

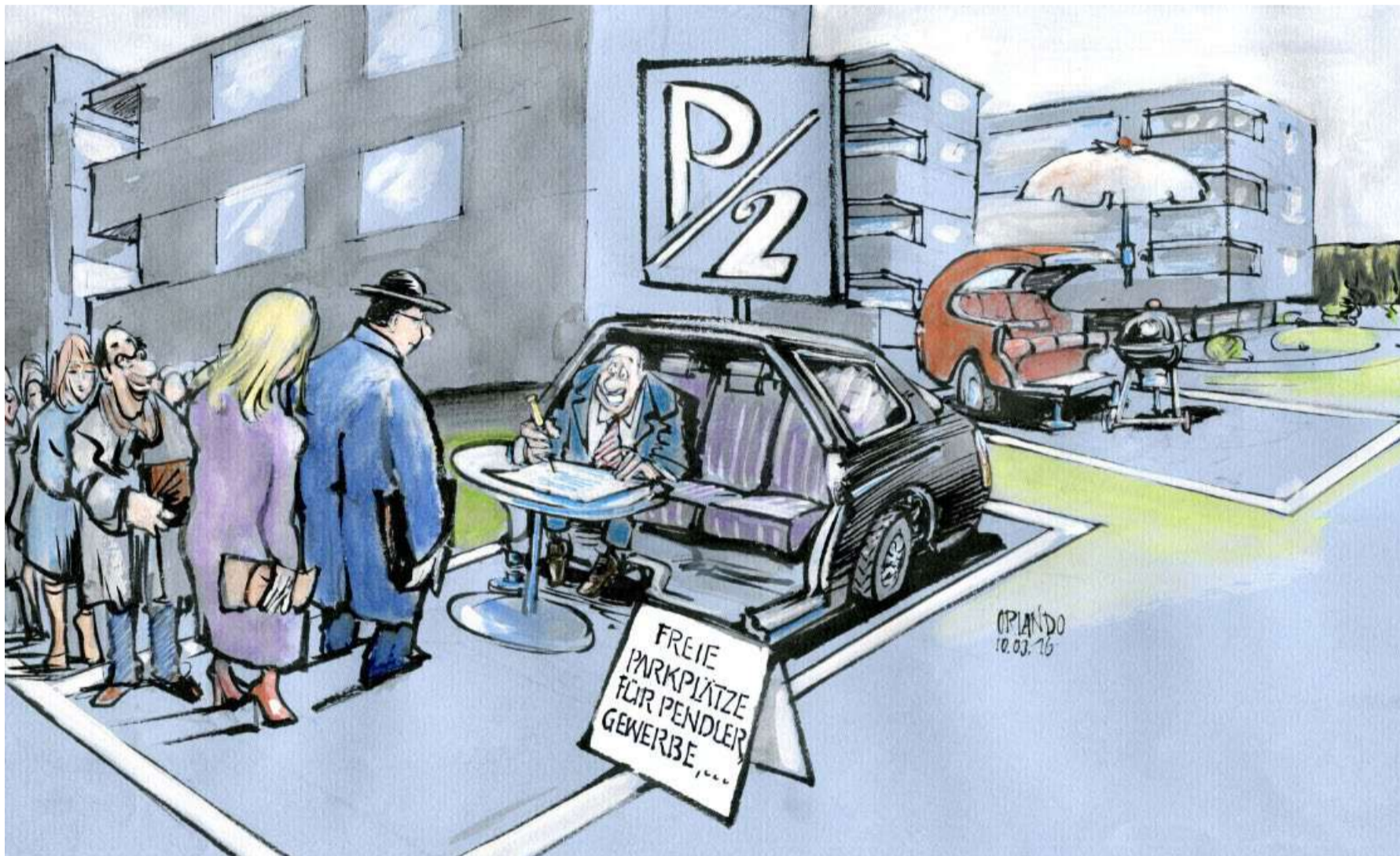
Bern



Ort der Stille
Wo nicht nur schmutzige
Wäsche gewaschen wird. 22

Das «halbe Auto» ist im urbanen Bern bereits ganz die Realität

Die Nachbetrachtung zur Viererfeld-Debatte zeigt: Bloss noch 0,5 Parkplätze pro neue Wohnung zu bauen, ist selbst ausserhalb der Stadt nicht mehr die mutige Ausnahme, sondern die neue Messlatte.



