

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

Anhang: Extra : wohnen ohne Auto

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: 18.02.2026

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

A photograph of a young child with dark hair, wearing a bright yellow and orange jacket and red pants, riding a green tricycle on a paved street. The street is narrow and lined with multi-story residential buildings. In the background, a bicycle is parked on the left, and a person can be seen further down the street. The overall atmosphere is quiet and residential.

wohnen extra

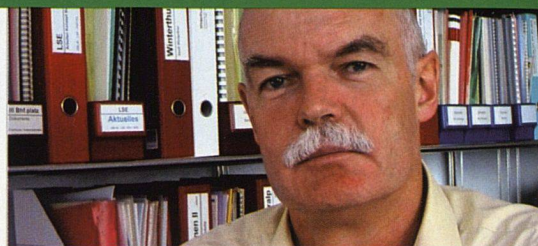
wohnen ohne auto

Ohne Auto mobil und glücklich, **Seite 2** ■ Autofreie Siedlungen – bald auch in der Schweiz?, **Seite 4** ■ In Hamburg ist autofreies Wohnen Wirklichkeit, **Seite 5** ■ Parkplätze sind ein wichtiger Kostenfaktor, **Seite 8** ■ In Bern könnte bald die erste autofreie Siedlung der Schweiz entstehen, **Seite 10** ■ Potenzial vorhanden – Erhebung bei Zürcher Baugenossenschaften, **Seite 12** ■ Die Carsharing-Genossenschaft Mobility, eine Erfolgsgeschichte, **Seite 13** ■ Möchten Sie autofrei wohnen? Eine nicht repräsentative Umfrage, **Seite 15** ■ Rätsel, **Seite 16** ■

Ohne Auto mobil und glücklich

Die Zahl der Haushalte, die kein eigenes Auto besitzen, ist in der Schweiz grösser als allgemein angenommen. Doch warum verzichten Menschen freiwillig auf das bequeme Fortbewegungsmittel? *wohnen* fragte den Verkehrsplaner Hannes Müller*.

Interview: Richard Liechti



wohnen extra: Warum beschäftigen Sie sich mit dem Thema «autofrei leben»?

Hannes Müller: Ich erlebte in meinem Umfeld, dass immer mehr Leute kein Auto besaßen, obwohl sie sich das eigentlich hätten leisten können. Plötzlich hatte ich Schwierigkeiten, mal ein Fahrzeug auszuleihen. Mir wurde klar: Da ist offenbar ein Wunsch, ohne Auto zu leben, das bedeutet offenbar Lebensqualität. Dieser Frage wollte ich nachgehen. Ich erhielt dann im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms «Verkehr und Umwelt» (NFP 41) Gelegenheit, gemeinsam mit Soziologen eine Studie zum Thema «Autofreie Haushalte» zu verfassen.

Was waren die Ziele dieser Studie?

Es ging einerseits darum, Daten über autofreie Haushalte zu sammeln und aufzuarbeiten. Zudem wollten wir herausfinden: Gibt es

Leute, die freiwillig kein Auto haben? Das konnten wir mit der Studie deutlich beweisen.

Wie viele Menschen verzichten freiwillig auf ein Auto?

Unsere Definition der Freiwilligkeit war sehr streng. Auf diese Weise kamen wir zum Ergebnis, dass mindestens ein Drittel der autofreien Nichtruhstandshaushalte freiwillig auf das Fahrzeug verzichtet. Auf der anderen Seite, bei den Haushalten, die aus gesundheitlichen oder finanziellen Gründen kein Auto besitzen, konnten wir allerdings auch nur zwanzig Prozent definieren. Ein beträchtlicher Teil liegt also im Grenzbereich.

Aus welchen Schichten stammen diese Menschen?

Im Unterschied zur Gesamtheit aller autofreien Haushalte sind bei den Freiwilligen

höhere Bildungsschichten und obere Einkommensklassen deutlich stärker vertreten.

Gibt es geografische Unterschiede?

Ja, die sind massiv. In den Städten finden sich vierzig bis fünfzig Prozent autofreier Haushalte. Bereits in den Agglomerationen sinkt der Anteil unter zwanzig Prozent, im ländlichen Raum dann nochmals etwas.

Stehen politische Motive im Vordergrund?

Interessanterweise nicht. Die meisten dieser Leute haben nie ein Auto besessen. Sie stellen ihr ganzes Leben darauf ein, das wird zur Selbstverständlichkeit. Schwieriger wird es, wenn es um die Abschaffung eines Fahrzeugs geht. Dann sind meist grosse Veränderungen der persönlichen Situation die Auslöser, etwa Scheidungen, Arbeitsplatz- oder Wohnortwechsel.

Mir scheint, dass bei jungen Leuten das Auto heute wieder einen grossen Stellenwert hat.

Das ist offenbar ein Trend. So besitzen heute viel mehr Junge als früher einen Führerschein. Das hat Folgen: Diese jungen Leute werden älter, und wir müssen damit rechnen, dass künftig auch bei älteren Bevölkerungsgruppen der Anteil mit Führerschein viel grösser ist. In einigen Jahrzehnten werden viel mehr Rentner Autofahrer sein.

Wirkt sich das auf die Zahl autofreier Haushalte aus?

Zwischen 1994 und der Volkszählung 2000 hat ihre Zahl in der gesamten Schweiz tatsächlich von 25 auf 20 Prozent abgenommen. Die Gründe sind allerdings noch nicht klar. Zu

Autoarm – autofrei

Fachleute unterscheiden zwischen «autoarmen» und «autofreien» Wohnsiedlungen. «Autoarm» wird auch oft als «Parkieren am Rand» bezeichnet. Darunter versteht man die Konzentration der Parkplätze ausserhalb des Wohngebietes sowie in Sammelgaragen. Die BewohnerInnen einer autoarmen Siedlung können also ein Auto besitzen, innerhalb der Siedlung wird aber der motorisierte Strassenverkehr weitgehend verunmöglicht. Viele genossenschaftliche Wohnsiedlungen dürfen demnach als «autoarm» gelten. Eine «autofreie» Siedlung dagegen gibt es in der

Schweiz noch nicht. Hier kämen die Vorteile des Autoverzichts voll zum Tragen. So steht in einer autofreien Siedlung nur noch ein Minimum an Parkplätzen zur Verfügung, die für BesucherInnen und für Carsharing-Standplätze gedacht sind. Dadurch entsteht ein grosser Flächengewinn, und es können Kosten bei der Verkehrsinfrastruktur gespart werden. Weiteres Merkmal autofreier Siedlungen, wie sie etwa in Deutschland (Seite 5) schon Wirklichkeit sind: Die Wohnungen werden nur an MieterInnen vergeben, die kein eigenes Auto besitzen.



Nach einer kurzen Stagnation nimmt das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren wieder rasant zu.

Foto: Ferenc Hamza

Die seltene Erfahrung der Autofreiheit – zu erleben etwa bei der Sperrung der Rosengartenstrasse im vergangenen Herbst.

einem Teil hat das sicher auch damit zu tun, dass es während diesen Jahren eine Abwanderung aus der Stadt gab. Aber auch andere Faktoren weisen auf einen neuen Trend zum Auto hin. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen hat Ende der 90er-Jahre erstmals wieder leicht zugenommen, in den letzten zwei Jahren jedoch hat er wieder abgenommen. Und der Motorisierungsgrad, der Anfang der 90er-Jahre endlich zu stagnieren schien, wächst wieder rasant.

HAUSHALTE OHNE AUTO*

19,9%	CH
29,2%	Kernstädte
13,9%	Agglomerationen
13,1%	Land
42,2%	Stadt Zürich
26,0%	Kanton Zürich

(gemäss Volkszählung 2000)



Foto: Richard Liechti

Die negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs – Lärm, Landverbrauch, Unfälle usw. – sind bekannt. Wie gross ist denn der Nutzen, den ein Leben ohne Auto bringt?

Wir haben einmal versucht, das Energiesparpotenzial abzuschätzen. Gemessen am riesigen Gesamtenergieaufwand der Mobilität ist es sehr klein. Der Energieverbrauch des Einzelnen dagegen verändert sich signifikant. Auch wenn Carsharing genutzt wird, ist die Kilometerleistung der Autofreien viel kleiner, aber auch die Leistung, die mit der Benutzung des öffentlichen Verkehrs kompensiert wird.

Welche Voraussetzungen braucht es denn, dass in der heutigen Welt überhaupt ein Leben ohne Auto möglich ist?

Zwei Voraussetzungen sind grundlegend. Am wichtigsten ist eine gute Nahversorgung, die Leute müssen ihre Basisbedürfnisse in der engeren Umgebung abdecken können. Wo es keine Läden für den täglichen Bedarf mehr gibt, ist ein Leben ohne Auto fast nicht mehr möglich. Deshalb ist das auf dem Land auch so selten. Der zweite Punkt ist ein gut ausge-

bautes öffentliches Verkehrsnetz. Unsere Erfahrungen im Ausland haben gezeigt, dass dort, wo das fehlt, die Motorisierung sehr hoch ist.

