

Protokoll

2. Austausch-Treffen Netzwerk Autofrei Wohnen Schweiz am 4. November 2008, Burgunderstrasse / Zentrum Fellergut, Bern-Bümpliz

verfasst von Samuel Bernhard, 5. November 2008

Anwesende:

- ngp AG für nachhaltiges Bauen - Projekt Burgunder: Stefan Geissbühler (Verwaltungsratsmitglied), Günther Ketterer (Verwaltungsratsmitglied), Hans Stucki (Verwaltungsratsmitglied)
- Wohnbaugenossenschaft Oberfeld, Ostermündigen: Andreas Blumenstein (Mitglied Verwaltung); Christine Zehnder (Geschäftsleiterin VCS Regionalgruppe Bern)
- Sihlbogen Leimbach: Ruth Bäumler (Planungsbüro Jud AG)
- Wohnbaugenossenschaft Gurzelen biel / bienne: Peter Wagner (Vorstandsmitglied)
- VCS St. Gallen / Appenzell: Andreas Bernhardsgrütter
- Kraftwerk1, Zürich: Martin Schmitz (Vorstandsmitglied)
- Mehrgenerationenhaus Winterthur: Jürg Altwegg (Vorstandsmitglied und Projektleiter), Martin Sonderegger (Vorstandsmitglied)
- Weitere Planungs- und Verkehrsfachleute: Regula Buchmüller (Leiterin Abt. Stadtentwicklung, Präsidialdirektion der Stadt Bern), Jürg Blattner (Stadt Bern, Verkehrsplanung) und Simon Seger (Büro mrs, Zürich)
- Fussverkehr Schweiz: Thomas Schweizer (Geschäftsleiter)
- Club der Autofreien der Schweiz CAS: Samuel Bernhard (Geschäftsleiter) und Dieter Steiner (Vizepräsident)

Adressen: siehe aktualisiertes Excel-Dokument

Begrüssung, Besichtigung Baugrube und Führung durch nähere Umgebung des Projektes

Samuel Bernhard begrüsst die Anwesenden und übergibt das Wort an den Gastgeber, Stefan Geissbühler vom Projekt Burgunder. Dieser führt die Anwesenden zu der Baugrube, wo im August 2008 mit den Bauarbeiten begonnen wurde. Der Architekt Theo Gurtner, Stefan Geissbühler und Günther Ketterer führten die Teilnehmenden anschliessend in die Details der Planung ein. Abgegeben wurde eine umfassende Dokumentation des Projektes. Weitere Informationen finden sich auf der Website: www.ngp-ag.ch.

Anschliessend an die Besichtigung der Baugrube wurden die Teilnehmenden von Hans Stucki durch die nähere Umgebung des Standortes geführt. Dabei konnten sie anschaulich erleben, wie nahe gelegen alle wichtigen Infrastrukturen um das Projekt Burgunder angeordnet sind. Zu erwähnen ist insbesondere die perfekte öV-Erschliessung mit dem S-Bahnhof Bern-Bümpliz Süd und Bus in wenigen 100 Meter Entfernung, die nahegelegenen Einkaufsmöglichkeiten, Kulturzentrum, Beizen wie auch die - für Auswärtige - erstaunliche Vielfalt an beschaulichen Plätzen zur Erholung mitten im Zentrum von Bümpliz. Grosse Augen machten die Teilnehmenden ob der grossen Fülle an historischer Bausubstanz.

Nach dem Rundgang durch Bümpliz gelangten die Teilnehmenden ins Zentrum Fellergut, wo die Tagung von Samuel Bernhard eröffnet wurde. Die Teilnehmenden stellten sich und die vertretenen Projekte kurz vor.

Inputreferat Stadt Bern

vergleiche separate Folien auf www.clubderautofreien.ch -> Spezial: Autofrei Wohnen

