

# AUTOFREI WOHNEN Eine Siedlung in Bern Bümpliz machts vor: Ein Neubau ohne Parkplätze ist möglich. Dem Vorbild folgen bald andere Schweizer Städte.

Text: Reto Westermann, Fotos: Alexander Gempeler

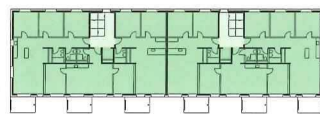
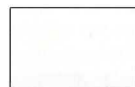
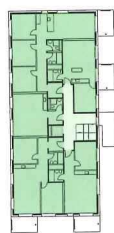
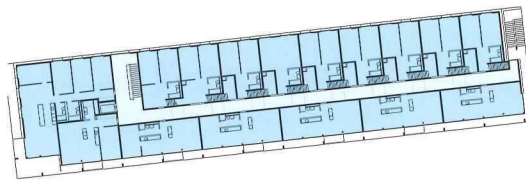
Jeder zweite Haushalt in der Stadt Basel hat kein Auto, in Zürich und Bern sind rund 45 Prozent der Haushalte autolos. Die Baugesetze nehmen darauf aber keine Rücksicht und verlangen in der Regel mindestens einen Parkplatz pro Wohnung. Weil die nicht benötigten Plätze oft nicht weiter vermietet werden können, überwälzen die Immobilienbesitzer die Kosten auf die Wohnungsmieten. Vor allem beim gemeinnützigen Wohnungsbau sind die Leerstände gross. Untersuchungen zeigen, dass bei einzelnen Zürcher Wohnbaugenossenschaften 80 Prozent der Mieter kein Auto haben. Es sind denn auch vor allem gemeinnützige Wohnbauträger, die als erste die Initiative für den Bau von autofreien oder autoarmen Siedlungen ergriffen haben. Autofrei heisst gemäss gängiger Definition maximal 0,2 Parkplätze pro Wohnung; bei 0,3 bis 0,5 Abstellplätzen spricht man von autoarmen Siedlungen.

Die erste autofreie Siedlung der Schweiz wurde in Bern gebaut: die Siedlung «Burgunder». Sie liegt einen Steinwurf vom S-Bahnhof Bümpliz Süd, einer Tramstation und Einkaufsmöglichkeiten entfernt – Eckpunkte, die für die Umsetzung der Autofreiheit entscheidend waren. Dass ein Projekt nur mit Besucherparkplätzen bewilligt wurde, ist dank dem Berner Baugesetz möglich: Dieses legt die Zahl der Parkplätze aufgrund der Nutzung fest. Und da die Initianten der Überbauung Burgunder zeigen konnten, dass ihre Bewohner sich vertraglich verpflichten, kein eigenes Auto zu haben, war das Projekt bewilligungsfähig. Trotzdem haben sich die Behörden eine Hintertüre offen gelassen: Die Bauherrschaft musste nachweisen, dass sie notfalls Platz für eine Tiefgarage hat und auch über die finanziellen Mittel dafür verfügen würde.

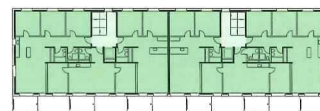
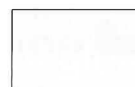
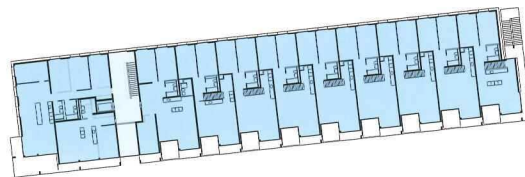
## ZWEI BAUHERRSCHAFTEN, EINE HALTUNG

Hinter dem Bümplizer Projekt stehen zwei Bauträger: die NPG für nachhaltiges Bauen mit den im Herbst 2010 fertiggestellten Häusern A und B, und die Wok Burgunder mit Haus C, das im Frühling 2011 bezogen worden ist. Wichtige Entscheidungsträger sitzen in den Verwaltungsräten beider Bauträger. «Das hat die gemeinsame Planung stark vereinfacht», sagt Martin Zulauf. Er ist Mitinitiant des Siedlungsprojekts, Verwaltungsrat der NPG und Verwaltungsratspräsident der Wok. Das Areal, auf dem heute die Wohnsiedlung steht, wurde bis vor wenigen Jahren von Gewerbebetrieben und einer Fabrik belegt. »

»Erdgeschoss mit Umgebung.