Und wie steht es mit dem Carsharing, dem «Autoteilet», wie es in der Schweiz von Mobility angeboten wird?

Das ist ein wichtiger Punkt. Man muss anerkennen, dass das Auto nützlich sein kann. Hat man die Möglichkeit, im Bedarfsfall auf ein Auto zuzugreifen, fällt der Verzicht aufs eigene Fahrzeug viel leichter. Dafür ist Carsharing – Mobility ist übrigens weltweit absolut führend – natürlich eine wichtige Voraussetzung. Ein grosses Manko liegt jedoch bei der Wahrnehmung. Wir stellten in unserer Studie fest, dass Leute, die kein Auto besitzen, sich kaum als Teil einer Gruppe wahrnehmen. Oft hört man auch: «Es hat ja sowieso jeder ein Auto.» Diese Vorstellung ist falsch, und man soll das aufzeigen, damit es präsenter wird.

Wie könnte man die Jungen für das Thema gewinnen?

Man müsste bereits im Bildungsbereich, in den Schulen, ansetzen. Gerade den Achtzehnjährigen, die den Führerschein machen, sollte man das Carsharing näher bringen. Viele hätten so die Möglichkeit, überhaupt erst ein Fahrzeug zu benutzen. Auch müsste die Erfahrung der Autofreiheit bekannter werden, schade, dass etwa die Idee der autofreien Sonntage sich nicht durchsetzt.

Kommen wir auf das Thema «autofreie Wohnsiedlungen» zu sprechen. Trotz ausgezeichnetem öffentlichem Verkehr, kurzen Distanzen und gut funktionierendem Carsharing gibt es hierzulande im Gegensatz zu Deutschland und Österreich noch keine solche Siedlung.

Woran das liegt, weiss ich auch nicht. Vielleicht ist in Deutschland, das noch viel stärker im Individualverkehr versinkt als die Schweiz, ►



Fotos: zVg, Ferenc Hamza, Richard Liechti



Eine «richtige» autofreie Siedlung (vgl. Definition Seite 2) gibt es in der Schweiz noch nicht. Dagegen finden sich gerade bei den Baugenossenschaften viele autoarme Siedlungen, wo die Fahrzeuge am Rand oder in Tiefgaragen abzustellen sind. Die öffentlichen Bereiche gehören dann ausschliesslich den Fussgängern und Velofahrern (Eisenbahner-Baugenossenschaft Altstetten, ABZ-Siedlung Regina-Kägi-Hof, städtische Siedlung Bullingerhof).

der Leidensdruck grösser. Die Hürden sind aber auch dort hoch. Das Bedürfnis musste in jedem Fall wieder nachgewiesen werden. Aber dank der Pilotsiedlungen konnte man natürlich Erfahrungen sammeln.

Die Vorteile einer autofreien Siedlung für die Mieterschaft sind offensichtlich – höhere Lebensqualität, tiefere Mietzinse dank dem Wegfall der teuren Parkplätze. Doch welchen Nutzen hätten die Vermieter?

Wenn man eine Siedlung schaffen könnte, die alle Vorteile der Autofreiheit nutzt, etwa in der Umgebungsgestaltung, wäre das ein sehr gutes Verkaufsargument. Die Wohnqualität, die man anbieten könnte, wäre enorm. Und der Erste, der sich getraut, könnte von einem gewaltigen Prestigegewinn profitieren.

Wollen denn Gleichgesinnte überhaupt zusammenleben?

Es gibt tatsächlich Stimmen, die in einer autofreien Siedlung eine Gettoisierung befürchten. In unserer Studie haben wir jedoch herausgefunden, dass es einen autofreien Lebensstil gar nicht gibt. Dass alle Menschen ohne Auto ähnlich sind, stimmt überhaupt nicht. Eine solche Siedlung wäre genauso lebendig und heterogen wie jede andere auch.

Sie würde allerdings nur einer kleinen Gruppe etwas bringen. Müsste man nicht eher ganze Quartiere verkehrsarm oder -frei gestalten?

Alle Massnahmen, die heute in den verschiedenen Schweizer Städten laufen, sind sehr wichtig, sei es Tempo 30, Förderung des öf-

fentlichen Verkehrs, der Velofahrer oder Fussgänger. Das schafft Anreize, autofrei zu leben. Hier gibt es allerdings noch viel zu tun, denken Sie zum Beispiel an die vielen tausend Menschen, die an Hauptstrassen wohnen.

Einerseits nimmt die Motorisierung wieder zu. Andererseits gibt es in verschiedenen Städten Projekte, endlich eine autofreie Siedlung in die Tat umzusetzen. Gruppen Gleichgesinnter haben sich zusammengeschlossen, auch die Kommunalpolitik beschäftigt sich mit dem Thema.

Ja, dem Trend zum Trotz – das Thema kommt. Nicht nur autofreies Wohnen, sondern allgemein autofreies Leben. Autofreie Wohnsiedlungen sind wichtig als Wegbereiter. Aber wenn wir mengenmässig etwas erreichen wollen, müssen wir alle Menschen ansprechen.

wohnenextra

** Hannes Müller, dipl. Ing. ETH/SVI und Teilhaber des Büros Müller, Romann & Schuppisser, Zürich, beschäftigt sich seit vielen Jahren mit Verkehrsplanung. Gemeinsam mit anderen Fachleuten hat er 1999 für das Nationale Forschungsprogramm «Verkehr und Umwelt» (NFP 41) die Studie «Autofreie Haushalte» verfasst.*

Autofreie Siedlungen – bald auch in der Schweiz?

In verschiedenen deutschen Städten sowie in Wien, Amsterdam und Edinburgh gibt es bereits «echte» autofreie Siedlungen (siehe Definition Seite 3). Auch in der Schweiz beschäftigen sich verschiedene Gruppierungen, aber auch die Verkehrspolitik in der letzten Zeit intensiv mit dem Thema. Ziel: endlich eine autofreie Siedlung als Schweizer Pilotprojekt in die Tat umsetzen.

Am weitesten fortgeschritten ist das Projekt Viererfeld Bern. Eine Interessengemeinschaft möchte auf dem baureifen Areal in Bern-Neufeld eine autofreie Siedlung verwirklichen (www.viererfeld.ch, siehe Beitrag Seite 10). Als erste Schweizer Gemeinde hat der Berner Vorort Ostermundigen die rechtlichen Voraus-

setzungen für eine autofreie Siedlung geschaffen (www.vcs-be.ch/Regionalgruppen/Bern/Projekte/autofreies_Oberfeld.htm). In Biel will die Interessengemeinschaft Seebucht einen Teil des ehemaligen Expogeländes für ein solches Pilotprojekt nutzen (www.seebucht.ch).

In der Stadt Zürich läuft eine Kampagne der Grünen für autofreie Wohngebiete (www.autofrei-wohnen.ch). Mit einer Motion verlangten sie im Mai 2003 vom Gemeinderat, einen Rahmenkredit von zehn Millionen Franken für zwei autofreie Wohngebiete bereitzustellen. Sie wurde vom Rat in ein Postulat umgewandelt und dem Stadtrat überwiesen. Die Stadt unterstützt die Stossrichtung des

Anliegens und hat kürzlich eine Grundlagen-erhebung bei Baugenossenschaften durchführen lassen (Seite 12). Aktiv ist auch der Verein «umverkehr» (www.umverkehr.ch). Informationen und Links zu möglichen autofreien Wohngebieten in der Stadt Zürich und zu verkehrspolitischen Fragen finden sich weiter unter www.stadt-wohnen.ch.

In Zug wurde vor rund einem Jahr der Verein «Autofrei Wohnen Zug» gegründet. Er macht Umfragen und leistet Aufklärungsarbeit; ein konkretes Projekt ist noch nicht in Sicht (www.autofrei-zug.ch mit vielen Links). In St. Gallen schliesslich sucht der VCS Interessierte (www.vcs-sg.ch/Ortsgruppen/st.gallen/Inhalt_autofrei_wohnen.html). (rl)

Autofrei wohnen –
in Deutschland bereits Wirklichkeit

Im Kajak in die City paddeln

Text und Fotos: Paola Carega



Saarlandstrasse in Hamburg:
Deutschlands Vorzeigemodell
für autofreies Wohnen.

Optisch autofrei ist zu wenig für die Bewohnerinnen und Bewohner der Saarlandstrasse in Hamburg. Ihre Siedlung steht für einen konsequenten Verzicht aufs Auto. Auch in Berlin bilden sich jetzt erste autofreie Nischen.

Es könnte ein schlechter Witz sein. Doch leider ist es der ganz normale Alltag für die rund 200 Bewohnerinnen und Bewohner der autofreien Siedlung an der Saarlandstrasse in Hamburg: Ihr Musterbeispiel für autofreies Wohnen liegt ausgerechnet an der Ausfallstrasse zum Flughafen. 40 000 Autos brausen pro Tag an den zwei langgestreckten L-förmigen Gebäuden vorbei, die das autofreie Viertel zur Strasse hin abgrenzen. Auf dem Gelände, wo dereinst der zweite Teil der Wohneinheiten entstehen soll, steht zu allem hinzu eine Tankstelle.

