen Siedlungen Familien zurück in die Stadt geholt werden können.

Werden Sie selbst dereinst auch im Viererfeld wohnen?

Das weiss ich noch nicht. Das ist aber sicher nicht der Grund für mein Engagement. Mir geht es vor allem um den planungspolitischen Aspekt. Es muss thematisiert werden, dass es Leute gibt, die ohne Auto leben, die aber in vielen Bereichen von den Vorteilen gar nicht profitieren können. Wenn diese Menschen aufs Auto verzichten, soll man ihnen auch die entsprechenden Vorteile verschaffen. Das ist ein Teil des Puzzles der Verkehrspolitik. Es gibt Studien, die eine Steigerung des motorisierten Individualverkehrs aus den Agglomerationen von bis zu 40 Prozent prog-

nostizieren. Deshalb braucht es neue Lösungsansätze. Wenn es in den Städten keine Lebensqualität mehr gibt, haben wir nur noch Schlafstädte.

wohnenextra

**Mirjam Bütler (SP) ist Mitglied des Berner Grossen Rates. Sie arbeitet als Direktionsassistentin bei den Stadtberner Verkehrsbetrieben Bern Mobil. Sie ist politische Sekretärin des Vereins Länggassquartier und Ko-Präsidentin der IG autofreies Viererfeld. Das Viererfeld ist ein bisher unbebautes Gebiet nah am Berner Stadtzentrum. Ursprünglich war es als Landreserve für den Erweiterungsbau der Universität vorgesehen, der nun auf dem alten Von-Roll-Areal realisiert wird. Deshalb sollen auf dem Viererfeld Wohnungen entstehen. Gegen die Umzonung von der Landwirtschafts- in die Bauzone gibt es Opposition, die sich in der IG Viererfeld natur(e) organisiert hat. Voraussichtlich im Mai 2004 wird die Zonenplanänderung zur Abstimmung kommen. Baubeginn könnte im Jahr 2006 sein.*



Das Viererfeld liegt nördlich vom Berner Stadtzentrum, am Rand des Länggassquartiers. Hier soll ein neues Wohnquartier entstehen.

www.viererfeld.ch