



Stadt Bern



*büro für mobilität ag*



MASCIADRI  
communication & design



## Marktstudie für Nachhaltiges Wohnen im Raum Bern

Energiesparend, ökologisch, autofrei –  
das neue Wohnerlebnis in der Schweiz

**Bericht**

Juni 2007

*büro für mobilität ag*  
*Ideen • Strategien • Lösungen*

*Hirschengraben 2 • CH-3011 Bern*  
*Tel 031 311 93 63 • Fax 031 311 93 67*  
*Eymatt 27 • CH-3400 Burgdorf*  
*mail@bfmag.ch • www.bfmag.ch*

Auftraggeber	Liegenschaftsverwaltung der Stadt Bern
Weitere Träger	Gemeinde Ostermundigen, beco Berner Wirtschaft des Kantons Bern IG Oberfeld Ostermundigen, VCS Sektion Bern
Projektleitung	Martin Wälti, Büro für Mobilität AG, Burgdorf Verkehrsingenieur SVI, Raumplaner FSU, Bauingenieur FH
Projektbearbeitung	Uwe Schlosser, Büro für Mobilität AG, Bern Dr. Markus Simon, POLYQUEST AG für Marketing- und Sozialforschung, Umfragen, Datenanalysen, Bern Peter Masciadri, Masciadri Communication & Design AG, Bern
Titelbild	Autofreie Siedlung in Freiburg Vauban
Marktstudie Nachhaltiges Wohnen-Bericht	Bern/Burgdorf, 11. Juni 2007

## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis .....	3
Abbildungsverzeichnis .....	5
Tabellenverzeichnis.....	5
1 Zusammenfassung .....	6
1.1 Ziel der Marktstudie .....	6
1.2 Methodisches Vorgehen .....	6
1.3 Marktpotenzial .....	7
1.4 Standortwahl .....	7
1.5 Notwendige Infrastrukturen und Mobilitätsdienstleistungen .....	7
1.6 Zielgruppen .....	8
2 Begriffe.....	9
2.1 Autofreies Wohnen.....	9
2.2 Autoarmes Wohnen / stellplatzfreie Siedlung .....	9
2.3 Nachhaltiges Wohnen.....	9
3 Grundlagen: Erfahrungen im Ausland.....	10
3.1 Marktstudien in Nordrhein-Westfalen, Deutschland .....	10
3.1.1 Nachfrage.....	10
3.1.2 Zielgruppen .....	11
3.1.3 Mobilität.....	11
3.1.4 Umzugsgründe .....	11
3.1.5 Standort- und Wohnwünsche .....	12
3.1.6 Übertragbarkeit .....	12
3.2 Praxisbeispiele im Ausland .....	12
3.2.1 Deutschland .....	12
3.2.2 Österreich .....	13
3.2.3 Niederlande .....	13
3.2.4 Grossbritannien .....	13
4 Marktanalyse: Sekundärdaten.....	14
4.1 Makrostandort (Schweiz, Agglomeration Bern) .....	14
4.1.1 Schweizerische Kenngrößen und Trends beim Wohnen .....	14
4.1.2 Wohnungsmarkt Agglo Bern .....	14
4.2 Mikrostandorte .....	15

5	Marktanalyse: Primärerhebung .....	16
5.1	Methodisches Vorgehen .....	16
5.2	Telefonische Kontaktinterviews.....	16
5.3	Ergebnisse der schriftlichen Befragung .....	18
5.3.1	Resonanz.....	18
5.3.2	Nachfrage / Marktpotenzial .....	18
5.3.3	Umzugsgründe und Zeitpunkt des Umzugs .....	20
5.3.4	Interessentenstruktur.....	22
5.3.5	Mobilitätsdaten .....	25
5.3.6	Standortbewertung .....	27
5.3.7	Wünsche zur Ausgestaltung des Wohnumfeldes .....	29
5.3.8	Wünsche zu Infrastruktur und Mobilitätsdienstleistungen.....	30
5.3.9	Wünsche zur Wohnung.....	32
5.4	Hochrechnung des absoluten Marktpotenzials.....	33
5.4.1	Grundsätze der Berechnung .....	33
5.4.2	Marktpotenzial .....	33
5.4.3	Standortwahl.....	34
5.4.4	Zielgruppen .....	35
6	Literatur .....	36
7	Anhang .....	38
7.1	Fragen und Ergebnisse der telefonischen Kontaktinterviews .....	38
7.2	Fragebogen der schriftlichen Befragung .....	39

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Potenzial für eine nachhaltigen Siedlung.....	19
Abb. 2: Vertragsbereitschaft für autofreies Wohnen nach Wohnort .....	20
Abb. 3: Attraktivität einer autofreien Siedlung für interessierte und vertragsbereite Haushalte.....	21
Abb. 4: Gewünschter Zeitpunkt des Einzugs in eine nachhaltige Siedlung .....	21
Abb. 5: Haushaltsstruktur.....	22
Abb. 6: Altersstruktur der haushaltsführenden Personen .....	23
Abb. 7: Haushaltseinkommen in Einkommensklassen.....	24
Abb. 8: Vertragsbereitschaft für autofreies Wohnen nach Haushaltseinkommen .....	25
Abb. 9: Vertragsbereitschaft für autofreies Wohnen nach Autobesitz.....	26
Abb. 10: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel .....	27
Abb. 11: Beurteilung der vorgeschlagenen Standorte für eine nachhaltige Siedlung.....	28
Abb. 12: Beurteilung der Ausgestaltungsmöglichkeiten einer nachhaltigen Siedlung.....	29
Abb. 13: Beurteilung von Mobilitäts- und Dienstleistungsangeboten .....	30
Abb. 14: Aktuelle und gewünschte Wohnform Miete oder Eigentum.....	32

## Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Vergleich der möglichen Standorte im Raum Bern .....	15
Tab. 2: Kontaktstatistik der telefonischen Interviews .....	16
Tab. 3: Grundsätzliches Interesse am nachhaltigen Wohnen (gewichtete Anteile).....	17
Tab. 4: Versandstatistik der schriftlichen Befragung.....	18
Tab. 5: Haushaltsstruktur im Vergleich .....	22
Tab. 6: Haushaltseinkommen im Vergleich .....	24
Tab. 7: Anteil autofreier Haushalte im Vergleich .....	26
Tab. 8: Grundsätzliches Interessentenpotenzial für eine nachhaltige Siedlung .....	33
Tab. 9: Umzugspotenzial für eine stellplatzfreie und eine autofreie Siedlung .....	34
Tab. 10: Marktpotenzial für autofreies Wohnen mit Vertragsbindung .....	34
Tab. 11: Interessentenpotenzial für eine nachhaltige Siedlung nach Standorten .....	34
Tab. 12: Marktpotenzial für autofreies Wohnen mit Vertragsbindung nach Standorten .....	35

# 1 Zusammenfassung

## 1.1 Ziel der Marktstudie

Autofreie Siedlungen sind ein neuartiges Wohnkonzept in der Schweiz. Im europäischen Ausland sind seit den 1990er Jahren schon einige Projekte umgesetzt worden, deren Erfahrungen und Ergebnisse aus den Marktuntersuchungen genutzt und an die schweizerischen Gegebenheiten angepasst werden können.