KONSEQUENTE UMSETZUNG

Trotzdem: Wohl selten ist der autofreie Alltag so konsequent verwirklicht worden wie auf

dieser 3,5 Hektar grossen Fläche im Hamburger Stadtteil Barmbek-Nord. Davon zeugen auf den ersten Blick grosszügige Fahrradschuppen, ein unterirdischer Fahrradkeller mit Rampe, baumbestandene Spielplätze und prächtige Gemüsegärten. Ins Auge fällt auch der aussergewöhnlich niedrige Autostellplatzschlüssel von 0,15 Parkplätzen pro Wohneinheit – gedacht für Behinderte, Besucherinnen und Besucher sowie Anlieferungen. Tiefgaragen gibt es in der drei Jahre alten Siedlung mit heute 111 Wohnungen keine. Von solcher «Kosmetik», die optisch autofreie Quartiere schafft, hält man hier nichts.

Das Bestreben der Bewohner ist vielmehr, urbanes Leben mit grösstmöglicher Autofreiheit zu verbinden. Sämtliche Haushalte haben

sich im Miet- oder Kaufvertrag dazu verpflichtet, auf ein eigenes Auto zu verzichten. Niemand hat zwei Querstrassen weiter sein Fahrzeug stehen oder besitzt ein Geschäftsauto. Die Verzichtsklausel, die auch nach dem Verkauf einer Wohnung gilt, sei bisher für niemanden ein Problem gewesen, sagt Thomas Pusch, Vorstandsmitglied des Vereins «Autofreies Wohnen e.V.», der das Projekt aus der Taufe gehoben hat. Pusch wohnt seit vergangenen Dezember in der Siedlung. Von seiner 49 Quadratmeter grossen Wohnung mit Zugang auf die Dachterrasse blickt er in den grünen Innenhof. «Ohne Auto zu leben, geht problemlos», stellt der 40-jährige Historiker fest und gibt dann mit einem Grinsen zu, dass er früher Motorrad fuhr und Autos repariert hat. ►



Thomas Pusch und Rose Scharnowski, Vorstandsmitglieder des Vereins «Autofreies Wohnen e.V.»: zweite Phase des Projekts Saarlandstrasse ist noch ungewiss.



Rieher's Hofgarten in Berlin – autofrei, aber kein eigentliches Wohnprojekt.

LEBEN AUF EINER «INSEL»

Das konsequente Nein zur motorisierten Fortbewegung erleichtern durchschnittlich 3,3 Veloabstellplätze pro Haushalt, die sehr gute Nahverkehrsanbindung ins Zentrum mit der U-Bahn und ein wöchentlicher Lieferservice für Bio-Gemüse. Wer will, kann sogar in die City paddeln: Das ehemalige Industriegelände ist auf zwei Seiten von Wasser umgeben, dem Osterbekkanal im Süden und dem Barmbeker Stichkanal im Osten. Die Bewohnerinnen und Bewohner der Saarlandstrasse haben sich eigens einen Bootsanleger und einen Bootsschuppen gebaut. Nicht umsonst ist die 1,7-Millionen-Stadt Hamburg ein Eldorado für Ruder-, Kajak- und Segelfans.

«In der Siedlung lebt es sich ein bisschen wie auf einer Insel», sagt Marianne Wildberger, die seit Beginn weg hier wohnt. «Mit allen Vor- und Nachteilen.» Die Schaffhauserin kam vor zehn Jahren nach Hamburg und hat sich aus sozialen und politischen Gründen für die Saarlandstrasse engagiert. «Dass die Siedlung autofrei ist, kommt mir und meinen Kindern zusätzlich entgegen.» Heute schätzt Wildberger vor allem die Kinderfreundlichkeit des Areals und die Hausgemeinschaft. Auf der anderen Seite vermisst sie das städtische Leben «mit netten Cafés und kleinen Läden». Wildberger ist Vorstandsmitglied der Mietergenossenschaft «Wohnwarft», die 31 Wohnungen in der autofreien Siedlung errichtete. Für ihre 105 Quadratmeter grosse Viereinhalb-Zimmer-Wohnung inklusive Nebenkosten zahlt die Sonderpädagogin und Mutter zweier Kinder heute umgerechnet etwa 1500 Franken.

STAATLICHE FÖRDERUNG

Die Auseinandersetzung mit Möglichkeiten und Formen des Wohnens ohne Auto begann in Hamburg vor über zehn Jahren. Mit Unter-

stützung der Organisation Robin Wood und des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) gründete sich der Verein «Neandertal – Verein für autofreies Leben», der sich später in «Autofreies Wohnen e.V.» umbenannte. Ziel war es, einem autofreien Wohnprojekt in Hamburg den Weg zu bahnen. Als ideales Gelände hatte der Verein mit inzwischen über 1000 Sympathisanten schon bald die Saarlandstrasse im Auge. Zwei Interessengruppen, die Wohnungseigentümergeinschaft «Barmbeker Stich» (WEG) und die Mietergenossenschaft «Wohnwarft», bildeten sich.

Gemeinsam wandte man sich an die Stadt, der das Gelände gehörte, und profitierte dabei von einem deutschlandweit einmaligen «Anhandgabe-Verfahren»: Genossenschaften, die Interesse an einem Grundstück bekunden und von der Stadt den Zuschlag erhalten, müssen vorerst nichts zahlen. Ein Jahr lang haben sie Zeit, bevor der Kaufvertrag abgeschlossen werden muss. «Das hat uns Luft gegeben für eine solide und detaillierte Projektplanung», so Pusch. Nicht weniger als vier Investoren, die sich alle dem autofreien Konzept verpflichteten, teilten sich das Gelände auf und realisierten die vier Gebäude: Die WEG baute 18 Wohnungen; die Mietergenossenschaft «Wohnwarft» errichtete auf insgesamt 3100 Quadratmetern 31 Zwei- bis Fünf-Zimmer-Wohnungen, wofür die Mitglieder je nach Einkommen Anteilscheine von umgerechnet 300 bis 375 Franken pro Quadratmeter zeichneten und heute einkommensabhängig auch unterschiedlich hohe Mieten zahlen. Dritte im Bund ist die Organisation «Leben mit Behinderung Hamburg», die 14 Wohnungen für betreutes Wohnen behinderter Menschen erstellte. Als vierte Investorin klinkte sich die städtische Wohnungsbaugesellschaft GWG mit insgesamt 48 Mietwohnungen ins Projekt ein.

GEMEINSCHAFTSEINRICHTUNGEN STATT PARKPLÄTZE

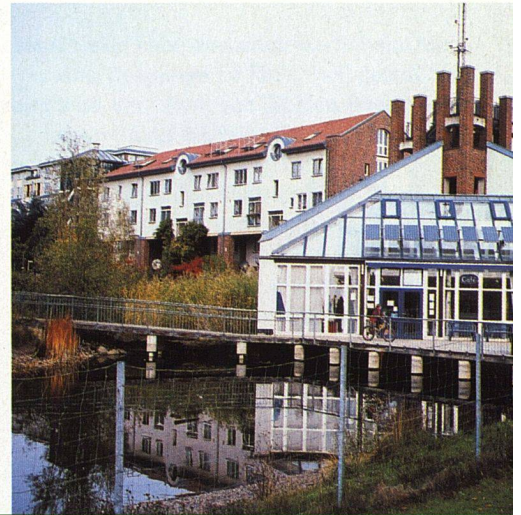
Die Baukosten für die Mietergenossenschaft waren mit rund 2890 Franken pro Quadratmeter veranschlagt; durch zusätzliche Förderung, etwa vom Bund für ökologische Bauweise, reduzierten sie sich laut Pusch nochmals um ein Viertel. Rund 840 000 Franken hätten die Projektgruppen durch die wenigen Autostellplätze und den Verzicht auf eine Tiefgarage eingespart, rechnet Pusch vor. «Geld, das wir investiert haben in Gemeinschaftseinrichtungen wie Fahrstühle und Mobiliar.» Alle zukünftigen Bewohner hatten von Beginn weg Einfluss auf die Gestaltung ihres Wohnumfelds. Von der Gestaltung der Wege und Treppenhäuser bis hin zur Grösse des Badezimmers – alles wurde gemeinsam diskutiert, verworfen oder akzeptiert. Heute ist die Saarlandstrasse zur Hälfte fertiggestellt. Die Siedlung setzt auch punkto Ökologie Massstäbe: Ein Teil der Gebäude ist in Niedrigenergie-Bauweise errichtet, die Waschmaschinen werden mit Regenwasser betrieben, ein eigenes Blockheizkraftwerk sorgt für Wärme, und auf dem Dach ist eine Fotovoltaikanlage installiert.