Regula Buchmüller, Leiterin Abteilung Stadtentwicklung in der Präsidialdirektion der Stadt Bern, legte die gemeinderätlichen Strategien dar. Eines der Hauptziele ist die Steigerung der Bevölkerungszahl nach dem Abschwung ab den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts von circa 150'000 auf 125'000. Die Leute sollen

zurück in die Stadt geholt, die Pendlerströme damit verkleinert werden. Es wurden detaillierte Untersuchungen über das Zielpublikum und deren Bedürfnisse an die Wohnungsqualität durchgeführt. Die Zielgruppen 50+ und 20- (Familien mit Kindern) stehen dabei im Vordergrund und damit ein genügend grosses Angebot an Grosswohnungen. Innovative Projekte wie das Viererfeld und Burgunder liegen auf der Linie der gemeinderätlichen Strategie. Leider wurde das Projekt Viererfeld vom Stimmvolk aus drei Gründen abgelehnt: 1. Überbauung von Grünland, 2. Widerstand aus dem Quartier und 3. Generelle Ablehnung eines Autofrei-Projekts. Schliesslich führte Regula Buchmüller aus, wie der boomende Westen der Stadt Bern zur Erreichung der gestellten Ziele beiträgt. Für das gesamte Stadtgebiet soll die Lebensqualität gesteigert werden, indem Infrastrukturbauten (Feuerwehr, Werkhöfe etc.) an die Peripherie gelegt und der freiwerdende Raum für Wohnungen, Dienstleistungen und Freiräume genutzt werden.

Diskussion

Christine Zehnder fragt, wieso autofreie und autoarme Nutzungen nicht in die Planung eingegangen seien und wie die Thematik der aktiven Förderung in der Stadt diskutiert werde.

Regula Buchmüller antwortet, dass bei jeder Planung geschaut wird, ob Autofrei Sinn macht, die Bestimmungen der Stadt seien aber ins übergeordnete kantonale Recht eingebettet, daher müsse immer mit Ausnahmen gearbeitet werden.

Jürg Blattner thematisiert die Übernutzung des umliegenden Raumes (Parkierung ausserhalb autofreier Zonen). Es brauche eine gemeinsame Anstrengung verschiedener Partner und eben auch privatrechtliche Verträge mit der Bindung der Mieter, damit es nicht zu Übernutzungen komme.

Christine Zehnder meint, dies sei kein Problem, die Autofrei-Quote liege in Bern nahe bei 50%. Leben ohne (eigenes) Auto sei völlig normal.

Stefan Geissbühler verweist hierzu auch auf die Absatzprobleme bei der Vermietung von Parkplätzen in Einstellhallen.

Jürg Blattner entgegnet, dass dagegen die Parkkarten überbucht wären, die Leute wären halt schlau.

Thomas Schweizer pflichtet dem bei, es gebe Leute, die im Winter das Auto in der Einstellhalle und im Sommer draussen parkieren. Die Behörden wären hier aber gefordert, Lösungen zu finden, solche Spielchen zu unterbinden. Eine Lösung wäre beispielsweise die Aufhebung von blauen Zonen.

Jürg Blattner antwortet, dass dann Reklamationen von Anwohnern sofort folgen würden.

Jürg Altwegg erklärt, dass in Winterthur pro gebaute Wohnung ein Parkplatz (PP) erstellt werden müsste, ob dies an anderen Orten auch so sei.

Jürg Blattner erklärt die Situation für Bern. Hier hätte der Kanton der Stadt eine restriktivere Lösung aufgezungen.

Regula Buchmüller ergänzt: Für Wohnungen bis 120 m² gelten 0.75 bis 1.25 PP, ab 120 m² gelten 1 bis 2 PP. Damit die Autofreiheit erreicht werden könnte, müsste mit individuellen Projekten und Gestaltungsplänen sowie mit Ausnahmeregelungen mit Ersatzabgaben gearbeitet werden.

Andreas Blumenstein nennt das Beispiel Stöckacher Süd, wo 20 PP auf 100 Wohnungen kommen. Dies sei ja gemäss Definition autofrei. Er fragt, woher diese Bestimmungen bei der Ausschreibung des Wettbewerbs kommen.

Jürg Blattner und Regula Buchmüller wissen es nicht genau, vermuten aber einen Überbauungsplan mit einer Ausnahmeregelung.

Thomas Schweizer regt an, einmal eine Übersicht zu erstellen, wie viele PP es im Bestand gebe.

Hans Stucki erklärt, dass es grössere innenstädtische Bereiche gebe, die wenig PP hätten.

Thomas Schweizer meint, der an sich positive Befund sei zu wenig bekannt, dann müsste dies besser kommuniziert werden.

Stefan Geissbühler fragt, ob es für bestimmte Kategorien von neu erstellten Wohnungen in der Stadt Probleme bei der Vermietung gebe und ob das Autofrei-Argument für einen Investor überhaupt zum Bumerang werden könne.