Marc Lettau

Die Rückblende: Vor Wochenfrist kniete sich der Berner Stadtrat ins Dossier Viererfeld - und lag sich nicht zuletzt wegen der Frage in den Haaren, wie viele Parkplätze pro Wohnung dort zu bauen seien. Der Streitwert der Frage ist durchaus hoch: Über die Zahl der Parkplätze lässt sich das Mobilitätsverhalten jener beeinflussen, die dereinst dort wohnen werden. Wer Parkplatzzahlen festlegt, macht Verkehrspolitik.

Ein rot-grünes Verdikt...

Der Entscheid: Im Viererfeld seien 0,5 Parkplätze pro Wohnung zu schaffen. So lautete das Mehrheitsurteil des Stadtrats schliesslich. Die SVP hatte zuvor erfolglos für 1,0 Parkplätze geworben. Und die FDP kritisierte folgend den Ansatz «rot-grüner Erziehung», der dem Thema innewohne. Für sie ist das Ergebnis nichts weniger als ein rot-grünes Verdikt. Gemessen am Kräftespiel zwischen den politischen Polen trifft dies zu. Aber was bedeutet der Entscheid gemessen am real existierenden Mobilitätsverhalten in der Stadt Bern?

... vor allem aber Alltagsrealität

Die Realität: In Bern verändert sich das Mobilitätsverhalten - weg vom Auto. Im letzten Jahrzehnt ist die Zahl der Haushalte ohne Auto in der Stadt auf 53 Prozent geklettert (siehe Kasten). Für die hier angestellte Nachbetrachtung führt das fürs Erste zur generellen These: Werden in einer Stadt, in der nur noch 47 von 100 Familien ein Auto besitzen, auf 100 neue Wohnungen 50 neue Parkplätze gebaut, ist das kein rot-grüner Entscheid, sondern einer, der sogar etwas hinter die Realität zurückgeht.

0,5 ist die künftige Messlatte

Was in der Stadt Bern einen hart geführten politischen Streit auslöst, handeln stadtnahe Agglomerationsgemeinden eher als die künftige Messlatte für grosse Wohnbauprojekte. So dürfte sich etwa Muri in Zukunft generell an der 0,5-Parkplatz-Limite orientieren: «Für die vom öffentlichen Verkehr gut er-

schlossenen Lagen sind 0,5 Parkplätze pro Wohnung vernünftig», sagt Sebastian Mävers, der Leiter der Muriger Abteilung Hochbau und Planung. Und in Ostermundigen, wo die praktisch autofreie Siedlung Oberfeld Anschauungsunterricht liefert, wird auf tiefe Parkplatzzahlen hingewirkt - zumindest dort, wo es die gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr gebietet. So fordert Ostermundigen etwa, beim Grossprojekt Bärenareal-Hochhaus die Zahl der Parkplätze «soweit zulässig zu reduzieren», sagt Peter Urs Müller, der Leiter der Abteilung Hochbau. Rechtlich ohne Weiteres möglich ist eine Beschränkung auf 0,5 Parkplätze pro Wohnung (siehe Kasten). Rechtlich «zulässig» ist aber auch eine viel weiter reichende Reduktion.

Die Könizer Gemeinderätin und Planungsvorsteherin Katrin Sedlmayer (SP) wiederum sieht in einem knappen Parkplatzangebot gar keinen Aufreger: «Unsere Erfahrung zeigt, dass man in urbanen Gebieten mit 0,5 Parkplätzen pro Wohnung gut zurechtkommt.» Die Erfahrung der Behörde deckt sich