BERLINER HINTERHOF-IDYLLE

«Autofreie Ökosiedlung» nennt sich auch ein Wohnprojekt in Steglitz-Zehlendorf im Westen von Berlin. Doch wie viele so genannt autofreien Viertel, ist die Siedlung an der Mörchinger Strasse nur optisch autofrei. Es gibt zwar einen mehr oder weniger grossen autofreien Kernbereich, doch den Bewohnerinnen und Bewohnern stehen Parkplätze am Rand des Quartiers und eine Tiefgarage zur Verfügung. «Ich geniesse die Ruhe und die bessere Luft, und bin froh, dass die Kinder sorglos draussen spielen können», sagt Gabriele Erbstein. Die Mutter einer 14-jährigen Tochter lebt seit



Die «Autofreie Ökosiedlung» Berlin-Zehlendorf besitzt allerdings eine Tiefgarage und das Parkieren am Rand des Viertels ist erlaubt.



drei Jahren in der mit ökologischen Baustoffen errichteten Siedlung. Ihr Auto steht in der Garage unter der idyllisch-grünen Anlage, durch die ein renaturiertes Bächlein plätschert. Bauherrin der rund 200 Wohnungen aus den 80er-Jahren ist die Gemeinnützige Siedlungs- und Wohnbaugesellschaft (GSW), die in Berlin noch weitere optisch autofreie Siedlungen besitzt.

Der Traum vieler Familien, dass die Kinder zum Spielen gefahrlos nach draussen laufen können, ist in Berlin nur an wenigen Orten verwirklicht. Charakteristisch für die 3,5-Millionen-Stadt sind zahlreiche autofreie Innenhöfe, die sich nicht selten über mehrere miteinander verbundene Hofareale erstrecken. Ein besonders gelungenes Beispiel ist Riehmer's Hofgarten in Kreuzberg. Der zwischen 1881 und 1899 errichtete Innenhof verwirklicht den Traum vom beschaulichen Wohnen inmitten der Grossstadt. Um einen verkehrsberuhigten, verzweigten Platz mit schönem Kopfsteinpflaster sind 18 fünfgeschossige Wohnhäuser gruppiert, die durch eine Privatstrasse erschlossen werden. Büros und Arztpraxen haben sich eingemietet, und auch mehrere Familien wohnen hier.

PROJEKT PANKE: OHNE ZWANG

Noch sind in Berlin – wo neue Bauprojekte seit dem Mauerfall Alltag sind – nicht alle Würfel gefallen, was autofreies Wohnen betrifft. In Mitte, einem der dichtbesiedeltesten und geschäftigsten Viertel der Stadt, befindet sich eine riesige Brachfläche. Das über 13 Hektar grosse Areal, durch das träge ein Flüsschen namens Panke gluckst, gehört der Stadt. Im Sommer vergnügen sich hier die Beachvolleyballer und verleihen dem Ort einen Hauch von mediterranem Strandleben. Nun will eine Initiatorengruppe um den Archi-

itekten Markus Heller auf dem weitläufigen Gelände das autofreie Stadtviertel «An der Panke» errichten.

Der Entwurf sieht vor, dass rund 760 Wohnungen – konventionelle Mietwohnungen, Eigentums- und Genossenschaftswohnungen – entstehen sollen; hinzu kommen über 60 000 Quadratmeter für Büros, Kleingewerbe und Kultur. «Wir wollen uns klar vom konventionellen Städtebau unterscheiden, verfolgen aber einen pragmatischen Ansatz. Niemand muss sein Auto aufgeben, wenn er hierher ziehen will», sagt Heller. Das Projekt mit geplanten 0,15 Stellplätzen pro Wohnung richtet sich dennoch in erster Linie an autofreie Haushalte – und das sind in Berlin über 45 Prozent. Zu den Baukosten kann Heller noch keine Angaben machen, da der Grundstückspreis noch nicht feststeht.

GENOSSENSCHAFT ODER GEHEIMDIENST?

Die Lage, die Grösse und das Konzept des Projekts «An der Panke» sind einmalig. Die grüne Bezirksstadträtin Dorothee Dubrau würde eine Realisierung denn auch klar begrüssen. «Es wäre eine Aufwertung der umliegenden Wohn- und Geschäftsstrassen. In Berlin besteht Bedarf für solche Konzepte», sagt sie. Ob das autofreie Viertel tatsächlich verwirklicht werden kann, ist zum heutigen Zeitpunkt allerdings unsicher. Schon seit längerem befindet sich das Areal in einem Bieterverfahren – Investoren, die sich dafür interessieren, können dem Berliner Senat Angebote machen.

Heller hat unter anderem zwei Genossenschaften gefunden, die sich an seinem Projekt beteiligen würden – doch das reicht nicht aus, um den Zuschlag zu erhalten. Die derzeitige Marktsituation und die eigentlich mausarme Stadt lassen weitere potenzielle Investoren zurückschrecken. Nun sind zusätzlich dü-

tere Wolken aufgezogen: Wie vor kurzem bekannt wurde, interessiert sich der Bundesnachrichtendienst (BND) für das Gelände. Die Geheimdienstler suchen ein neues Hauptquartier in Berlin. Statt ein urbanes autofreies Zentrum könnte an der Panke dereinst also auch eine Hochsicherheitszone mit Agenten, Wachmännern und installierten Videokameras entstehen.

WIDERSTAND GEGEN AUTOS BRÖCKELT

An der Saarlandstrasse in Hamburg hat man ähnliche Probleme. Zwar klopfen keine Geheimagenten an, aber der Verein «Autofreies Wohnen e.V.» schlägt sich ebenfalls mit zögernden Behörden und fehlenden Investoren herum. Ob der Gewerberiegel, der die Bewohnerinnen und Bewohner endlich von der stark befahrenen Strasse abschotten soll, erstellt werden kann, ist fraglich. Und auch der Bau der restlichen drei Wohngebäude verzögert sich aus den genannten Gründen.

«Seit wir eine bürgerliche Regierung haben in Hamburg, hat es ein Projekt wie unseres schwieriger», sagt Rose Scharnowski, Geschäftsführerin von «Autofreies Wohnen e.V.». Im Moment stosse der Verein bei Verwaltung und Behörden auf verschlossene Türen, bedauert die Architektin. Komme hinzu, dass in Hamburg das Klima autofreundlicher sei als noch vor ein paar Jahren – auch in der Bevölkerung. «Viele Interessenten, die sich bei mir über die Siedlung informieren, finden es erst mal gut, dass keine Autos fahren dürfen. Sie verstehen jedoch nicht, weshalb sie deswegen komplett aufs eigene Auto verzichten müssen», sagt Scharnowski. Ob «autofrei» für die zweite Bauphase an der Saarlandstrasse so konsequent umgesetzt werden kann wie bisher, ist zum jetzigen Zeitpunkt deshalb mehr als ungewiss.

wohnenextra

Parkplätze sind ein wichtiger Kostenfaktor

Am Ende zahlen die Mieter

Text: Andreas Merz

Wer Häuser baut, muss auch für Parkplätze sorgen – egal, ob die späteren Bewohner Autos besitzen oder nicht. Doch die Vermietung überzähliger Parkplätze kann zum Problem werden. Wer am Ende dafür zur Kasse gebeten wird, sind die Mieter.

Gerade mal sechs Bewohner der Seniorenwohngenossenschaft Pestalozzi in Muttenz BL besitzen ein Auto. Dennoch gibt es in der Überbauung, die 24 Wohnungen umfasst, nicht weniger als 34 Parkplätze. «Die Gemeinde hat die Möglichkeit, bei Alterswohnungen weniger Parkraum vorzuschreiben», erklärt Jörg Hübschle von der Bau- und Verwaltungsgenossenschaft Wohnstadt, die das Bauprojekt geleitet hat. «Das hat sie allerdings nicht getan.»

Bezogen wurde die Siedlung im Februar 2002. Schon in der Planungsphase war bekannt, dass nur wenige Parkplätze nötig sein würden, wie Genossenschaftspräsident Hermann Bernhard erklärt. Laut Bauverordnung müssen im Baselbiet 1,3 Abstellplätze pro Wohnung erstellt werden, im Falle der Genossenschaft Pestalozzi wären es also 32 Plätze gewesen. Die Quote von 1,3 kann laut dem kantonalen Bauinspektorat in begründeten Fällen auf maximal 0,8 reduziert werden.

PARKRAUM STATT GRÜNRAUM

Doch die Gemeinde Muttenz verlangte 37 Plätze, laut Hermann Bernhard mit der Begründung, dass in den beiden Gebäuden zusätzliche Gäste- und Mansardenzimmer zur Verfügung stehen. Schliesslich konnte man sich auf 34 Plätze einigen. Der Muttenzer Bauverwalter Christoph Heitz begründet diese harte Linie mit dem Argument, die heutigen Alterswohnungen müssten nicht bis in alle Ewigkeit als solche genutzt werden: «Und im Nachhinein kann man keine zusätzlichen Parkplätze mehr erstellen.» Heitz war noch nicht im Amt, als mit der Genossenschaft Pestalozzi verhandelt wurde. Er unterstützt jedoch den Entscheid: «Wenn dieses Beispiel Schule macht, haben wir bei steigender Mobilität langfristig die Strassen mit Autos vollparkiert.»