Regula Buchmüller antwortet, dass relativ teure aber nicht optimal erschlossene Wohnungen schwierig zu vermieten seien. Da es in der Stadt aber nur wenig schlecht erschlossene Standorte gebe und dies das Hauptkriterium bei der Vermietung von Autofrei-Wohnungen sei, sehe sie für diese keine Absatzprobleme, solange diese nicht in grösserer Zahl gebaut werden.

Andreas Blumenstein verweist auf die Marktstudie von Stadt und Kanton Bern, Gemeinde Ostermundigen und der Wohnbaugenossenschaft Oberfeld, welche aufgezeigt habe, dass im Grossraum Bern 8% der Haushalte bereit sind, die Autofreiheit vertraglich zu garantieren. Allerdings konnte auch aufgezeigt werden, dass es für die vier untersuchten Standorte tatsächlich erhebliche Unterschiede gebe.

Stand in den Projekten

Projekt Oberfeld der WBG Oberfeld, Ostermundigen

vergleiche Protokoll der Veranstaltung vom 28. Mai 2008 und separate Folien auf: www.clubderautofreien.ch -> Spezial: Autofrei Wohnen

Andreas Blumenstein erklärt, dass die Landkaufverhandlungen mit der Stadt noch nicht erfolgreich abgeschlossen werden konnten. Insgesamt stünden nun CHF 2 Mio an Kapital durch Genossenschafter und Darlehen zur Verfügung, 80% davon sei einbezahlt. Der Grossteil müsse aber durch Investoren eingebracht werden. Einer der drei Investoren, die der Stadt Bern als Konsortium das Land abkaufen will, ist im September aus wirtschaftlichen Überlegungen ausgestiegen. Zurzeit läuft die Suche nach einem neuen Investor. Dieser müsse bis April 2009 gefunden sein.

Diskussion

Hans Stucki fragt, wie viel des zur Verfügung stehenden Kapitals für Planungsarbeiten verwendet worden seien.

Andreas Blumenstein antwortet, dass bis jetzt circa CHF 100'000.- verwendet worden seien. Viel Arbeit sei ehrenamtlich geleistet worden und die Investition in fundierte planerische Grundlagen, aufbereitete Unterlagen und eine offene transparente und kontinuierliche Kommunikation hätten sich gegenüber möglichen Investoren, der Stadt wie auch den GenossenschafterInnen gelohnt. Sie könnten eine grosse Solidarität feststellen und sind guter Dinge, dass die Ziele erreicht werden können.

Hans Stucki will wissen, ob die Stadt Zinsaufschub gewährt.

Andreas Blumenstein erklärt, dass dies nicht der Fall sei. Dieser müsse mit dem vorhandenen Kapital beglichen werden.

Projekt Sihbogen der Zurlinden Baugenossenschaft, Zürich-Leimbach

Vergleiche auch Protokolle der Veranstaltungen vom 15. November 2007 und 28. Mai 2008

Ruth Bäumler erklärt, dass das Projekt aus zwei Gründen stockt: Zum einen behandelt die Verkehrskommission im Gemeinderat die Änderung der Parkplatzverordnung (PPV), welche Autofrei Wohnen-Projekte unter gewissen Bedingungen (Mobilitätskonzept, Controlling, Nachweis, dass die reguläre Anzahl PP bei Bedarf erstellt werden könnte) ermöglicht, zurzeit nicht weiter. Diese Entwicklung sei aber deshalb nicht so schlimm, weil es im Moment zwei hängige Rekurse gebe, welche aber gar nicht die Autofreiheit betreffen.

Diskussion

Thomas Schweizer hält fest, dass es für gewisse Punkte aus der neuen PPV keinen Aufschub gebe, im Moment seien also Elemente aus der alten wie auch aus der neuen PPV gültig.

Projekt Gurzelen der WBG Gurzelen, Biel

Peter Wagner skizziert die Situation in Biel. Das geplante Projekt der WBG Gurzelen liegt in Biel-Ost, Richtung Fussballstadion, circa einen Kilometer entfernt vom Stadtzentrum. Die Stadt Biel hat vor einem Jahr die Zusicherung gegeben, Land abzutreten. Ein Projekt für 36 Wohnungen wurde eingegeben, dafür wurde im Januar 2008 eine Voreingabe bei der Stadt gemacht. Gefordert wurde als Antwort auf diese, dass eine Ge-