Im Raum Bern sind in den letzten Jahren verschiedene Interessengruppen für die Schaffung nachhaltiger und autofreier Siedlungen aktiv geworden. In der Stadt Bern stehen das Viererfeld Süd, die Brückenstrasse/Marzili und die Mutachstrasse/Holligen und in der Agglomeration das stadteigene Oberfeld in Ostermundigen in der **politischen Diskussion**.

Die Realisierung einer nachhaltigen Siedlung setzt Entscheidungsgrundlagen für die Behörden und mögliche Investoren oder Promotoren wie das engere Marktpotenzial, die gewünschten Wohnformen und Wohnumfeldgestaltungen, die Standortgunst und weitere Erfolgsfaktoren voraus. Die vorliegende Studie liefert grundsätzliche Daten und Erkenntnisse für diese Anliegen.

Die **Kernfrage der Untersuchung** lautet: Wie viele Haushalte im Raum Bern sind zu welchen Bedingungen an einer Wohnung in einer nachhaltigen Siedlung mit autofreien Haushalten ernsthaft interessiert, d.h. würden eine solche mieten oder kaufen, wenn dies möglich wäre?

## 1.2 Methodisches Vorgehen

Wichtigster Teil der Marktstudie ist die Primärerhebung der Daten in der Region Bern. Das **methodische Vorgehen** der Erhebung erfolgte in zwei Stufen. Zuerst wurden 800 zufällig ausgewählte Haushalte in der Stadt (40 %) und Region<sup>1</sup> (60 %) Bern telefonisch kontaktiert und zum generellen Interesse befragt. Im zweiten Schritt folgte eine schriftliche Befragung der 452 interessierten Haushalte. Mit einem Rücklauf von ca. 60 % konnten schliesslich 270 Fragebögen in die Auswertung einfließen. Damit liegen statistisch gut abgesicherte Ergebnisse vor.

---

<sup>1</sup> Agglomerationsgürtel mit den Gemeinden des Vereins Region Bern

### 1.3 Marktpotenzial

Die telefonischen Kontaktinterviews belegen bereits ein deutliches Interesse der Haushalte am Thema „Nachhaltiges Wohnen“ im Raum Bern. Das **engere Interessentenpotenzial** der sehr interessierten Haushalte liegt in der Stadt Bern bei 32 % und in den umliegenden Gemeinden der Region Bern bei 25 % aller Haushalte. Das sind absolut rund 41'000 Haushalte, davon 21'000 in der Stadt und rund 20'000 in der Region.

Betrachtet man nun die Bereitschaft der interessierten Haushalte, auf jeden Fall in eine stellplatzfreie Siedlung mit dezentralem Sammelparkplatz oder auf jeden Fall in eine autofreie Siedlung ohne eigenen Autobesitz zu ziehen, ergibt sich im gesamten untersuchten Gebiet ein **engeres Umzugspotenzial** von total 19'800 Haushalten bei stellplatzfreien Wohnformen bzw. von total 17'100 Haushalten für autofreies Wohnen.

Letztlich entscheidend für das Wohnen ohne eigenes Auto ist die Bereitschaft der Haushalte, auf jeden Fall vertraglich auf den Besitz eines Autos zu verzichten. Insgesamt 12'400 Haushalte, davon 8'800 in der Stadt und 3'600 in der Region wären dazu bereit. Diese Haushalte bilden den **Kern des Marktpotenzials für autofreies Wohnen** im Raum Bern.

### 1.4 Standortwahl

Die Beurteilung „sehr guter Standort“ ergibt das folgende Interessenten- bzw. Vertragspotenzial<sup>2</sup>. Die Haushaltszahlen verstehen sich als grobe Annäherungswerte.

	Viererfeld Süd, Bern	Brückenstrasse Marzili, Bern	Mutachstrasse Holligen, Bern	Oberfeld Ostermundigen
Interessentenpotenzial	<b>14'800 HH</b>	<b>12'500 HH</b>	<b>3'700 HH</b>	<b>7'800 HH</b>
Vertragspotenzial	<b>4'900 HH</b>	<b>3'600 HH</b>	<b>1'500 HH</b>	<b>2'400 HH</b>

Auf Interesse stossen namentlich das Viererfeld Süd und die Brückenstrasse/Marzili und bei den heutigen Agglomerationsbewohner auch das Oberfeld in Ostermundigen.

### 1.5 Notwendige Infrastrukturen und Mobilitätsdienstleistungen

Die sehr interessierten Haushalte wünschen sich insbesondere fortschrittliche Energiebauweisen, fortschrittliche Baustoffe, eine senioren- und behindertengerechte Architektur sowie grosse Grünflächen.

<sup>2</sup> würden vertraglich auf Autobesitz verzichten

Weil die Mobilität im heutigen Leben wichtig ist, wird der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, einer kurzen Reisezeit zum Hauptbahnhof, einem lokalen Carsharing-Angebot und genügend Veloabstellplätzen eine sehr hohe Bedeutung für die Attraktivität einer nachhaltigen Siedlung beigemessen. Zudem werden Einkaufs-/Versorgungsmöglichkeiten und Hauslieferdienste in unmittelbarer Nähe vorausgesetzt.

## 1.6 Zielgruppen

Wie schon in anderen Untersuchungen festgestellt, bilden die am nachhaltigen Wohnen interessierten Haushalte eine sehr heterogene Gruppe. Konkrete Zielgruppen lassen sich deshalb nur vage erkennen.

Das höchste Interesse ist – erwartungsgemäss – bei **Haushalten ohne eigenen Autobesitz** vorhanden. In der Stadt Bern trifft dies auf ca. 47 % aller Haushalte zu, in den umliegenden Gemeinden der Region Bern auf rund 20 %. Zusätzlich wären aber auch 3 % aller Haushalte in der gesamten Region bereit, mit dem Einzug in eine nachhaltige Siedlung ihr Auto abzuschaffen und auf andere Verkehrsmittel umzusteigen.

Von der Haushaltgrösse her betrachtet, sind es vor allem 1-2 Personen-Haushalte (einerseits junge, andererseits ältere Personen) und weniger Familienhaushalte, die am Wohnen in einer nachhaltigen Siedlung interessiert sind. Diese besonders interessierten Haushalte verfügen in der Regel über ein Haushaltseinkommen von über 8000 Franken und würden sich bevorzugt Wohnungen mit mindestens 3-4 Zimmern wünschen.



## 2 Begriffe

Um für die Begrifflichkeiten rund um die Thematik des Nachhaltigen und Autofreien Wohnens Klarheit zu schaffen, sollen hier die wichtigsten Begriffe unterschieden werden.

### 2.1 Autofreies Wohnen

In autofreien Wohngebieten leben autofreie Haushalte, welche kein eigenes Auto besitzen. Oft wird das Wohnen in einer autofreien Siedlung mit einer Auto-Verzichtsklausel vertraglich vereinbart.

### 2.2 Autoarmes Wohnen / stellplatzfreie Siedlung

Beim autoarmen Wohnen werden für die Bewohner Anreize geschaffen, um freiwillig auf ein eigenes Auto zu verzichten. Die Stellplatzziffer ist reduziert und oft sind die Wohngebiete stellplatzfrei, d.h. es gibt Sammelparkplätze am Rande der Siedlung.