Doch wo sollte die Genossenschaft die 34 Parkplätze unterbringen? Eine Tiefgarage kam nicht in Frage: «Wir hätten sonst eine zusätzliche Million Franken in den Voranschlag aufnehmen müssen», erklärt Bernhard. Mit einem Kniff wurden schliesslich zwölf Plätze



Die Seniorenwohngenossenschaft Pestalozzi in Muttenz BL musste Parkplätze bauen, die sie nicht braucht. Nun stehen die bekiesten Flächen im Innenhof leer, wertvoller Grünraum geht verloren.

sozusagen zum Verschwinden gebracht. Jörg Hübschle: «Wir haben jene Parkplätze, die sowieso nie benutzt werden, auf einen Kiesplatz in den Innenhof verlegt.» Sechs weitere Plätze wurden als überdachte Carports erstellt, die restlichen 16 mussten vor dem Haus angelegt werden. Zusätzliche Kosten seien den Bewohnern damit nicht entstanden, erklärt Bernhard. «Aber statt einem Grünstreifen haben wir jetzt «toten Raum» vor den Häusern.»

TEURE TIEFGARAGE

Sehr viel teurer hätten überzählige Parkplätze für die künftigen Mieter der Überbauung

Margrethenhof in Ballwil LU kommen können. Weil das Projekt in einer Schutzzone liegt, müssen sämtliche Parkplätze unterirdisch erstellt werden, wie der Treuhänder Beat Bachmann als Mitglied des Planungsteams erklärt. Bachmann hat im Rahmen der Recherche für ein Referat beim Verein Autofrei Wohnen Zug die Erstellungskosten für Parkplätze berechnet: Ein Platz in einer Einstellhalle kommt nach seiner Einschätzung auf mindestens 30 000 Franken zu stehen, ein oberirdischer Parkplatz ist rund zehnmal günstiger. Für den Margrethenhof hätte ein Platz rund 35 600 Franken gekostet. Im Fall einer Vermie-



Die Genossenschaft Drei Birken in Muttens BL hatte Glück: Sie konnte die überzähligen Plätze in der Tiefgarage der neuen Alterssiedlung schliesslich fremdvermieten.



Der Landanteil ist bei Parkplätzen ein wichtiger Kostenfaktor. Die selbstverwaltete Siedlung Schauburg in Hünenberg ZG besitzt sowohl unterirdische Parkplätze wie auch solche auf dem Dach der Einstellhalle. Ohne Landanteil kommen die Plätze auf 30 000 statt 37 000 Franken zu stehen.

tung wäre der Zins bei 188 Franken gelegen. In der Umgebung werden allerdings Plätze für rund 90 Franken feilgeboten. Das hätte für die künftigen Bewohner zur Folge, dass ihre Wohnungsmieten um 15 Prozent gestiegen wären. «In dieser Form ist das Projekt nicht realisierbar», stellt Bachmann fest. Weil es in der Kompetenz der Gemeinde liegt, die Zahl der Parkplätze herabzusetzen, wurde nun ein Vertreter des Gemeinderats ins Planungsteam aufgenommen.

STRENGE AUSLEGUNG

In Ballwil werden laut dem kommunalen Baureglement pro Wohnung zwei Abstellplätze verlangt. Im Kanton Baselland ist die Situation anders: Die geforderten 1,3 Parkplätze pro Wohnung sind vom Kanton vorgeschrieben. Bei Alterswohnungen kann diese Zahl «fallweise» reduziert werden, wie es in der Verordnung zum Baugesetz heisst. Laut Raphael Burkolter vom Bauinspektorat liegt die

Abklärung für eine Reduktion «grundsätzlich bei uns». Man richte sich beim Entscheid jedoch nach den kommunalen Behörden. Auch die Genossenschaft Drei Birken biss sich dabei die Zähne aus: Sie hat in Muttens eine Alterssiedlung erstellt, die im Mai 2003 bezogen wurde. Für die 18 Wohnungen musste die Genossenschaft 18 unterirdische Parkplätze erstellen, dazu kamen sechs oberirdische Besucherplätze, wie Verwalter Karl Martin erläutert. «Wir konnten damals nachweisen, dass sechs Plätze überzählig sein würden.» Ausserdem seien in der Umgebung rund 50 Parkplätze vorhanden, und die öffentlichen Verkehrsmittel befänden sich nur 50 Meter weit entfernt. «Diese Argumente haben bei der Gemeinde nichts genutzt», so Martin.

SCHWIERIGE BERECHNUNG

Immerhin können die sechs Parkplätze heute für je 120 Franken vermietet werden. Die Art

des Objekts habe dies erleichtert, meint Martin: «Die Tiefgarage ist klein, hell gestrichen und wird vor allem von älteren Bewohnern benutzt.» Ob der Mietzins die Erstellungskosten deckt, weiss er jedoch nicht. Laut Patrick Widmann, der bei der Generalunternehmung Mobag für den Bau zuständig war, kam ein Parkplatz auf vergleichsweise tiefe 20 000 Franken zu stehen.

Die Berechnung der Kosten eines Abstellplatzes ist allerdings kompliziert: «Es gibt dazu keinen Schlüssel», erklärt Beat Bachmann. Dass zum Beispiel bei Aussenparkplätzen der Wert des Landes miteinbezogen werden müsste, scheint auf der Hand zu liegen, wird aber nicht in jedem Fall so praktiziert. Zum Beispiel bei der selbstverwalteten Wohnsiedlung Schauburg in Hünenberg ZG, die 1997 erweitert wurde. Ein Teil der Parkplätze kam unter den Neubau zu liegen, der andere Teil auf das Dach der bestehenden Einstellhalle. Weil kein Landanteil berechnet wurde, kostete damit ein Platz knapp 30 000 Franken. Inklusive Land wäre er auf 37 000 Franken zu stehen gekommen, wie Bachmann ausgerechnet hat. Die freien Parkplätze können deshalb verhältnismässig teuer vermietet werden.

PROBLEM GRATISPARKPLÄTZE

Bachmann weist aber auch auf die Leerstandsquote von fünf bis zehn Prozent hin: Sie habe damit zu tun, dass in unmittelbarer Nähe Gratisparkplätze liegen. Die Frage, ob überzählige Pflichtparkplätze kostendeckend vermietet werden können, hängt damit stark vom Angebot in der Umgebung ab. Gibt es in der Nachbarschaft kostenlose Plätze oder ist das Zinsniveau tief, haben die Mieter der Siedlung das Nachsehen. *wohnenextra*

«Gefordert ist die Politik»



Beat Bachmann ist Treuhänder in Ballwil LU. Er ist unter anderem als Berater von vorwiegend gemeinnützigen Wohnbauträgern tätig und hat sich intensiv mit der Frage der Kosten von Parkraum befasst.

wohnen extra: Parkplätze in Einstellhallen können meist nicht zu Preisen vermietet werden, welche die Erstellungskosten decken. Kann man also sagen, dass der Parkraum von den Mietern finanziert wird?

Beat Bachmann: Ja, das ist so. Und zwar von allen Mietern, also auch von jenen, die gar kein Auto haben.

Angenommen, eine Genossenschaft möchte vollständig auf Autos und Parkplätze verzichten: Warum sperren sich die Behörden dagegen?

Einerseits sind da natürlich die Bauvorschriften. Wenn es um den Ermessensspielraum der Behörden geht, wird mir meistens gesagt: «Die Leute haben doch einfach Autos.» Die Behörden gehen davon aus, dass auf einen Haushalt zwei Autos kommen. Sie sind sich einfach nicht bewusst, dass es Leute gibt, die weder ein Auto haben noch eines haben wollen. Oder die zugunsten einer tieferen Miete und eines attraktiver gestalteten Aussenraums gerne auf ein Auto verzichten würden.

Wäre es denn aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen überhaupt möglich, vollständig auf Parkplätze zu verzichten?

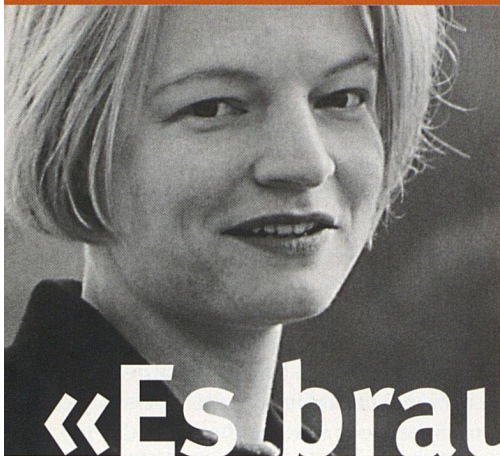
Ja, das wäre kein Problem. Im Kanton Luzern ist in den kommunalen Bau- und Zonenord-

nungen festgehalten, dass eine Ersatzabgabe verlangt werden kann, wenn die Erstellung von Parkraum aus zwingendem Grund nicht möglich ist.

Die Vermietbarkeit der überzähligen Parkplätze einer Siedlung hängt vom Parkraumangebot in der Umgebung ab. Dieses lässt sich von den Mietern nicht beeinflussen. Wie könnte dieses Problem gelöst werden?