Parkplatzzahl

**Die Vorgabe lautet:
0,5 bis 2,0 Plätze**

Die kantonale Bauverordnung gibt vor, wie viele Autoparkplätze pro Wohnung zu erstellen sind. Bei Siedlungen von vier und mehr Wohnungen liegt das Minimum bei 0,5 und das Maximum bei 2,0 Parkplätzen. Diese neuen, tieferen Limite sind seit Sommer 2014 in Kraft und sollen gemäss der Kantonsregierung «die Realisierung von motorfahrzeugarmen und motorfahrzeugfreien Siedlungen erleichtern und indirekt vergünstigen». Gleichzeitig erlaubt die revidierte Bauverordnung auch, die 0,5-Parkplatz-Limite zu unterschreiten, ohne dass dazu die kommunalen Bauvorschriften angepasst werden müssen: Möglich ist etwa, die tieferen Werte in einer Überbauungsordnung festzuhalten. (mul)

«Für Investoren sind tiefe Parkplatzzahlen interessant.»

Katrin Sedlmayer, Könizer Gemeinderätin

offensichtlich mit der Erfahrung der Bürgerinnen und Bürger: Verknappt nämlich Köniz bei grossen Wohnbauprojekten das Angebot an Parkplätzen, führt das in aller Regel nicht zu Entrüstung. Der aktuelle Beleg: Beim Abbruch und Neubau der grossen Siedlung Thomasweg (Liebefeld) setzen die Könizer Behörden und die Investoren ebenfalls auf nur noch 0,5 Parkplätze. Sedlmayer: «Für Investoren sind tiefe Parkplatzzahlen eigentlich interessant, denn der Bau von Tiefgaragen ist sehr kostspielig.»

Mobilitätsverhalten

**«Automobiler»
Stadt-Land-Graben**

Im Kanton Bern gibt es einen verkehrspolitischen Stadt-Land-Graben. Kantonsweit verfügen 79 Prozent aller Haushalte über ein Auto. In der Stadt Bern sind hingegen die «Autofreien» in der Mehrheit: Laut dem Mikrozensus Verkehr (2010) besitzen nur noch 47 Prozent der städtischen Haushalte ein eigenes Auto. Auffällig ist der Trend: Zwischen 2000 und 2010 stieg die Zahl der autofreien Haushalte um 11 Prozent - von 42 auf 53 Prozent. Vergleichbar dürften die Werte in den urbanen Teilen der Agglomeration Bern sein. Insgesamt ist die Zunahme der «Autofreien» in der Region aber weniger rasant als in der Stadt: Ihr Anteil stieg im gleichen Zeitraum von 26 auf 31 Prozent. (mul)

Köniz, die grösste Agglomerationsgemeinde, wirbt aber nicht aus lauter Mitleid mit den Investoren für tiefe Parkplatzzahlen. Gelenkt wird die Politik vielmehr durch das Bild, das sich zeigt: In der vor der Erneuerung stehenden und vom öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Siedlung Thomasweg gibts schon heute ein Überangebot an Parkplätzen. In der betont städtisch gehaltenen Überbauung auf dem Liebefelder Dreispitz ebenfalls. Und im Gebiet Morillon wiederholt sich das Bild: Schätzungsweise ein Fünftel der Parkplätze werden dort nicht von Anwohnenden genutzt.

Motivation für Autopendler

Es sind denn auch die nicht von Anwohnern genutzten Parkplätze, die auch in den Gemeinden rund um Bern zu Sorgenfalten führen. Werden in städtischen Gebieten, in denen inzwischen weniger als die Hälfte der Familien einen eigenen Wagen besitzt, mehr Parkplätze als erforderlich gebaut, dann trägt dies dazu bei, das Verkehrsaufkommen hoch zu halten. Denn: Überzählige Parkplätze werden an Pendlerinnen und Pendler vermietet, die dank dem Parkplatzüberschuss eingeladen werden, aufs Auto zu setzen und frühestens an der Stadtgrenze auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Private Untervermieter von Parkplätzen unterlaufen damit die behördlichen Versuche der Verkehrslenkung und -eindämmung.