samtplanung gemacht werden müsse. Am 30. November wird nun über einen Bebauungsplan abgestimmt. Nach diesem Zeitpunkt gibt es für eine konkrete Projekteingabe klare Verhältnisse. Ein Argument in Biel ist ebenfalls die Übernutzungsthematik (Parkieren in der Nachbarschaft). Wegen der Akzeptanz bei der Bevölkerung wurde das Projekt nicht autofrei und nur an der untersten Grenze autoarm konzipiert. Die Überlegung: mit 0.7 PP geht das Projekt durch. Vorgesehen sind Veloparkplätze direkt beim Siedlungseingang und zusätzlich (für teurere Modelle) Veloparkplätze bei den Hauseingängen. Geplant ist das Projekt im Minergie-P-Eco-Standard. Eingebettet in das Konzept sind weitreichende Angebote für die sanfte Mobilität (beispielsweise Elektro-Bikes). Ziel sei es aber durchaus, MieterInnen ohne Parkplatzbedarf zu finden, d.h. die gebauten Parkplätze nicht vollständig zu nutzen.

Diskussion

Günther Ketterer erwähnt zur Thematik Akzeptanz der Bevölkerung, dass es beim Projekt Burgunder zu keiner einzigen Einsprache gekommen sei, nicht zuletzt, weil dieses gerade auto- und somit auch weitgehend emissionsfrei konzipiert ist.

Projekt des VCS St. Gallen

Andreas Bernhardsgrütter informiert über die Bestrebungen in St. Gallen. Aktuell ist immer noch das Güterbahnhofareal. Anhand dieses soll die Diskussion über das Autofreie Wohnen in St. Gallen verstärkt und konkretisiert werden. Durchgeführt wurde eine öffentliche Führung mit Referaten und Diskussion im Güterbahnhofareal. Die Initianten des VCS haben nun die Absicht, demnächst mit dem Investor, den SBB-Immobilien, zusammenzukommen. Dabei sollen die Argumente für das Autofreie Wohnen eingebracht werden.

Projekt des Vereins Mehrgenerationenhaus in Winterthur

Jürg Altwegg informiert über das geplante Projekt, welches die Solidarität unter den Generationen fördern soll. Es besteht der feste Wille, dieses Projekt mit weniger als einem Parkplatz pro Wohnung zu erstellen, obwohl dieses Modell in Winterthur nicht vorgesehen ist. Im Baugesetz gibt es die strikte Auflage von einem PP / Wohnung. Nun ist es ein Abtasten mit den Behörden, was möglich ist.

Referat Auslegeordnung für Autofreies Wohnen im Bestand

vergleiche separate Folien auf: www.clubderautofreien.ch -> Spezial: Autofrei Wohnen

Simon Seger vom Büro mrs skizziert die Möglichkeiten, die energieeffiziente Mobilität im Bestand zu fördern. Beispielsweise könnten Quartierstrassen von Autos befreit werden und die Parkierung am Rand organisiert werden. Mit flankierenden Massnahmen für die Förderung der öV-Nutzung oder des Langsamverkehrs könnte der Anteil der autofreien Mobilität erhöht werden.

Simon Seger ruft dazu auf, Ideen für ein konkretes Projekt jederzeit einzubringen. Er ist bereit, zusammen mit Klaus Zweibrücken von der HSR Hochschule Rapperswil ein konkretes Projekt auszuarbeiten und auch Möglichkeiten für die Finanzierung zu prüfen.

Referat und Filmbeitrag über das Autofreie Wohnen in Deutschland

Zum Autofrei-Projekt in Köln gibt es einen 25 minütigen Fernsehbeitrag. Wer Zeit und Lust hat diesen anzusehen, kann dies bis auf weiteres noch online tun:

http://www.wdr.de/themen/panorama/gesellschaft/autofreie_zone/index.jhtml?rubrikenstyle=verkehr

Thomas Schweizer informiert über die Tagung vom 28. September 2008 in Köln. Die Schweiz war mit ihm und Christine Zehnder vertreten. Er hat das Beispiel vor Ort, das Stellwerk 60-Projekt anschauen können. Bei diesem ist ähnlich wie beim Oberfeld ein Teil des Areal autofrei und der Rest konventionell konzipiert (400 Wohnungen von 1'600 autofrei). Der Investor hat die volle Finanzierung übernommen. Dieser baut normalerweise konventionell Häuser ab Stange. Er glaubte nach anfänglichen Verzögerungen beim Verkauf der Einheiten nicht so recht an das Konzept und begann mit Parkplätzen nachzurüsten. Eine zweite Welle von

InteressentInnen hätte sich dann an den realisierten Parkplätzen gestört. Nun funktioniert das Konzept aber, 200 Wohnungen sind bezogen und die restlichen werden innerhalb der nächsten zwei Jahre erstellt.