«2. Obergeschoss mit der «rue intérieure» im Haus C.



«1. Obergeschoss

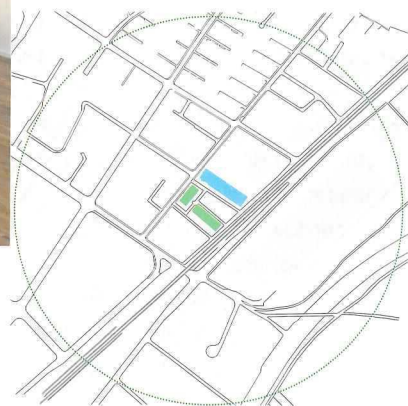




^Die Häuser A und B (links) und das lange Haus C umschliessen den Altbau in der Mitte des Areals.



^Blick aus dem Haus C zum Haus A. Ein einfacher Ausbau trägt zu den günstigen Kosten bei.



<Situation mit dem Parkverbot im Radius von 300 Metern.

» Das Gewerbegrundstück gehört der Stadt Bern und konnte 2005 von der NPG im Baurecht übernommen werden. Zwei Jahre später kaufte die Wok das benachbarte private Fabrikareal. Die NPG realisierte nach einer Ausmarchung unter sieben Büros das Projekt der Berner Architekten Bürgi Schärer Raaflaub (BSR) mit den Häusern A und B. Die Wok beauftragte die Architektengemeinschaft Reinhardpartner/Werkgruppe AGW aus Bern mit der Planung des Hauses C.

Populär wurde die Siedlung zwar durch die Autofreiheit, doch die Initianten gingen von Beginn weg wesentlich weiter: Das Konzept orientiert sich an den Vorgaben der 2000-Watt-Gesellschaft. Darin ist der weitgehende Verzicht auf das Auto ein wichtiges Element, eine Rolle spielen aber auch Landverbrauch, Betriebsenergie, Standortqualität, Durchmischung, graue Energie und Kosten. Die NPG entschied sich nach Minergie P Eco zu bauen und eine Wärmepumpe mit Erdsonde einzusetzen. Die Wok übernahm grösstenteils die Vorgaben der NPG, baute aber nach Minergie P mit einer Holzpelletheizung und Sonnenkollektoren. Die ersten Erfahrungen mit den Bauten der NPG zeigen, dass die Vorgaben der 2000-Watt-Gesellschaft auch im täglichen Betrieb eingehalten werden. Der Zielwert des Gesamtenergieverbrauchs von maximal 440 MJ pro Quadratmeter und Jahr an nicht erneuerbarer Energie wird klar unterschritten und die Siedlung kann locker mit künftigen 2000-Watt-Projekten oder solchen, die nach den Vorgaben von einer Tonne CO<sub>2</sub> gebaut werden, mithalten.

**ZWEI KONZEPTE** Trotz der zwei Bauherrschaften passen die beiden Etappen gut zueinander: Die Neubauten spannen einen U-förmigen Hof auf, der sich zur Bahnlinie hin öffnet. Im Hof steht ein nach Minergiestandard sanierter Altbau mit zwei Wohnungen, Gemeinschaftsräumen und Kinderkrippe. Auf zwei Seiten des Altbaus stehen die Baukörper der NPG. Die Aufteilung auf zwei Gebäude schafft einen abgestuften Übergang zur benachbarten, kleinteiligen Bebauung. Der Neubau der Wok auf der dritten Seite ist hingegen als 80 Meter langes, 17 Meter tiefes Langhaus konzipiert, das sich an den benachbarten Industriebauten orientiert.