Ein Indiz dafür, dass auch dies in der Stadt Bern die eigentliche politische Frage sein könnte, liefert der Markt: Das stundenweise Vermieten ungenutzter, privater Parkplätze - etwa erleichtert durch Apps wie «Parku» - ist ein Geschäft, das auch in Bern längst Fuss gefasst hat. Dazu kommt der unbenötigte private Parkraum, der an Pendler dauervermietet wird. Mit Stichtag gestern waren allein auf der Immobilienplattform Immoscout 24 rund 100 Parkplätze oder Einstellhallenplätze auf Stadtboden ab sofort zu haben. Der Kontrast dazu: Erschwingliche 3,5-Zimmer-Wohnungen wurden daselbst nur gut zwei Dutzend angeboten.

175 neue Wohnungen im Berner Murifeld

Die Stadt Bern legt die Überbauungsordnung für ein Areal an der Weltpoststrasse auf. Dort sollen drei Wohngebäude errichtet werden.

Im Oberen Murifeld in der Stadt Bern soll ein Dienstleistungsareal zu einem verdichteten Wohnstandort umgenutzt werden. Die Idee ist, dass auf dem freien Gelände an der Weltpoststrasse drei Gebäude mit insgesamt 175 Wohnungen entstehen sollen. Gemäss Überbauungsordnung bilden die drei Wohnbauten «zusammen mit dem östlichen Bestandsbau eine Hofsituation, die ein attraktives, geschütztes Wohnumfeld schafft».

Ein Drittel der Wohnungen ist als preisgünstiger Wohnraum geplant. Daneben sollen auch Eigentumswohnungen angeboten werden. Maximal zehn Prozent der Geschossflächen stehen für nicht störende Arbeitsnutzungen bereit. Geplant sind 0,5 Parkplätze pro Wohnung. Durch die Überbauung verschwinden ein Fussballfeld und drei Tennisplätze. Der Start der Realisierung auf dem unbebauten Arealteil ist ab 2017 vorgesehen.

Swiss Prime Site als Investorin

In der öffentlichen Mitwirkung im vergangenen Jahr wurde die Überbauungsordnung nach Angaben des Gemeinderates insgesamt als positiv beurteilt. Die Parzelle, die an die Autobahn A6 angrenzt, gehört der Burgergemeinde, Baurechtsnehmerin ist die Swiss Prime Site AG. Zu einem früheren Zeitpunkt wurde ein Investitionsvolumen von gut 70 Millionen Franken genannt. Mittelfristig soll das ganze Areal zum Wohnstandort entwickelt werden.

Nach der öffentlichen Mitwirkung liegt die Überbauungsordnung Weltpoststrasse Nord nun auf. Die öffentliche Auflage ist der Moment, in dem Einsprache erhoben werden kann. Die Überbauungsordnung Weltpoststrasse Nord legt die rechtlichen Grundlagen für die Weiterentwicklung des Oberen Murifelds fest. (sda/wal)

Kanton fördert umweltgerechten Pflanzenschutz

Der Kanton Bern will mit einem Massnahmenpaket die Belastungen in den Gewässern durch Pflanzenschutzmittel reduzieren. Landwirte können sich freiwillig an dem über sechs Jahre angelegten Projekt beteiligen. Lanciert haben das Projekt das kantonale Amt für Landwirtschaft zusammen mit dem Berner Bauern-Verband und dem Bundesamt für Landwirtschaft. Ziel ist es, den Einsatz von Pflanzenschutzmitteln zu optimieren und Umweltrisiken im Gegenzug zu minimieren. Das Produktionsvolumen soll durch die Massnahmen nicht massgeblich beeinträchtigt oder reduziert werden.

Bund übernimmt Löwenanteil

Unter anderem sollen Alternativen zu Pflanzenschutzmitteln, wie etwa das Ausbringen von Nützlingen, weiter erforscht und gefördert werden, wie die bernische Kantonsregierung in einer Mitteilung schreibt. Zudem sollen die Landwirte stärker sensibilisiert werden für die negativen Auswirkungen von Pflanzenschutzmitteln auf die Umwelt. Rund 80 Prozent der Projektkosten übernimmt der Bund, 17 Prozent entfallen auf den Kanton Bern. Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat deshalb einen Kredit von insgesamt 10,6 Millionen Franken. Die verbleibenden rund drei Prozent entfallen auf die Landwirte. Dabei geht es vor allem um Reinigungssysteme für Feldspritzen und Waschplätze. (sda)