### 2.3 Nachhaltiges Wohnen

Der Begriff Nachhaltiges Wohnen soll nun ein gesamthafte Konzept für das autofreie Wohnen und weitere Nachhaltigkeitsaspekte sein. Nachhaltiges Wohnen bedeutet demzufolge:

- energiesparende und ökologische Bauweisen
- stellplatzfreies Wohngebiet mit einer reduzierten Stellplatzziffer
- mögliche hoher Anteil an autofreien Haushalten (mgw. mit Vertragsabschluss)
- alternative Mobilitäts- und Dienstleistungsangebote für die Gewährleistung der Mobilität und Versorgung ohne eigenes Auto

### 3 Grundlagen: Erfahrungen im Ausland

Autofreie Siedlungen sind in der Schweiz ein völlig neues Wohnkonzept. Im europäischen Ausland sind schon einige Projekte umgesetzt worden. Die Erfahrungen und Analysedaten dieser Projekte sollen hier genutzt werden.

In Deutschland bestehen seit den 1990er Jahren Erfahrungen mit autofreien oder autoarmen Siedlungen. Bekannte Beispiele sind Freiburg-Vauban und die Gartenstadt Weissenburg in Münster. Aus Nordrhein-Westfalen liegen Marktuntersuchungen zum Autofreien Wohnen in vier Grossstädten vor. Diese Ergebnisse liefern wertvolle Daten und Erkenntnisse für eine Untersuchung in der Schweiz.

Aber auch in anderen Ländern sind autofreie Wohnprojekte verwirklicht worden. Hier werden die Beispiele Wien-Florisdorf, Amsterdam GWL-Terrein und Edinburgh-Gorgie „Slateford Green“ herangezogen.

#### 3.1 Marktstudien in Nordrhein-Westfalen, Deutschland

In Deutschland liegen seit Anfang der 1990er Jahre Erfahrungen aus dem Planungsprozess autofreier bzw. autoarmer Wohnprojekte vor. Bisher haben in Nordrhein-Westfalen vier Städte (Köln, Wuppertal, Bielefeld und Aachen) eine standortspezifische Marktuntersuchung durchführen lassen.

##### 3.1.1 Nachfrage

Alle vier Marktanalysen belegen eine vorhandene Nachfrage nach autofreien Wohnformen. Keines der realisierten Projekte hat ernsthafte Vermarktungsprobleme. Teilweise werden die Erwartungen sogar übertroffen. Beispielsweise in Freiburg-Vauban entwickelt sich die Nachfrage nach dem autofreien Wohnangebot im zweiten Bauabschnitt positiver als noch im ersten Bauabschnitt (50 % autofreie Haushalte). In Münster ist der Zuspruch im Vergleich zu herkömmlichen Neubauprojekten im Mietwohnungssegment ungewöhnlich hoch. Absatzprobleme bestehen allerdings bei Kaufobjekten von Bauträgern.

Quantitativ ergibt sich durchaus ein Zusammenhang zwischen den Nachfragerzahlen und der Einwohnerzahl einer Stadt. In Aachen (245'000 Ew) und Münster (265'000 Ew) beteiligten sich 214 bzw. 225 interessierte Haushalte an der Befragung. In den etwas grösseren Städten Bielefeld (325'000 Ew) und Wuppertal (365'000 Ew) waren es mit 333 bzw. 348 Haushalten entsprechend mehr. In Köln (960'000 Ew) haben durch eine engagierte Unterstützung von aktiven Bürgern sogar 2'356 Haushalte ihr Interesse bekundet. Somit erhält man in Etwa ein Verhältnis der interessierten Haushalte zur Einwohnerzahl von

1:1'000 (ausgenommen Köln). Anders ausgedrückt sind 0,18 bis 0,22 % der städtischen Haushalte an autofreien Wohnformen interessiert<sup>3</sup>. Mit der Grösse der Stadt steigt scheinbar auch der Anteil der interessierten Haushalte.

### **3.1.2 Zielgruppen**

Aus den Befragungsergebnissen wird deutlich, dass die interessierten Haushalte eine sehr heterogene Gruppe bilden. Zu etwa zwei Dritteln werden überwiegend Ein- und Zweipersonenhaushalte angesprochen. Aber auch Haushalte mit Kindern gehören zu den Interessenten (ca. ein Drittel). Die realisierten Projekte zeigen, dass in allen autofreien Siedlungen überdurchschnittlich viele Haushalte mit Kindern leben.

Die am autofreien Wohnen Interessierten sind eher jüngere Haushalte (meist zwischen 26 und 45 Jahre). Der hohe Anteil an Kleinkindern verdeutlicht, dass sich insbesondere Familien in der Gründungsphase für autofreies Wohnen interessieren.

### **3.1.3 Mobilität**

Autofreie Wohnangebote richten sich nicht nur an autofreie Haushalte. Zwischen 40 und 50% der Interessierten besitzen ein eigenes Auto. Es gibt damit eine hohe Bereitschaft, mit dem Umzug in eine autofreie Siedlung das Auto abzuschaffen.

Über 90 % der Haushalte verfügen über mindestens ein Velo. Im Mittel besitzt jeder Haushalt bis zu 3 Velos. Zuzüglich Veloanhänger besteht hier ein grosser Bedarf an Veloabstellplätzen.

Auch der öffentliche Verkehr hat einen hohen Stellenwert für die interessierten Haushalte. Sie nutzen ihn regelmässig für jegliche Wegzwecke und besitzen häufig öV-Abonnemente.

Für viele Interessierte sind siedlungsbezogene Mobilitätsdienstleistungen ein wichtiger Baustein zur Sicherung ihrer Mobilitätsbedürfnisse. Insbesondere für die noch autobesitzenden Haushalte mit Kindern ist die Bereitstellung von CarSharing-Fahrzeugen eine wichtige Voraussetzung für den Einzug in eine autofreie Siedlung. Weiterhin werden von den interessierten Haushalten Serviceangebote wie Lieferdienste, Veloservice und Veloanhängerverleih gewünscht.

### **3.1.4 Umzugsgründe**

In erster Linie erwarten die interessierten Haushalte durch den Umzug in eine autofreie Siedlung eine Steigerung ihrer Lebensqualität. 80 % nennen als dominierende Gründe für den Umzug mehr Grün, weniger Lärm und Abgase. Ein kinderfreundliches Umfeld

---

<sup>3</sup> Die durchschnittliche Haushaltsgrosse in Nordrhein-Westfalen liegt bei 2,16 Personen/Haushalt.

wird als sehr wichtig eingestuft. Der Umweltschutzgedanke sowie die Autofreiheit selbst steht weniger im Vordergrund.

### **3.1.5 Standort- und Wohnwünsche**

Für autofreie Haushalte ist die Nähe zu städtischen Versorgungs-, Freizeit- und Kultureinrichtungen wichtiger als die Nähe zur Natur. Sie bevorzugen somit innenstadtnahe Standorte. Gleichzeitig wünschen sich viele Haushalte einen autofreien Wohnstandort in der Nähe des bisherigen Wohnstandortes (Vertrautheit, Bindung an den Stadtteil). Befindet sich ein Standort in Stadtrandlage, ist wichtig, dass er gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist sowie in einer velofreundlichen Entfernung und Topographie zur Innenstadt liegt.