Mit politischer Arbeit, eindeutig. Man muss Druck machen, dass in einer Gemeinde oder Stadt sämtliche Parkplätze bewirtschaftet werden. Ich bin ja selbst nicht anders: Wenn ich an einem Ort etwas kostenlos erhalte, für das ich anderswo bezahlen muss, wähle ich die Gratisvariante. Öffentliche Parkplätze müssen etwas kosten. Dann kommt vielleicht auch bei weniger kritischen Personen ein Umdenken in Gang.

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

Der Autoverkehr nimmt weiter zu, in Zürichs Quartieren wird es mitunter eng. Der Stadtrat will nun überprüfen, wie autofreie Haushalte gefördert werden könnten.



Autofrei wohnen in Zürich – Baugenossenschaften wünschen städtisches Pilotprojekt

Potenzial vorhanden

Text: Richard Liechti

Die Stadtzürcher Baugenossenschaften und ihre BewohnerInnen stehen dem autoarmen oder gar autofreien Wohnen mehrheitlich positiv gegenüber. Das zeigt eine neue Untersuchung.

Das Geographische Institut der Universität Zürich hat letzten Sommer eine Studie zum Thema «Autofreies/-armes Wohnen» abgeschlossen. Studenten erhoben zunächst bei allen Stadtzürcher Baugenossenschaften Daten zu Parkplatzsituation, Siedlungsstruktur, Mieterschaft usw. und klärten das Interesse an der Thematik ab. Danach untersuchten sie vier ausgewählte Genossenschaften vertieft, wobei sie sowohl Vorstände wie BewohnerInnen befragten.

Auftraggeberin dieser Grundlagenerhebung war die Stadt Zürich. Sie möchte so die Möglichkeiten zur Förderung autofreier Haushalte prüfen. Zudem sollen Erkenntnisse über die mögliche Umsetzung einer autofreien Pilot-siedlung gewonnen werden. Diese Bemühungen der Stadtzürcher Verkehrsplanung sind sinnvoll: In den letzten Jahrzehnten ist die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums wegen des zunehmenden Autoverkehrs stark eingeschränkt worden. Negative Begleiterscheinungen wie Lärm, Luftverschmutzung und Unfallgefahren beeinträchtigen die Lebensqualität der BewohnerInnen. Werden sie zu gross, ziehen die Menschen aus der Stadt weg – um als Pendler das Verkehrschaos wiederum zu vergrössern.

STADT SOLL INITIATIVE ERGREIFEN

Die vielleicht wichtigsten Erkenntnisse aus der Studie: Das Interesse am Thema auto-

freies und autoarmes Wohnen ist bei den Genossenschaften durchaus vorhanden. Sie stehen entsprechenden Bemühungen der Stadt positiv gegenüber. Allerdings: Keine kann sich vorstellen, kurz- oder mittelfristig eine Siedlung autofrei zu gestalten. Man wünscht sich vielmehr, dass die Initiative für eine solche Pilotsiedlung von der Stadt kommt. Keinesfalls mögen sich die Baugenossenschaften in einer «erzieherischen» Rolle sehen und stehen deshalb auch finanziellen Anreizen für den Verzicht aufs Auto kritisch gegenüber. Andererseits unterstützen sie die «Autolosen», indem sie Mobility-Standplätze einrichten oder für genügend Velo-abstellplätze sorgen.

Das Thema «Auto» ist bei den Genossenschaften vor allem auch deshalb aktuell, weil es vielerorts – gerade bei älteren Siedlungen – an Parkplätzen fehlt. Eine Erhöhung der autofreien Haushalte ist deshalb ein häufig geäusselter Wunsch. Manche Baugenossenschaften halten ihr Parkplatzangebot auch bewusst klein – oder möchten dies tun, wenn es die Parkplatzverordnung zuliesse –, um die Verkehrsbelastung im Quartier möglichst tief zu halten. Weitere Erkenntnis der Befragung: Bei neuen Siedlungen kommt es immer wieder vor, dass wegen der gesetzlichen Vorschriften mehr Parkplätze – zumeist in Tiefgaragen – gebaut werden müssen, als man nachher wirklich braucht.

HOHE AKZEPTANZ BEI BEWOHNERINNEN

Und wie steht es mit den SiedlungsbewohnerInnen? In den vier näher untersuchten Genossenschaften kommen sie weitgehend ohne Motorfahrzeug aus – für den Arbeitsweg etwa brauchen es nur gerade 17 Prozent. Man benützt den öffentlichen Verkehr, das Fahrrad oder geht zu Fuss – und ist mit der eigenen «Verkehrssituation» zu 95 Prozent zufrieden. Auf die Frage, ob sie gerne in einer autofreien/-armen Siedlung wohnen möchten, antworteten 71 Prozent mit ja. Daraus lässt sich folgern, dass auch viele AutofahrerInnen in einem derartigen Umfeld leben möchten, beträgt der Anteil autofreier Haushalte in den befragten Siedlungen doch nur 40 Prozent. Mietzinssenkungen als Anreiz für ein Leben ohne Auto befürworten dagegen nur gerade 13 Prozent der BewohnerInnen. Als Motivation fürs Umsteigen sehen die Befragten eher günstigere Preise für den öffentlichen Verkehr, Carsharing-Angebote, kürzere Arbeitswege und einer allgemeinen Verkehrsberuhigung im Quartier. Fazit: Die Akzeptanz für autofreies/-armes Wohnen ist bei den BewohnerInnen recht hoch – das Potential für autofreie Siedlungen ist vorhanden. *wohnenextra*

Die Studie «Autofreies/-armes Wohnen» kann unter www.stzh.ch/taz/planen/verkehrskonzept.htm heruntergeladen werden.

Foto: Ferenc Hamza

Teile und fahre

Text: Herbert Fischer

Mit der Kundenkarte (vorne) identifiziert sich der Benützer des reservierten Wagens via Bordcomputer (an der Windschutzscheibe), der die erforderlichen Daten via SMS erhalten hat. Dann werden Zentralverriegelung und Wegfahrsperre gelöst und los gehts.

1700 Fahrzeuge an 950 Standorten in der ganzen Schweiz, die rund um die Uhr reservierbar sind – das bietet Mobility CarSharing Schweiz seinen rund 56 000 Kunden. Das Unternehmen mit 110 Vollzeitstellen hat eine erst kurze, aber äusserst erfolgreiche Geschichte hinter sich. Es bietet ökologisch sinnvolle «Autoteilet»-Lösungen an – auch für Genossenschaften und Siedlungen.



Peter Muheim (43) ist Mitglied der Geschäftsleitung der Genossenschaft Mobility mit Hauptsitz in Luzern. Der grüne Politiker ist gelernter Raum- und Siedlungsplaner – Visionär, Pragmatiker und Praktiker in einem also. Wenn er nach den Wurzeln von Mobility gefragt wird, berichtet er nicht allein über Fakten und Figuren, sondern weiss auch aufschlussreiche politische Hintergründe aus der Anfangszeit zu erklären.

Entstanden nämlich ist diese Erfolgsstory aus einer Fusion. Jener der Genossenschaften AutoTeilet in Stans (ATG) und ShareCom in Zürich im Jahre 1987. Peter Muheim: «Beide waren sie während zehn Jahren erfolgreich und sind stets gewachsen. Sie haben zwar

immer wieder miteinander geredet, aber es gab lange Zeit auch noch ideologische Differenzen.»

ANFANGS STRENGES GENOSSENSCHAFTSPRINZIP

Zum Vergleich: ShareCom in Zürich warb mit «Nutzen statt besitzen», einem aus heutiger Sicht geradezu ideologisch besetzten Slogan. Vor allem auch im Vergleich mit jenem der AutoTeilet Genossenschaft im Nidwalden: «Auto auf Abruf». Verbunden hatte beide jedoch die Idee, Autos nicht selber zu besitzen, sondern sich für deren Benützung einer Genossenschaft anzuschliessen. Obwohl die ATG wie auch ShareCom waren aus

jeweils einem Dutzend Leuten hervorgegangen, die sich gemeinsam ein Fahrzeug angeschafft hatten. Bald schon reifte in ihnen die Genossenschaftsidee und so institutionalisierten sie sich denn auch rechtlich. Auch aus Gründen der Wachstumsfähigkeit, was wiederum den Vorteil brachte, unabhängig von den Banken relativ schnell relativ viel Kapital aufbringen zu können. Ganz zu schweigen von der Identifikationsfunktion der Genossenschaft, deren Genossen ja ihre eigenen Fahrzeuge fuhren.

Bis 1995 funktionierte dieses strenge Genossenschaftsprinzip, dann wurde es von der ATG aufgebrochen. Fortan konnten auch Jahresabos gelöst werden, was 1997 bei der Vereinigung zu Mobility CarSharing Schweiz beibehalten worden ist. Von den heute 56 000 Kundinnen und Kunden – davon 4000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Firmen, Organisationen und öffentlichen Verwaltungen – sind noch 45 Prozent Genossenschafterinnen oder Genossenschafter.