Der Film zeigte auf anschauliche Weise einige Vorteile des autofreien Wohnens auf. Beispielsweise wird es von den BewohnerInnen als sehr angenehm empfunden, dass das Leben sich auch gegen die Strasse hin orientieren und nicht auf die bei konventionellen Wohnsituationen übliche „Gartenseite“ beschränken muss. Man fühlt sich eingebettet und nicht abgegrenzt von der Umwelt. Zu erwähnen ist auch, dass der Stadtteil Nippes, in welchem das Projekt seinen Standort hat, sehr attraktiv ist. Die Erschliessung ist in jeder Hinsicht optimal. Erstaunlich ist, dass trotzdem viele BewohnerInnen gar keine öV-Abonnemente besitzen. Viele sind (bei den oftmals sehr kurzen Distanzen) zu Fuss und mit dem Velo unterwegs. Das Leben spielt sich effektiv im Quartier ab. Es hat hierzu beispielsweise auch die notwendigen „Kneipen um die Ecke“. Die Autofreiheit kann während der Bauzeit noch mit Pollern und einem eigenen Wachdienst garantieren. Nach der Bauzeit fällt diese Möglichkeit weg. Es ist geplant, dass sich der Investor vollumfänglich zurückzieht und eine herkömmliche Pensionskasse das Stellwerk 60 übernimmt. Auch hier zeigt sich der Pragmatismus der Autofrei-Siedlung, der Zwang zur Regelung scheint weniger vorhanden zu sein als bei uns in der Schweiz. Man vertraut darauf, dass sich schon gute Lösungen im Sinne des Autofreien Wohnens finden werden.

Diskussion

Günther Ketterer fragt, ob es im «Stellwerk 60» Miete und Eigentum gebe. Dies ist der Fall - es gibt alle Formen von Vertragsverhältnissen.

Referat Plattform und Öffentlichkeitsarbeit des Netzwerkes

Siehe Übersicht zum „Medienecho zum autofreien Wohnen seit dem 1. Austausch-Treffen im Mai 2008 sowie die Medienmitteilung zum Anlass auf www.clubderautofreien.ch -> Spezial: Autofrei Wohnen

Samuel Bernhard verweist auf die bisherige Medienarbeit und erklärt, dass mit den ReferentInnen auch für diesen Anlass ein Medientext vorbereitet worden ist, welcher am 5. November 2008 an einen nationalen Medienverteiler geschickt wird. Ziel ist es, die Redaktionsstuben kontinuierlich auch auf nationaler Ebene über die Aktualitäten zum Autofreien Wohnen in der Schweiz auf dem laufenden zu halten. Dies hätte vermutlich nicht unmittelbar einen grossen Effekt, sondern eher langfristig. Fachmedien sollten dabei zunehmend spezifisch bearbeitet werden.

Weiter sei auf der Website des Clubs der Autofreien ein Spezial: Autofrei Wohnen auf der obersten Menuebene eingerichtet worden, wo alle beteiligten Organisationen gerne für die anderen Mitglieder des Netzwerkes interessierende Dokumente wie beispielsweise Musterverträge online stellen könnten. Entsprechende Quellen seien jederzeit herzlich willkommen. Die Literaturzusammenstellung zum Thema ist jetzt schon sehr umfassend.

Schlussdiskussion

Dieter Steiner lanciert die Diskussion mit der Feststellung, dass die Haushalte in den grossen Städten wieder vermehrt autofrei lebten. Der Club der Autofreien hat hierzu mit Hilfe von der Hamasil-Stiftung, VCS, umverkehrR, Fussverkehr und anderen eine Studie in Auftrag gegeben, welche den Mikrozensus Mobilität weiter ausführt und spezifischer auf die Zielgruppe Autofreie fokussiert. Die Rahmenbedingungen für das Autofreie Wohnen sind also gut. Positiv zu vermerken ist, dass eine urbane, gut gebildete Schicht junger Menschen wieder vermehrt autofrei lebt. Einhergehend mit dieser Entwicklung sei möglicherweise eine gewisse Yuppisierung, aber eben gekoppelt an den autofreien Lebensstil.

Dieter Steiner stellt die Frage an Peter Wagner, ob der Begriff Autofrei für sie in Biel ein Problem sei, er stelle fest, dass der Begriff da und dort nach wie vor polarisiere.