Bei den Interessierten an autofreien Wohnformen besteht ein überproportionales Interesse an der Wohneigentumsbildung (35 bis 50 %). Das belegt die Absicht vieler Haushalte, sich dauerhaft an das autofreie Wohnkonzept zu binden. Viele der Interessenten möchten aber auch zukünftig zur Miete wohnen.

Die gewünschten Wohnflächen unterscheiden sich nach kleineren Mietwohnungen (ca. 65 m<sup>2</sup>) und eher grösseren Eigentumswohnungen oder Eigenheimen (ca. 100 m<sup>2</sup>). Gefragt sind hauptsächlich zielgruppenspezifische Anforderungen und ökologische Bau-standards. Viele möchten ihre Wohnvorstellungen aktiv mitgestalten. Insgesamt zeigt sich bei den Wohnwünschen eine grosse Bandbreite, die sämtliche Wohnmarktsegmente beinhaltet.

### **3.1.6 Übertragbarkeit**

Die Ergebnisse der Interessentenbefragungen weisen eine hohe Konstanz auf. Daraus kann man schlussfolgern, in anderen Grossstädten ähnliche Nachfragestrukturen zum autofreien Wohnen vorzufinden. Die grundlegenden Aussagen sind somit auch auf andere Grossstädte übertragbar.

## **3.2 Praxisbeispiele im Ausland**

Unter den Websites <http://www.autofrei-wohnen.de/Projekte-Urlaub.html> und <http://www.wohnen-ohne-auto.de/projekte.htm> findet man Übersichten zu weiteren Projekten zum autofreien oder autoarmen Wohnen in Deutschland, Europa und weltweit.

### **3.2.1 Deutschland**

Einen hohen Bekanntheitsgrad hat die ökologische Siedlung in Freiburg-Vauban erreicht. Unterstützt vom Umweltprogramm "Life" der EU wurde im Freiburger Stadtteil Vauban ein kombiniertes Modellprojekt aus stellplatz- und autofreiem Wohnen geplant und 1999

ein erster Bauabschnitt fertiggestellt. Da die Nachfrage grösser als das Angebot von ca. 300 Wohneinheiten war, werden in einem zweiten Bauabschnitt weitere 2000 Wohnungen entstehen. Der autofreie Anteil von 50 % soll dabei noch gesteigert werden.

In der bayrischen Landeshauptstadt München wurden mehrere Projekte verwirklicht. Allerdings sind diese Projekte keine autofreien Siedlungen im engeren Sinn. In der „Mes-  
sestadt Riem“ am Stadtrand von München sind die Wohngebiete verkehrsarm konzipiert und im ersten Bauabschnitt mit einem kleinen autofreien Teil mit 52 Wohneinheiten ergänzt. Das innenstadtnahe Projekt „Kolumbusplatz“ bietet kein autofreies Wohnumfeld, sondern nur kostengünstiges Wohnen wegen ersparter Stellplatzbaukosten. 42 der 75 Dienstwohnungen für städtische Angestellte und Pflegekräfte des Krankenhauses Harlaching sind autofrei.

Im Hamburger Projekt „Saarlandstrasse“ (Barmbecker Stich) wurden auf einem innenstadtnahem Areal 220 autofreie Wohneinheiten (2/3 Miet- und 1/3 Eigentumswohnungen) bezogen.

### **3.2.2 Österreich**

In der Neubausiedlung Floridsdorf am Stadtrand von Wien (insg. 3'500 Wohneinheiten und 1'900 Arbeitsplätze) wurden 250 autofreie Mietwohnungen errichtet und seit 1999 bezogen.

### **3.2.3 Niederlande**

Das GWL-terrain in Amsterdam umfasst ca. 600 autofreie Wohneinheiten (davon die Hälfte als Mietwohnungen) in innenstadtnaher Lage. Seit 1998 ist dieses Gebiet erfolgreich verwirklicht und komplett vergeben.

### **3.2.4 Grossbritannien**

Das Carfree-Project „Slateford Green“ in Edinburgh-Gorgie bietet 26 Eigentums- und 94 Mietwohnungen für autofreie Haushalte an. Die im Jahr 2000 erfolgreich realisierte Siedlung ist ca. 3 km von der Innenstadt Edinburghs entfernt.

## 4 Marktanalyse: Sekundärdaten

Im Rahmen der Marktanalyse sollen in einem ersten Schritt die relevanten Kenngrössen und Entwicklungstrends im Wohnungsmarkt grob umrissen werden. Dabei unterscheidet man zwischen Makro- und Mikrostandortanalyse. Die Makrostandortanalyse untersucht die Situation und Entwicklung in der Schweiz und im Raum Bern. In der Mikrostandortanalyse werden die Kenngrössen der vorgeschlagenen Standorte gegenübergestellt.

### 4.1 Makrostandort (Schweiz, Agglomeration Bern)

#### 4.1.1 Schweizerische Kenngrössen und Trends beim Wohnen

Die Analyse des Schweizer Immobilienmarktes durch Credit Suisse<sup>4</sup> zeigt folgende Entwicklungstrends für die nächsten Jahre: Ein leichter Rückgang der Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt infolge stagnierender Bevölkerungs- und Einkommensentwicklung. Die Stadtflucht konnte mit Beginn des neuen Jahrtausends gestoppt werden. Wohnen in der Stadt ist wieder „in“, vor allem für junge Haushalte.

Auf der Angebotsseite werden schweizweit pro Jahr ca. 45'000 bis 50'000 Wohneinheiten fertiggestellt, wovon die Mehrzahl Eigentumswohnungen sind. Die Leerstandsquote steigt leicht an (insbesondere an peripheren Lagen), was aber kaum zu Mietzinseinbussen führen wird. Beim Neubau ist kein Ansteigen der Mietzinsen zu erwarten. Der Vermarktungsaufwand für Neubauten nimmt zu.

Die durchschnittliche Fläche von neu gebauten Wohnungen war in den 1990er Jahren sehr hoch, wobei Eigentumswohnungen deutlich grösser als Mietwohnungen sind. Durch die Alterung der Bevölkerung wird die Nachfrage nach sehr grossen Wohnungen zurückgehen. Das Schwergewicht der Wohnungsnachfrage dürfte in Zukunft wieder bei 3½- bis 4½-Zimmer-Wohnungen liegen.

#### 4.1.2 Wohnungsmarkt Agglo Bern

Die Wohnungsmarktsituation in der Agglomeration Bern kann anhand regionaler Marktindikatoren von Wüest & Partner<sup>5</sup> beschrieben werden. Aus Anbietersicht werden für die Marktregion Bern folgende Bewertungen im Verhältnis zum gesamtschweizerischen Durchschnitt vergeben: Das Preisniveau und die Leerstandsziffer sind sowohl bei den Mietwohnungen als auch bei den Einfamilienhäusern attraktiv für Anbieter bzw. Investo-

---

<sup>4</sup> Credit Suisse Economic Research (2005): Der Schweizer Immobilienmarkt. Fakten und Trends. Februar 2005

<sup>5</sup> Wüest & Partner (2005): Immo-Monitoring. Facts & Figures. Frühling 2005

ren. Auch die gute Erreichbarkeit der Wohnstandorte mit MIV und öV zählen zur Standortgunst der Agglomeration Bern. Die Angebotsziffer und die relative Zusatznachfrage nach Mietwohnungen bzw. Einfamilienhäusern (2004) wurden weniger attraktiv bewertet.