ALLES INKLUSIVE

Die Genossenschafter fahren am günstigsten. Sie zeichnen einen Anteilschein von 1000 Franken und eine einmalige Eintrittsgebühr (250 Franken). Wie andere Benützer («Jahresabo») zahlen sie z.B. drei Franken pro Stunde für einen Combi (nachts: 60 Rappen), aber nur 53 statt 66 Rappen pro gefahrenen Kilometer. ►

Wie Mobility argumentiert

Kunde bei Mobility CarSharing Schweiz zu sein, bringt eine Reihe von Vorteilen:

- 1700 Fahrzeuge an 950 Standorten, die 24 Stunden am Tag zur Verfügung stehen.
- Acht Fahrzeugkategorien, vom Smart bis zum Transporter, ermöglichen für jede Fahrt das richtige Auto.
- Einfaches und transparentes Kostensystem, basierend auf Stunden- und Kilometertarifen.
- Bequeme Monatsrechnung mit offen dargelegten Preisen für den Autogebrauch.

- Keine versteckten Fixkosten für Parkplatz, Versicherung, Reparaturen, Service, Pneu usw.
- Keine Benzinkosten. Im Preis ist alles inbegriffen.
- Einfach sofort verfügbar, schon für eine Stunde, aber auch tage- und wochenweise.
- Rabattierter Zugriff auf das Hertz-Angebot.

Weitere Informationen: www.mobility.ch

Mobility für Genossenschaften: So einfach wie die Waschküchen-Benützung

Als ideale Lösung bietet sich Mobility für Genossenschaften, für ganze Siedlungen oder Quartiere an. Peter Muheim: «Das Auto kann genauso benützt werden wie andere Gemeinschaftseinrichtungen – etwa eine Waschküche. Auch dort bezahlen die Mieterinnen und Mieter einfach eine Benützungsgebühr.» Entsprechende Einzelbeispiele mit einem bis drei Mobility-Fahrzeugen gibt es laut Muheim bereits, so etwa bei den Zürcher Baugenossenschaften Kraftwerk1 oder Vrenelsgärtli; weitere Projekte sind in Planung.

Muheim verweist auf die beachtlichen Effekte der gemeinsamen Autobenützung im dichtbesiedelten Raum: Dank geringerem Bedarf sind – je nach gesetzlichen Grundlagen – weniger Pflichtparkplätze erforderlich. Dadurch kann Platz gespart oder für andere Zwecke verwendet werden. Eine Siedlung mit einem eigenen Mobility-Standplatz ist auch ein Argument, dort zu wohnen und sich Mobility anzuschliessen. Genossenschaften können dafür eine Anschubfinanzierung und eine Defizitgarantie leisten. Peter Muheim: «Nach drei,

vielleicht vier Jahren wird der Standplatz kostendeckend betrieben.»

Zum Beispiel bei Diskussionen über den Bau teurer Tiefgaragen kann sich laut dem Mitglied der Mobility-Geschäftsführung eine Debatte über das Carsharing als Alternative dazu «sicher als höchst interessant erweisen». Und erst recht, wenn Siedlungen und Quartiere neu geplant werden oder in bestehenden Überbauungen fehlende Parkplätze für teures Geld nachträglich neu erstellt werden sollen.

Ab 100 Kilometer wirds günstiger, dann zahlen Genossen und Abonnenten gleichermassen 33 Rappen für jeden weiteren Kilometer. Im Fahrtarif sind alle Aufwände wie Benzin, Parkplatzmiete, Reparaturen, Service usw. enthalten. Wer im selben Haushalt wie ein Genossenschaftsmitglied lebt, kann für 100 Franken einen zusätzlichen Anteilschein erwerben (zuzüglich Eintrittsgebühr von 250 Franken). Die meisten Genossenschafter haben zuvor ein Schnupperabo (50 Franken während vier Monaten) oder ein Jahresabo zu

250 Franken (oder 150 in Kombination mit den meisten ÖV-Abos) ausprobiert.

«Es gibt Kunden, die fahren gar nie», weiss Peter Muheim. Sei es, weil sie einfach Mobility für eine gute Idee halten und sie deswegen unterstützen wollen; sei es, weil sie diese Möglichkeit offen halten, falls sie irgendwann einen Zweitwagen brauchen; sei es, weil sie einfach «für den Fall der Fälle» Zugriff zu einem Auto haben wollen, dieser Fall aber bisher noch nie eingetreten ist. Im Durchschnitt fahren Mobility-Kundinnen und Kunden pro Jahr 16 Mal, aber auch Spitzenkunden mit über 10 000 Franken Jahresumsatz zählen zur Mobility-Klientel.

AUTOMATISIERTE RESERVATION

Schnell und unkompliziert kommen sie zum gewünschten Zeitpunkt an einem der 950 Standorte im ganzen Land (davon 340 bei Bahnhöfen) zu einem der gewünschten insgesamt elf Fahrzeugtypen. Sie können rund um die Uhr eine Reservation anmelden. Dann begeben sie sich mit ihrer Kundenkarte zum Fahrzeugstandplatz und halten sie an den Checkpoint an der Fensterscheibe; per SMS hat dort zuvor die Reservationszentrale die Buchung angemeldet. Stimmen die Reservationsdaten im Bordcomputer mit der Kundenkarte überein, so öffnen sich die Zentralverriegelung und die Wegfahrsperrung. Und los gehts – so lange das Fahrzeug reserviert ist –, wohin auch immer.

«Das Fahrzeug muss an den Ausgangspunkt der Fahrt zurückgebracht werden», erklärt Peter Muheim, «der One-Way-Service ist zwar eine Vision, ist aber gar nicht so häufig gefragt.» Dies erklärt sich wohl nicht zuletzt durch die Dichte des Standortnetzes. Muheim berichtet beispielsweise von vielen Kundinnen und Kunden, die aus der Deutschschweiz mit dem Zug ins Tessin fahren und sich dort für einzelne oder mehrere Tage bei Mobility ein Auto reservieren: «Dies allein erklärt, warum wir im Tessin an so vielen Standplätzen

so viele Autos haben, die so häufig benützt werden.»

Attraktiv ist auch die Kooperation von Mobility CarSharing Schweiz mit dem Autovermieter Hertz. Sie verschafft den Mobility-Kundinnen und -Kunden einen stark rabattierten Zugriff auf das Hertz-Angebot. Je nach Dauer und Entfernung sind Fahrten mal mit Hertz-, mal mit Mobility-Autos günstiger. Das 24-Stunden-Dienstleistungscenter von Mobility berät ihre Kundschaft aktiv über das beste Angebot und übernimmt auch Buchung und Abrechnung.

DAS ÖFFENTLICHE AUTO

Peter Muheim: «Unsere Vision geht dahin, dass die Zahl von derzeit 3,5 Millionen Privatautos in der Schweiz begrenzt wird und der Anteil öffentlicher Autos stark zunimmt. Dadurch wird eine wesentlich effizientere Mobilität erreicht. Denn Nutzniesser des Carsharings – das haben verschiedene Studien gezeigt – ist in erster Linie der ÖV. Besonders im urbanen Umfeld ist das eigene Auto für viele Menschen eindeutig eine Last.»

Verwirklichte Visionen sind heute der schlüssellose Autobetrieb und die weitgehende Automatisierung des Mobility-Betriebs. Während bei den meisten Mobility-Autos noch ein im Handschuhfach deponierter Autoschlüssel zum Fahren benötigt wird, können die neuen Renault Megane II allein mit der Mobility-Card geöffnet und mit dem Startknopf in Betrieb gesetzt werden. Die Mobility-Kunden reservieren die Autos bereits zu über 80 Prozent über Internet, automatisches Telefonsystem oder mutieren Reservationen direkt am Bordcomputer. Mittels SMS werden die Reservationsdaten zum Auto und von dort die Fahrdaten an die Zentrale zurückgesendet, wo die Verrechnung vollautomatisch erfolgt. Für telefonische Reservationen und persönliche Auskünfte steht aber auch das Dienstleistungszentrum permanent zur Verfügung.

wohnenextra

Der Komiker Beat Schlatter ist Mobility-Genossenschafter. Auch für seine Tourneen benützt er die roten Fahrzeuge, hier an einem Standplatz bei der Sihlpost in Zürich.



Foto: Herbert Fischer

Eine nicht repräsentative Umfrage

Autofrei wohnen – was meinen Sie dazu?

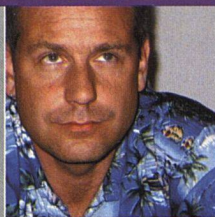
Interviews: Daniel Krucker

Fotos: zVg.