Unterschiedlich angepackt haben die Architektenteams auch die innere Organisation: Die Häuser A und B von BSR beherbergen klassische Geschosswohnungen, die punktförmig über zentrale Treppenhauskerne erschlossen sind. Zentrales Element der Wohnungen sind die Kernzonen mit den Nasszellen. Zusammen mit den Aussenwänden sind sie die tragenden Teile des Hauses. Die Aufteilung der Grundrisse erfolgte mit Leichtbauwänden. Dieses Konzept ermöglichte es, die Wohnungsgrößen flexibel nach Wunsch der Erstmietler festzulegen. Auch später sind damit Veränderungen möglich. «Das Konzept liesse zum Beispiel auch die Umnutzung in Grossge-

meinschaften, Lofts oder Büros zu», sagt Stefan Schärer von BSR. Auch beim Langhaus konnten die Erstmietler bei der Grundrissgestaltung mitreden und spätere Veränderungen sind möglich. Konzeptionell wurde mit der Erschliessung durch eine «rue intérieure» aber ein anderer Ansatz gewählt. Der grössere Teil der Wohnungen ist als Maisonnetten organisiert, die ausserdem vertikal durch vorbereitete Öffnungen miteinander verbunden werden können. Die Wohnungen in den unteren beiden Geschossen sind direkt aus dem privaten Garten, diejenigen in den oberen beiden Stockwerken über die «rue intérieure» erreichbar. Geschosswohnungen in den Gebäudeköpfen sowie Studios ergänzen die Maisonnetten.

**KOMPAKTE GEBÄUDEFORM** Tiefe Baukosten und damit günstige Mieten waren bei beiden Projekten ein wichtiges Thema. Der Grundausbau wurde auf das Minimum abgespeckt: In den Häusern A und B sind die ohne spezielle Schalung betonierten Wände und Decken sichtbar belassen, die Böden in den Wohnräumen mit ungeschliffenem Industrieparkett aus Eiche belegt. Die Erstmietler konnten aus einem Baukasten Optionen wie gestrichene oder verputzte Decken sowie farbige Küchen auswählen, mussten Mehrkosten aber selbst übernehmen. Im Haus C setzte man auf dasselbe Konzept, die Mehrkosten für die Ausbauwünsche hat man aber auf die Miete überwälzt. Die Einsparungen haben sich gelohnt: Das Langhaus kostete 2760 Franken pro Quadratmeter Hauptnutzfläche, die Häuser A und B 3200 Franken. Die Preisdifferenz von 14 Prozent hat ihren Grund: «Die kompakte Grundform des Langhauses und die einfache, repetitive Gebäudestruktur haben sich als rationell erwiesen», sagt Jürg Sollberger von Reinhardpartner.

Die Vermarktung der Siedlung war kein Problem: «Viele Mieter sind gerade deshalb hierher gezogen, weil sie ein solches Projekt gesucht haben», sagt Mitinitiant Martin Zulauf. Ähnlich dürfte es auch den Trägerschaften der anderen geplanten Projekte für autoarme oder autofreie Siedlungen ergehen: «Die Nachfrage für solche Projekte ist da», ist man sowohl beim Club der Autofreien als auch bei Fussverkehr Schweiz überzeugt. Und so werden den bereits aufgegleisteten Projekten siehe «Wohnen ohne Auto – aktuelle Projekte» wohl bald weitere folgen. In Zürich spätestens dann, wenn die derzeit durch einen Rekurs blockierte neue Parkplatzverordnung in Kraft tritt, die autoarme Siedlungen explizit ermöglicht. Das Interesse an solchen Projekten ist längst nicht mehr nur bei den gemeinnützigen Wohnbauträgern vorhanden: Auch für institutionelle und private Investoren sind leer stehende Parkplätze ein ökonomisches Problem. Und selbst wenn sie sich vermieten lassen, decken sie die Erstellungskosten in der Regel nicht. «Die Entwicklung hin zu autoarmem Wohnen ist nicht mehr aufzuhalten», ist denn auch Thomas Schweizer, Geschäftsführer von Fussverkehr Schweiz, überzeugt.