Die demografische Entwicklung beeinflusst die Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt in erheblichem Masse. Im Trend wird die Bevölkerung in der Region Bern bis 2020 um rund 5 – 6 % wachsen, und zwar am Rand der Agglomeration stärker als im Kern<sup>6</sup>. Der stetige Bevölkerungsrückgang in der Stadt Bern konnte seit 2000 gestoppt werden. Seitdem stagniert die Bevölkerung der Stadt Bern mit leichtem Wachstumstrend.<sup>7</sup>

## 4.2 Mikrostandorte

Die Analyse der in der Diskussion befindlichen Standorte für eine nachhaltige Siedlung soll nur grob in einem qualitativen Vergleich in der folgenden Tabelle erfolgen:

Standort	Vierfeld Süd, Bern	Brückenstrasse/ Marzili, Bern	Mutachstrasse/ Holligen, Bern	Oberfeld, Ostermundigen
<b>Arealgrösse</b>	2.8 ha	2.9 ha	1.7 ha	6.2 ha (bis zu 400 HH)
<b>Lage</b>	Innenstadtnah, nördl. v. Zentrum, Naherholung	Innenstadtnah, südl. v. Zentrum, Naherholung	Innenstadtnah, westl. v. Zentrum, Überbauung, Gewerbe	Agglomeration, östl. v. Zentrum, Naherholung
<b>Topographie</b>	Hochplateaulage	Tallage (Aare)	Ebene Lage	Hanglage
<b>ÖV-Anbindung</b>	Sehr gut (O-Bus, Bus)	Mangelhaft	Sehr gut (Busse)	Sehr gut (Bus, S-Bahn)
<b>Verkehrsbelastung</b>	Gering	Gering	Hoch	Gering
<b>Velo-Anbindung</b>	Befriedigend	Befriedigend	Gut	Befriedigend
<b>Nahversorgung</b>	Mangelhaft	Mangelhaft	Gut	Gut
<b>Grundstückseigentümer</b>	Stadt Bern	Kanton Bern	Stadt Bern	Stadt Bern
<b>Umsetzungswiderstand</b>	unklar, Abstimmungsvorlage wurde bereits einmal abgelehnt	unklar, Abklärung zum Grundstück mit Kanton notwendig	hoch, Gegnerschaft für Erhalt der Familiengärten	gering, Rechtliche Voraussetzungen schon sehr gut

Tab. 1: Vergleich der möglichen Standorte für Nachhaltiges Wohnen im Raum Bern

<sup>6</sup> Stadt Bern (2005): Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Region Bern. Kurzfassung, S. 4

<sup>7</sup> Statistikdienste der Stadt Bern unter [http://www.bern.ch/leben\\_in\\_bern/stadt/statistik/bevoelkerung/jaehrlich](http://www.bern.ch/leben_in_bern/stadt/statistik/bevoelkerung/jaehrlich)

## 5 Marktanalyse: Primärerhebung

Wichtigster Teil der Marktstudie ist die Primärerhebung der Daten in der Region Bern.

### 5.1 Methodisches Vorgehen

Die Primärerhebung wurde in zufällig ausgewählten Haushalten in der Stadt Bern (40 %) und in den umliegenden Gemeinden der Region Bern<sup>8</sup> (60 %) durchgeführt. Der Ablauf der Erhebung erfolgte in zwei Stufen:

1. Telefonische Kontaktinterviews in zufällig ausgewählten Haushalten der Stadt Bern und in der Region Bern (11.-16. Januar 2007).
2. Schriftliche Befragung jener Haushalte, die im Kontaktinterview am Projekt interessiert waren (Versand 15.-17. Januar 2007).

Mit den telefonischen Kontaktinterviews (werktags, abends) wurde eine zufällige Stichprobe aus allen Haushalten (mit Telefonanschluss) in der Stadt Bern und in der Region Bern ausgewählt. Im Anschluss wurde den interessierten Haushalten ein standardisierter Fragebogen zugesandt, den die Probanden zu Hause selbständig ausfüllen und zurücksenden sollten.

Die gewonnenen Daten können so auf die Grundgesamtheit der Bevölkerung in der Region Bern hochgerechnet werden. Vorher musste die Stichprobe nach der tatsächlichen Haushaltsstruktur in Stadt und Region Bern (Volkszählung 2000) gewichtet werden.

### 5.2 Telefonische Kontaktinterviews

Verarbeitete Adressen	2096	
Interview abgelehnt	1056	
Nicht erreicht	240	
<b>Realisierte Interviews</b>	<b>800</b>	<b>100 %</b>
in Stadt Bern (127.421 Einwohner <sup>9</sup> , ca. 67'000 Privathaushalte)	316	39.5 %
in Region Bern (ohne Stadt Bern) (VRB 185.398 Einwohner <sup>10</sup> , ca. 80'000 Privathaushalte)	484	60.5 %

Tab. 2: Kontaktstatistik der telefonischen Interviews

<sup>8</sup> Gemeinden des Vereins Region Bern unter <http://www.regionbern.ch/d/VereinRegionBern/index.cfm?tid=2>

<sup>9</sup> Wohnbevölkerung Stadt Bern am 31.12.2005, Statistikdienste der Stadt Bern ([www.statistik.bern.ch](http://www.statistik.bern.ch))

<sup>10</sup> Wohnbevölkerung des Vereins Region Bern ohne Stadt Bern am 31.12.2005, (<http://www.regionbern.ch/d/vereinregionbern/index.cfm?action=zahlen&tid=2>)



Insgesamt wurden 2096 Haushalte kontaktiert, wovon 1056 Haushalte grundsätzlich nicht an der Umfrage teilnehmen wollten und 240 Haushalte nicht erreichbar waren. In 800 Haushalten konnten die Interviews schliesslich durchgeführt werden. Mit dieser Stichprobe von 800 Haushalten erreichen die Analyseergebnisse eine statistische Genauigkeit von 3.2 %.

Die Gewichtung der telefonischen Stichprobe nach der tatsächlichen Haushaltsgrössenstruktur hat in den Analyseergebnissen nur sehr geringfügige Veränderungen (im Kommabereich) gebracht. Damit ist die Stichprobe als repräsentativ anzusehen und weitere Gewichtungen in der Fragebogen-Analyse können vernachlässigt werden.