Peter Wagner entgegnet, dass das Mitmachen beim Erfahrungsaustausch auf nationaler und internationaler Ebene kein Problem sei. Die Verkaufsargumente für das konkrete Projekt bei ihnen sei dann eine andere Frage.

Samuel Bernhard stellt sich auf den Standpunkt, dass das Netzwerk möglichst offen sein solle: Wie es auch auf dem Wohnungsmarkt eine Nachfrage nach verschiedensten Wohnformen gebe, solle auch das Netzwerk eine Austausch-Plattform für verschiedenste Initiativen des Autofreien und Autoarmen Wohnens sein, allen-

falls könnte der Name diskutiert werden, aber Netzwerk für Autofreies und Autoarmes Wohnen Schweiz sei einfach zu umständlich.

Andreas Blumenstein meint, dass es für die einzelnen Projekte in der Zukunft Labels geben werde, wo genau definiert sei, was die BewohnerInnen zu erwarten hätten.

Dagegen hat Samuel Bernhard nichts einzuwenden, es solle die ganze Palette an Angeboten geben - und diese sollen bei der Vermarktung auch mit klaren Qualitätsmerkmalen kommuniziert werden, für die Arbeit auf der Plattform hat es aber für alle Initiativen Platz. Auch sei klar, dass der Verkauf der einzelnen Objekte über ganz andere Attribute geführt werden müsse. Er fügt das Beispiel München an, wo eine Befragung der Bewohner zeigt, dass das Argument Autofrei gegenüber guter Erschliessung etc. absolut zweirangig ist. Wer autofrei lebt, empfindet das als absolut selbstverständlich.

Thomas Schweizer meint, dass für die individuelle Erfahrung des autofreien Lebensgefühls die Grösse einer Siedlung eine entscheidende Rolle spielt. Es gibt bereits heute grössere Bereiche, die vom Gefühl her autofrei sind.

Regula Buchmüller hält fest, dass hier unterschieden wird zwischen verkehrsfreien und autofreien Bereichen. Bei den verkehrsfreien sind die Autos immer noch vorhanden, aber einfach nicht sichtbar.

Hans Stucki nennt als Erfolgskriterium für das Projekt Burgunder die Partizipation, Autofrei als Argument genüge nicht.

Andreas Bernhardsgrütter nimmts Wunder, wieso es vom Netzwerk keine Kontakte nach Basel gibt, wo es keine Minimalgrenze für die Erstellung von Parkplätzen gibt. Weiter stellt er ein auszuarbeitendes Denkmodell zur Diskussion: Wenn die Autofreien von St. Gallen eine eigene Siedlung bilden würden, wäre diese die zweitgrösste Stadt des ganzen Kantons!

Thomas Schweizer erklärt, dass er telefonischen Kontakt mit Benno Hirt der Stadt Basel Kontakt aufgenommen hat. Er wollte von diesem wissen, ob es denn Autofrei-Projekte gebe. Er weiss von keinen spezifischen Initiativen. In den Sinn kommen ihm nur Beispiele von Renovationen und Ersatzneubauten, wo es sowieso keinen Platz für Parkplätze gebe.

Jürg Blattner hält hierzu fest, dass die Parkplatzerstellung bei Sanierungen auch in Bern gar keine Frage sei, die Erstellungspflicht beziehe sich nur auf Neubauten.

Weiteres Vorgehen

1. Eine nächste Veranstaltung wird im Mai 2009 durchgeführt. Der Ort ist noch offen. Die Organisation wird vom CAS übernommen.
2. Zu den einzelnen Themenvorschläge wird bilateral - gemäss vorangehendem Traktandum - recherchiert. Die Informationen werden für die Gestaltung des nächsten Anlasses aufbereitet.
3. Die einzelnen Organisationen eruieren, ob es Dokumente gibt, welche für alle in der Gruppe von Interesse sein könnten (Bsp. Vertrag Burgunderstrasse) und stellen diese für den Menüpunkt Autofreies Wohnen auf der CAS-Website zur Verfügung.
4. Nach Bedarf können Medienmitteilungen geschaltet werden.
5. Abklärungen für ein mögliches Projekt zum Autofrei Wohnen im Bestand werden weiter vorangetrieben. Projektideen sind jederzeit erwünscht (Konktakt: Simon Seger).

Samuel Bernhard - CAS-Geschäftsstelle, Zürich, 5. November 2008