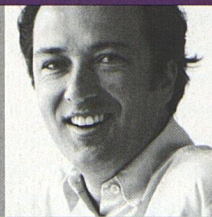
Herbert Birchler
Lehrer, Zürich

Für den Arbeitsweg benutze ich das Auto höchst selten. Da wir in der Stadt wohnen, brauchen wir es eher für Überlandfahrten, grössere Einkäufe oder wenn die Kinder an weiter weg liegende Orte gebracht werden müssen. In einer autofreien Siedlung zu leben, ginge wohl nur, wenn man gar kein Auto besitzt. Das Parkieren ginge ja sonst nur zu Lasten anderer Leute im Quartier. Ich denke auch, dass autofreie Siedlungen eher in einer Stadt zu realisieren sind. Und es müsste trotzdem Parkmöglichkeiten geben, wenn man mal mit einem Auto unterwegs ist oder auch für Gäste. Ganz ohne Auto auszukommen, kann ich mir schon vorstellen, eigentlich als Wunschvorstellung. Aber in die Realität umsetzen?



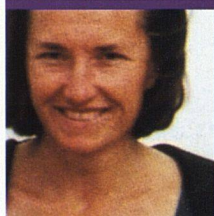
Marcel Robert-Tissot
Steinbildhauer, St. Gallen

Ich wohne und arbeite im selben Haus. Als Bildhauer bin ich aber beruflich auf ein Auto angewiesen. Ich muss ja regelmässig Material von A nach B bringen oder holen. In einer autofreien Siedlung zu leben, kann ich mir ehrlich gesagt nicht vorstellen. Für Familien wäre das sicher eine tolle Sache. Man braucht keine Angst zu haben wegen Unfällen und die Belastung durch Lärm und Abgase fällt weg. Ich selber bin jedoch ein stadtorientierter Single. Hätte ich kein Auto, müsste der Fahrplan der öffentlichen Verkehrsmittel so illusorisch komfortabel ausgebaut werden, dass ich mit einem Bus auch noch nachts um drei Uhr bis mehr oder weniger vor meine Haustür fahren kann.



Markus Knauss
Geschäftsführer VCS, Zürich

Ich habe gute Schuhe, ein Velo und ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs. Das Leben ohne Auto ist für viele Menschen der Normalfall. In Städten beträgt der Anteil der autofreien Haushalte bis gegen fünfzig Prozent. Leider bereiten uns die Autos in der Stadt trotzdem grosse Probleme. Die Strassen sind breit, die Trottoirs schmal und überall entstehen Parkierungswüsten für nicht genutzte Autos. Ich wünsche mir unbedingt autofreies Wohnen. Diese Gebiete müssen gut mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sein und vernünftige Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe bieten. Sind diese Voraussetzungen erfüllt, ist autofreies Wohnen in der Stadt, aber auch auf dem Land problemlos möglich.



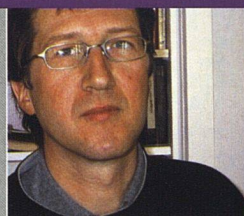
Judith Schriber
Familienfrau und Hauspflegerin, Bern

Ich selber kann gar nicht Autofahren. Und bis vor kurzem hatten wir kein eigenes Auto. Aber mein Mann hat vor knapp zwei Jahren einen Gebrauchtwagen gekauft, weil es aus beruflichen Gründen notwendig wurde. Ohne schlechtes Gewissen kann ich aber sagen, dass wir das Auto zu privaten Zwecken nur sehr selten gebrauchen. Selbst die Einkäufe erledigen wir immer noch zu Fuss oder mit dem Velo. Auch wenn wir ins Oberland fahren, benutzen wir die öffentlichen Verkehrsmittel, weil gerade die Kinder viel mehr sehen und erfahren als auf der Autostrasse. Ich weiss, dass in Bern die autofreie Siedlung Viererfeld entsteht, was ich sehr spannend finde. Wichtig bei solchen Projekten ist aber, dass der öffentliche Verkehr ausgebaut wird. Dabei denke ich vor allem an Agglomerations- oder Landgemeinden. Die Leute dort arbeiten ja oft in der Stadt. Und wenn sie zum Verzicht motiviert werden sollen, müssen sie schnell und einfach zu einem Bahnhof gelangen können.



Barbara Brügger
kaufmännische Angestellte, Luzern

Ich wohne auf dem Land – ausserhalb von Luzern. Deshalb bin ich auf ein Auto angewiesen. Ehrlich gesagt, weiss ich nicht mal genau, wie die öffentlichen Verbindungen von meinem Wohnort nach Luzern zur Arbeit sind. Ich bräuchte für die 20 Kilometer wohl eine gute Stunde. Autofreies Wohnen kann ich mir eher in der Stadt vorstellen, wo die öffentlichen Verbindungen schon sehr gut ausgebaut sind. Aber in der Stadt wohnen kommt für mich gar nicht in Frage. Ich bin ein Naturmensch und in meiner Freizeit täglich draussen unterwegs. Ich kann mir auch nicht vorstellen, dass in einer Siedlung nur Leute wohnen, die kein Auto besitzen. Also braucht es am Eingang zur Siedlung eine Einstellhalle oder sonstige Parkmöglichkeiten. Wildes Parkieren wäre ja auch kontraproduktiv.



Daniel Tinner
Geschäftsführer, Zürich

Mein Lieblingsvehikel ist das Velo. Nur wenn das Wetter sehr schlecht ist, benutze ich das Tram. Weil wir bei Mobility sind, haben wir auch gar kein eigenes Auto. Und wir wohnen eigentlich schon in einer autofreien Siedlung, der Zürcher Bau- und Wohngenossenschaft. Tatsächlich ist bei uns die kurzzeitige Parkplatzbenutzung manchmal ein Problem. Wir haben aber die Praxis, dass für Günterumschlag in den Innenhof gefahren werden darf, dann aber nach spätestens 20 Minuten das Fahrzeug wieder verschwinden muss. Einige von den Mietern haben privat im Quartier einen Parkplatz oder eine Garage gemietet. Ich glaube, dass eine autofreie Siedlung vom öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossen sein muss. Natürlich muss auch das Umfeld stimmen. Es wäre ja ziemlich absurd, wenn die Haustüren einer autofreien Siedlung direkt auf stark befahrene Strassen führten.

wohnenextra

Zeit zum Lesen

Mögen Sie Bücher? Tauchen Sie gerne in fantastische, lustige, traurige und spannende Geschichten ein? Mit etwas Glück gehören Sie zu den Gewinnern dieses Preisrätsels. Unter den richtigen Einsendungen verlosen wir drei Büchergutscheine im Wert von je CHF 100.–. Den Gutschein können Sie in der Buchhandlung

Ihrer Wahl einlösen. Senden Sie uns einfach eine Postkarte mit dem Lösungswort bis 30. März 2004 an Verlag *wohnen*, Preisrätsel, Postfach, 8057 Zürich. Absender nicht vergessen! Die GewinnerInnen werden ausgelost und schriftlich benachrichtigt. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

Frauenkosenamen	Präposition	Seemannsgruss	Zwerg der Edda	3. Fall (Abk.) Comic-Wikinger	Küchengerät	franz.: tief	dichter Rauch	organ. Stickstoffverbindung
Endsilbe		gelbliche Farbe	Wortteil: mehrfach			Schul-festsaal artig, brav		
häufig		Rauschmittel	Grundfische		Gestalt bei Wagner		Gesamtkunstwerk (franz.)	
schweiz. Bandmusiker (Vorn.)	schweiz. General Adria-insel			lat.: wo eine der Gezeiten		franz.: Gesetz	frz.: Meer	
		sonderbar Sing-vögel			Ort bei Luzern			
Ort bei Basel	folglich german. Volksstamm		Steuer Binde-wort		Stadt im Piemont		Stadt in Tirol	Zürcher Bühnen-Trio
		US-Foto-grafin † Frauenname				franz.: Ufer grosses Ansehen		
zu keiner Zeit	engl. Graf Rankge-wächse		Wasser-vogel arab. Dynastie			Milliarde (Abk.)		
	Beschä-digung Unter-nehmen		schweiz. Stausee Stadt in Serbien			Ton		
Ball-drehung			Kloster-vorsteher ein Golf-schläger		Empfeh-lung, Hinweis träge		Streit (engl.)	
Baby-kost		Strom durch Sibirien Lachse		franz.: Feuer streichb. Überzug		Kurz-form von Apéritif	frisch (Tempe-ratur)	
Dimen-sion	Männer-name Metall	Alpen-massiv Holz-splitter		in ... und Braus Frauen-kurzname		Polier-mittel engl.: weich		
				Südost-europäer		Musik: mehr chin. Kochtopf		
schweiz. Rock-sängerin (Vera)	1. grie-chischer Buch-stabe				Berg im Kanton Zürich			
	Blumen-insel im Boden-see							
Pass vom Wallis ins Tessin				Garten-gemüse				

Die GewinnerInnen des Kreuzworträtsels von extra 2/2003 sind:

Heinz Ruch
Höheweg 29
2502 Biel

Miranda Haegeli
Langobardenstrasse 13
3018 Bern

Trudy Ruesch-Bucher
Bellevue
1543 Grandcour

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----

Impressum:
wohnenextra
Ausgabe Dezember 03
Beilage zu *wohnen*
Nr. 12/03
Herausgeber:
SVW
Redaktion:
Redaktion *wohnen*
Konzeption, Layout und
Druckvorstufe:
Brandl & Schärer AG, Olten
Druck:
gdz AG, Zürich