Q4 GRUNDSÄTZLICHES INTERESSE AN NEUEN WOHNFORMEN						
Die Stadt Bern hat Ideen für neue Wohnformen entwickelt, die unter anderem energiesparende und ökologische Bauweisen berücksichtigen und ein autofreies Wohnumfeld ermöglichen würden. Wie wäre grundsätzlich das Interesse Ihres Haushaltes, in einem solchen Wohnumfeld zu wohnen: Wären Sie sehr, ziemlich, nicht so oder gar nicht daran interessiert?						
Filter: Alle erreichten Haushalte						
	TOTAL	WOHNGEBIET		TEILNAHME		
		Stadt Bern	Agglo	Nimmt teil	Nimmt nicht teil	
TOTAL	800	316	484	452	348	
Total gew.	800	316	484	444	356	
	100%	100%	100%	100%	100%	
q4	sehr interessiert (4)	221	102	119	221	0
		28%	32%	25%	50%	0%
	ziemlich interessiert (3)	223	87	136	223	0
		28%	28%	28%	50%	0%
	nicht so interessiert (2)	175	67	108	0	175
		22%	21%	22%	0%	49%
	gar nicht interessiert (1)	181	59	122	0	181
		23%	19%	25%	0%	51%
	keine Angabe	0	0	0	0	0
		0%	0%	0%	0%	0%
mq4		2.6	2.7	2.5	3.5	1.5

Tab. 3: Grundsätzliches Interesse am nachhaltigen Wohnen (gewichtete Anteile)

Die telefonischen Kontaktinterviews belegen ein deutliches Interesse der Bevölkerung am Thema „Nachhaltiges Wohnen“ mit autofreien Haushalten. 221 Haushalte bzw. 28 % aller Haushalte in der Stadt und Region Bern sind sehr interessiert und stellen damit die Basis für das engere Marktpotenzial für eine nachhaltige Siedlung. Nochmals 223 Haushalte bzw. 28 % sind ziemlich interessiert und zählen zum erweiterten Potenzial.

Das grundsätzliche Interesse der Stadtberner Haushalte (32 % engeres Potenzial) liegt deutlich über dem der Haushalte in den umliegenden Gemeinden (25 % engeres Potenzial). Alle 452 interessierten Haushalte (56.5 %) erklärten sich für eine Teilnahme an der schriftlichen Befragung bereit.

Das grosse Interesse der Bevölkerung ist somit ein erstes Indiz für eine recht hohe Nachfrage an nachhaltigen Wohnformen mit autofreien Haushalten im Raum Bern.

## 5.3 Ergebnisse der schriftlichen Befragung

### 5.3.1 Resonanz

Von den 447 erfolgreich versandten Fragebögen sind 270 Fragebögen in die Auswertung eingegangen. Die Rücklaufquote der Fragebögen liegt somit bei 60.4 %. Da sowohl das Interesse als auch der Rücklauf bei den Stadtberner Haushalten höher liegt als bei Haushalten aus der Region Bern, hat sich das Verhältnis (40 zu 60) leicht verschoben. Von den ausgewerteten Fragebögen sind 43 % aus der Stadt Bern und 57 % aus den umliegenden Gemeinden der Region Bern. Die statistische Genauigkeit der Datenauswertung bei einer Stichprobe von 270 liegt bei 5.6 %.

<b>Kontaktinterviews</b>	<b>800</b>		<b>100 %</b>
Versand Fragebögen (brutto)	452		56.5 %
Unzustellbar	5		
<b>Versand Fragebögen (netto)</b>	<b>447</b>	<b>100 %</b>	<b>55.9 %</b>
in Stadt Bern	191	42.7 %	
in Region Bern (VRB)	256	57.3 %	
Rücklauf Fragebögen	282	63.1 %	34.6 %
<b>Ausgewertete Fragebögen (Rücklauf netto)</b>	<b>270</b>	<b>60.4 %</b>	<b>33.8 %</b>
		<b>100 %</b>	
in Stadt Bern	117	43.3 %	
in Region Bern (VRB)	153	56.7 %	

Tab. 4: Versandstatistik der schriftlichen Befragung

### 5.3.2 Nachfrage / Marktpotenzial

Die Befragungsergebnisse der Untersuchung zeigen ein erstaunlich hohes Potenzial für die Umsetzung einer nachhaltigen Siedlung mit autofreien Haushalten im Raum Bern. Die **Idee des Projektes** wird erwartungsgemäss positiv beurteilt, da nur interessierte Haushalte an der schriftlichen Befragung teilnahmen. Eine energiesparende und ökologische Bauweise findet nahezu Konsens unter den Befragten und 90 % finden die Idee autofreier Haushalte sehr gut oder eher gut.

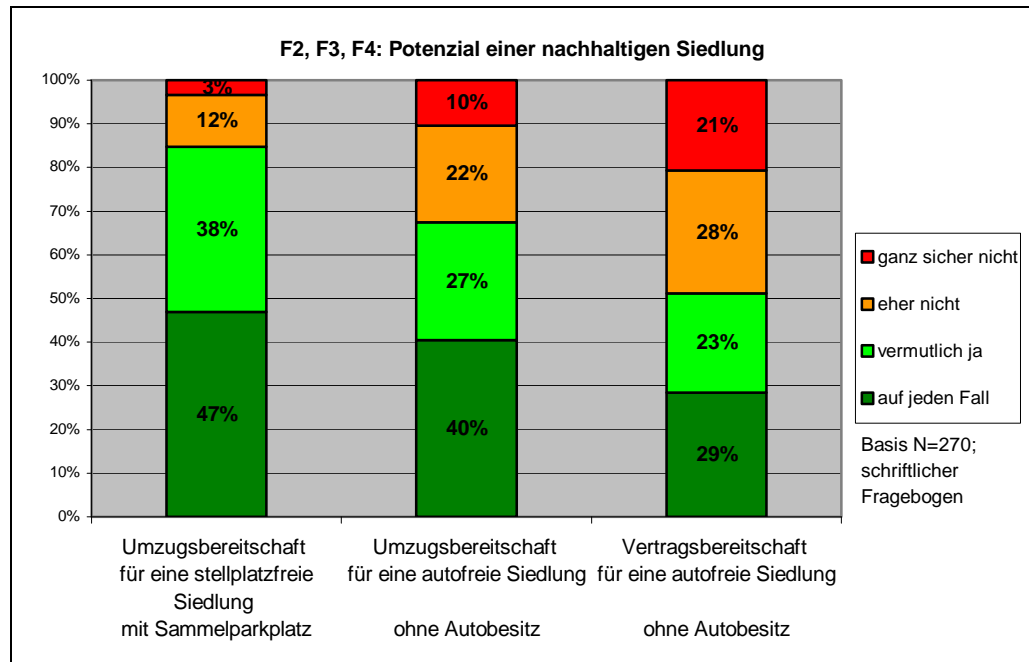


Abb. 1: Potenzial für eine nachhaltigen Siedlung

Auch die **Umzugsbereitschaft** in eine stellplatzfreie oder autofreie Siedlung ist sehr hoch. 85 % der interessierten Haushalte stehen dem Einzug in eine stellplatzfreie Siedlung mit dezentralem Sammel-Parkplatz positiv gegenüber. Über 67 % würden auf jeden Fall oder vermutlich in eine autofreie Siedlung ziehen, wo sie kein eigenes Auto besitzen.

Einen Schritt weiter geht die Frage, ob die Spielregeln für autofreie Haushalte „Garantiert autofreies Wohnumfeld, kein eigener Autobesitz, dafür CarSharing und andere alternative Mobilitätsangebote und Dienstleistungen in der Nähe“ auch **vertraglich vereinbart** würden. Immerhin 51 % der befragten Haushalte würden diese Bedingungen auf jeden Fall oder vermutlich eingehen.