-----  
SIEDLUNG BURGUNDER, HÄUSER A + B, 2010  
Burgunderstrasse 93–99, Bern

- > Bauherrschaft: NPG für nachhaltiges Bauen, Bern
- > Architektur, Energie, Bauökologie: BSR Bürgi Schärer Raaflaub, Bern
- > Landschaftsarchitektur: David Bosshard, Bern
- > Gebäudetechnik: Eicher + Pauli, Bern
- > Bauingenieur: Bächtold + Moor, Bern
- > Bauphysik: B + A Patrik Fust, Bern
- > Bahnlärm: Grolimund & Partner, Bern
- > Anlagekosten (BKP 1–9): CHF 11,25 Mio.
- > Kosten (BKP 1–9) pro m<sup>2</sup> HNF: CHF 3200.–

-----  
SIEDLUNG BURGUNDER, HAUS C, 2010  
Burgunderstrasse 91, Bern

- > Bauherrschaft: Wok Burgunder, Bern
- > Architektur: Arge Reinhardpartner/Werkgruppe AGW, Bern
- > Landschaftsarchitektur: David Bosshard, Bern
- > Gebäudetechnik: Züllig, Riederer + Partner, Bremgarten; Grünig + Partner, Liebefeld; Schneider Elektroplanung, Münchenbuchsee
- > Bauingenieur: Zeltner, Belp
- > Bauphysik, Energie: Grolimund & Partner, Bern
- > Anlagekosten (BKP 1–9): CHF 11,75 Mio.
- > Kosten (BKP 1–9) pro m<sup>2</sup> HNF: CHF 2760.–

-----  
WOHNEN OHNE AUTO – AKTUELLE PROJEKTE

> Oberfeld Ostermundigen: Auf dem ehemaligen Schiessplatz Oberfeld in Ostermundigen realisiert die Wohnbaugenossenschaft Oberfeld bis 2012 eine Siedlung nach dem Baustandard Minergie P Eco. Die 100 Wohnungen werden von der Architektengemeinschaft Oberfeld (Halle 58/Plannerwerkstatt Architekten/Christen + Mahnig) geplant. Vorgeesehen sind maximal 15 Parkplätze für Besucher und Mobility-Autos.

[www.wohnenimoberfeld.ch](http://www.wohnenimoberfeld.ch)

> Kalkbreite Zürich: Direkt über einer Abstellanlage für Trams entsteht bis im Frühling 2014 nach den Plänen des Zürcher Büros Müller Sigrist Architekten die Überbauung Kalkbreite. Bauherrin ist die gleichnamige Baugenossenschaft. Rund 250 Menschen sollen hier wohnen und ebenso viele arbeiten. Ihnen werden nur zwölf Abstellplätze für Autos zur Verfügung stehen.

[www.kalkbreite.net](http://www.kalkbreite.net)

> Sihlbogen Zürich: Im Januar sind auf dem Areal beim Bahnhof Leimbach in Zürich die Bagger aufgefahren. Bis 2013 realisiert die Baugenossenschaft Zurlinden die erste Etappe der Überbauung mit 222 Wohnungen und Gewerbeflächen. Das Projekt stammt vom Zürcher Büro Dachtler Partner und umfasst zwei scheibenförmige, siebengeschossige Gebäude. Mit 111 Parkplätzen gilt die Siedlung als autoarm.

[www.sihlbogen.ch](http://www.sihlbogen.ch)

> Mehr als Wohnen Zürich: Die Baugenossenschaft «Mehr als Wohnen» baut bis Ende 2014 im Norden der Stadt Zürich eine autoarme Siedlung mit rund 470 Wohnungen sowie Gewerberäumen. Realisiert wird das aus einem Wettbewerb hervorgegangene Projekt der Architekturbüros Futurafrosch und Duplex Architekten. Das Konzept sieht nur 111 Parkplätze in der Tiefgarage vor.

[www.mehralswohnen.ch](http://www.mehralswohnen.ch)

> Giesserei Winterthur: Auf dem ehemaligen Sulzer-Areal in Oberwinterthur baut die Baugenossenschaft Gesewo bis 2013 ein Mehrgenerationenhaus in Holzbauweise nach Standard Minergie P Eco. Den Wettbewerb für das Projekt mit 160 Wohnungen hat das Zürcher Architekturbüro Galli & Rudolf gewonnen. Zur Siedlung gehören 60 Parkplätze.

[www.giesserei-gesewo.ch](http://www.giesserei-gesewo.ch)

-----  
MEHR IM NETZ

Wo man heute und morgen autofrei wohnt:

> [www.links.hochparterre.ch](http://www.links.hochparterre.ch)