Die in Abb. 1 zusammengefasste Darstellung des Interessenpotenzials zeigt einen deutlichen Rückgang des Potenzials, je strikter und konkreter der Aspekt der autofreien Haushalte für die Interessenten wird. Das zeigt auch die Tendenz der „Kontrollfrage“ 13 im Fragebogen, welche analog zur Frage 3 auf die Umzugsbereitschaft in eine autofreie Siedlung ohne Autobesitz abzielt, jedoch unter der Wissensvoraussetzung der vorhergehenden Fragen zu Ausgestaltungsmöglichkeiten und Mobilitäts- und Dienstleistungsangeboten die Realität einer solchen Siedlung konkreter werden lässt. Mit diesen erweiterten Kenntnissen sind nur noch 33 % der Interessierten auf jeden Fall und 36 % vermutlich dazu bereit, in eine autofreie Siedlung zu ziehen.

Unterscheidet man die Vertragsbereitschaft für autofreie Haushalte nach Bewohnern der Kernstadt und der umliegenden Gemeinden der Region Bern, liegt das höhere Potenzial für autofreie Haushalte bei den städtischen Bewohnern. 42 % der Stadtberner würden

die Spielregeln für autofreies Wohnen auf jeden Fall vertraglich vereinbaren und weitere 24 % würden dies vermutlich tun (vgl. Abb. 2).

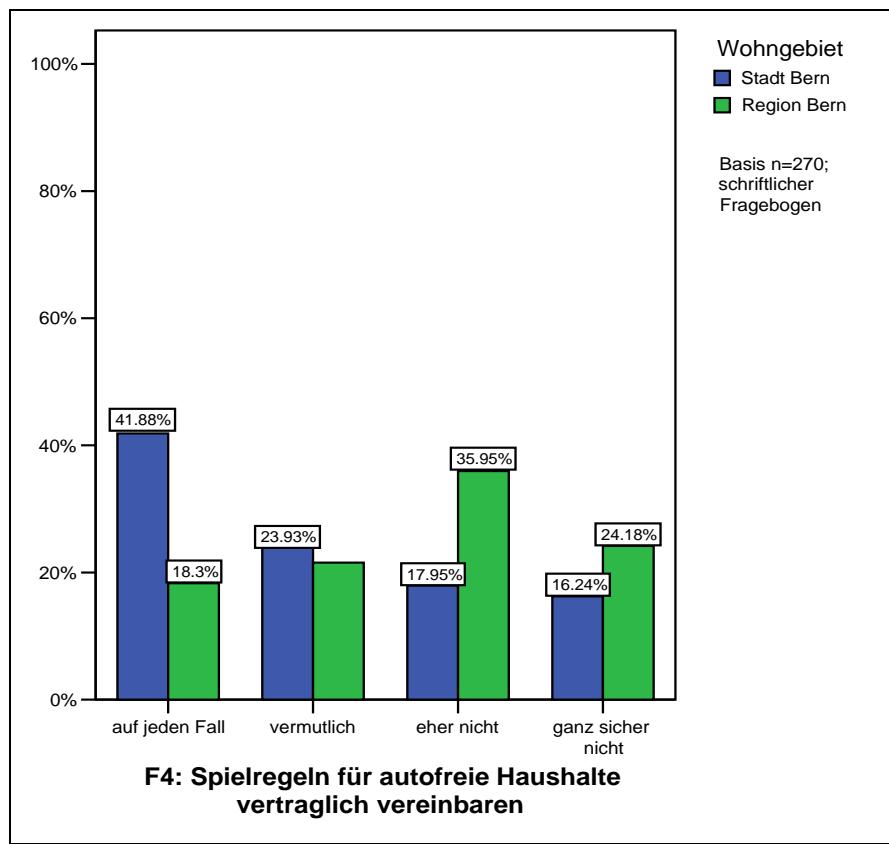


Abb. 2: Vertragsbereitschaft für autofreies Wohnen nach Wohnort

### 5.3.3 Umzugsgründe und Zeitpunkt des Umzugs

Auf die Frage, welche Faktoren an einer autofreien Siedlung attraktiv sind, konnten die interessierten Haushalte mehrere Antworten angeben. Diese Angaben widerspiegeln in etwa die Gründe für einen Umzug in eine Siedlung mit autofreien Haushalten (Abb. 3).

Der meist genannte Faktor ist die geringere Lärm- und Abgasbelastigung durch den Autoverkehr (70 %). Ausserdem sind die gewonnenen Grün- und Spielflächen (64 %) und das gefahrlose Spielen der Kinder (61 %) ein Attraktivitätsgewinn. Mit 55 % geben überraschend viele Haushalte einen eigenen Beitrag zum Umweltschutz als Grund an. Die Kostenersparnis (17 %) und vielseitige Mobilitätsalternativen zum eigenen Auto (24 %) spielen kaum eine Rolle.

Die Haushalte, welche das Wohnen ohne eigenes Auto auf jeden Fall vertraglich vereinbaren würden, sehen viele Vorteile in dieser Wohnform. Dies belegen die höheren Nennungshäufigkeiten bei allen Faktoren. Besonders die alternativen Mobilitätsangebote werden mit 40 % höher eingestuft. Der persönliche Beitrag zum Umweltschutz stellt mit 71 % sogar einen der wichtigsten Gründe für das Wohnen ohne eigenes Auto dar.

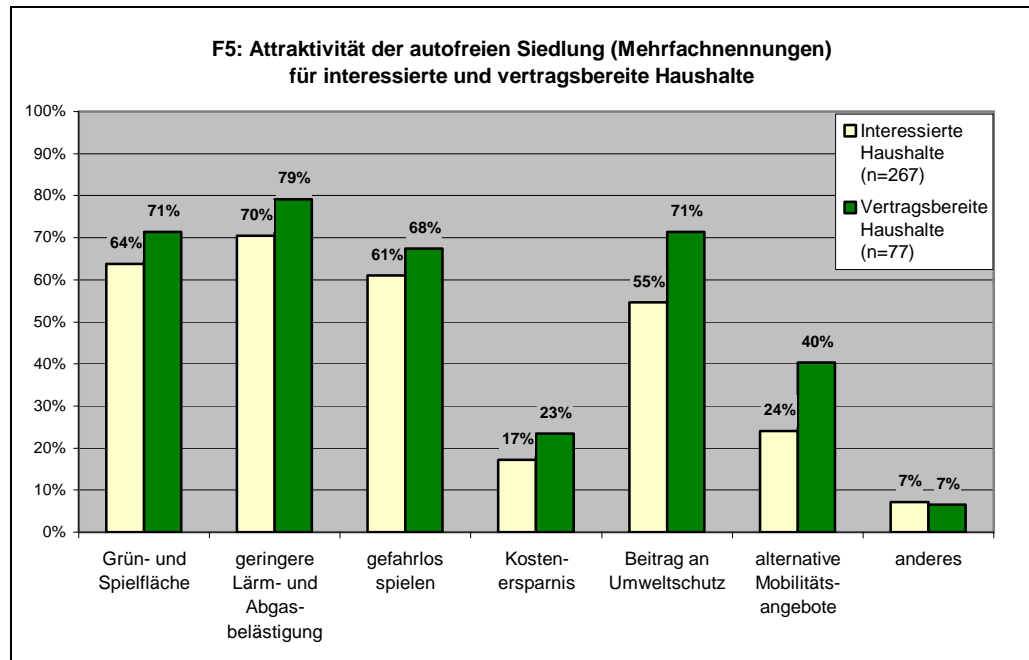


Abb. 3: Attraktivität einer autofreien Siedlung für interessierte und vertragsbereite Haushalte

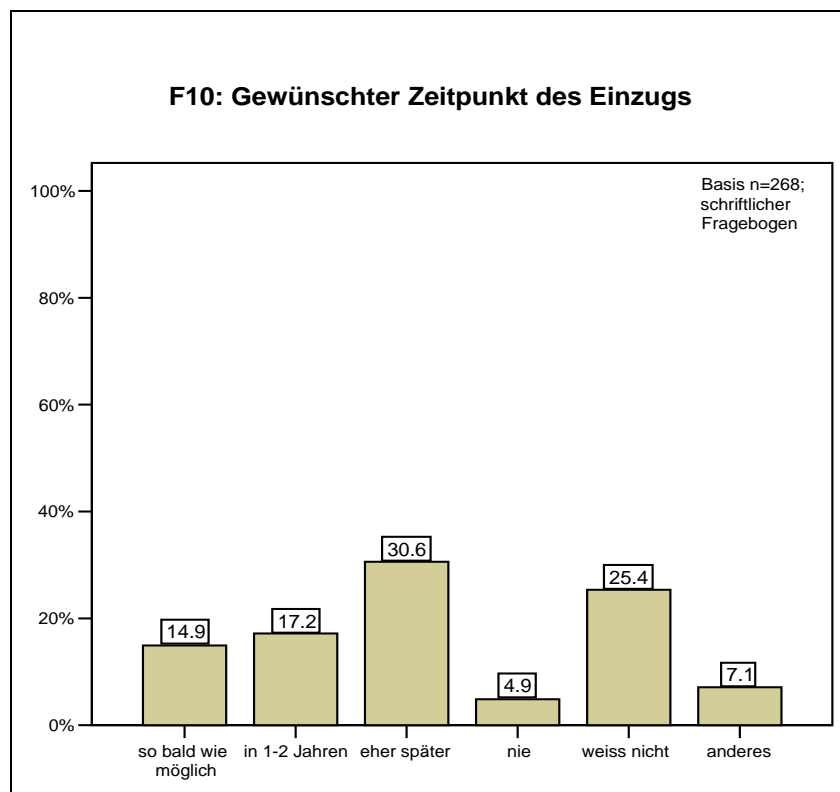


Abb. 4: Gewünschter Zeitpunkt des Einzugs in eine nachhaltige Siedlung

Der Einzug in eine nachhaltige Siedlung soll für rund ein Drittel der interessierten Haushalte in den nächsten 2 Jahren erfolgen. Ein weiteres Drittel sieht einen späteren Zeitpunkt als realistisch an und das letzte Drittel ist noch unentschlossen oder möchte nie in eine solche Siedlung einziehen.

Die vertragsbereiten Haushalte möchten tendenziell noch eher in eine entsprechende Siedlung ziehen. Knapp die Hälfte wäre so bald wie möglich bis maximal in 2 Jahren zum Umzug bereit.

### 5.3.4 Interessentenstruktur

#### Haushaltsstruktur

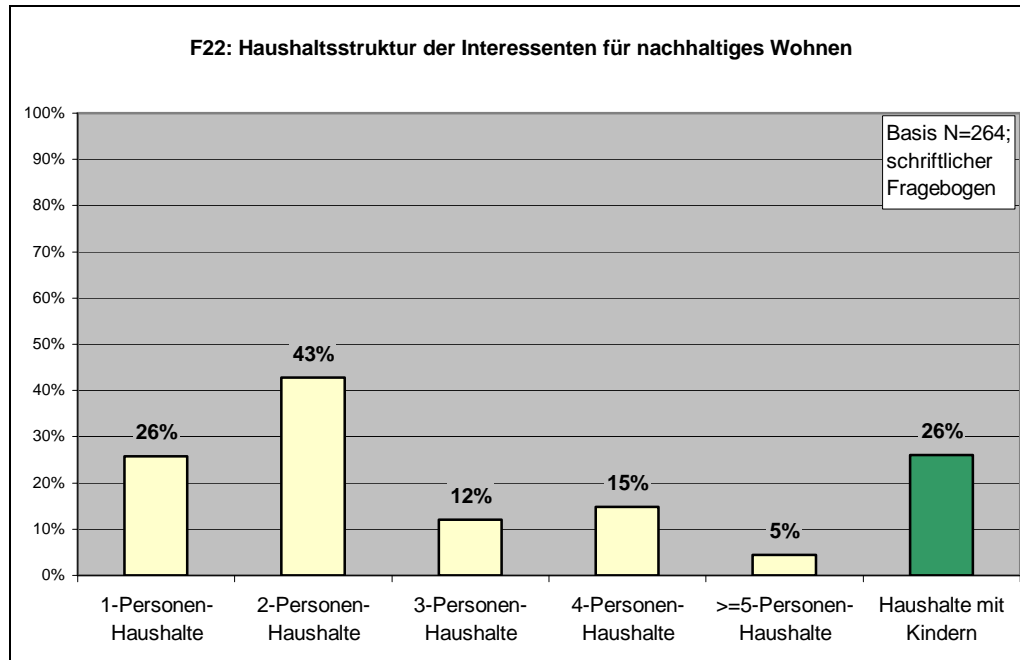


Abb. 5: Haushaltsstruktur

Haushaltsgrösse	Vertrag auf jeden Fall (n=77)	Interessierte = Fragebögen (n=264)	Interviews, ungewichtet (n=800)	Haushalte VRB 2000 <sup>11</sup> (n=147'000)
1-Person-HH	33 %	26 %	30 %	40 %
2-Personen-HH	40 %	43 %	39 %	33 %
3-Personen-HH	13 %	12 %	13 %	11 %
4-Personen-HH	13 %	15 %	13 %	11 %
>=5-Personen-HH	1 %	5 %	5 %	4 %
<u>HH mit Kind</u>	27 %	26 %	26 %	26 %

Tab. 5: Haushaltsstruktur im Vergleich

Mit reichlich zwei Dritteln werden überwiegend die kleinen Ein- und Zweipersonenhaushalte von der Idee des nachhaltigen Wohnens angesprochen. Im Vergleich zur Grundgesamtheit der 800 Telefoninterviews zeigt sich ein vermehrtes Interesse bei Zweipersonen-

<sup>11</sup> Volkszählung 2000, Statistikdienste der Stadt Bern unter [www.statistik.bern.ch](http://www.statistik.bern.ch)

haushalten. Nur in jedem vierten interessierten Haushalt lebt auch ein Kind, was die Tendenz zu kinderlosen Ein- und Zweipersonenhaushalten bekräftigt.

Die Vertragsbereitschaft für das Wohnen ohne eigenes Auto ist bei den Ein- und Zweipersonenhaushalten tendenziell höher als bei Haushalten mit drei und mehr Personen. Haushalte mit Kindern sind ähnlich stark vertreten wie bei allen interessierten Haushalten.

Altersstruktur

Bei der telefonischen und schriftlichen Befragung wurde nur das Alter der haushaltsführenden Person erhoben. Ein Vergleich mit der Altersstruktur der Grundgesamtheit ist daher nicht möglich. Trotzdem sind mit der Betrachtung der haushaltsführenden Altersgruppen Rückschlüsse auf die Tendenz der Altersstruktur der interessierten Haushalte möglich.

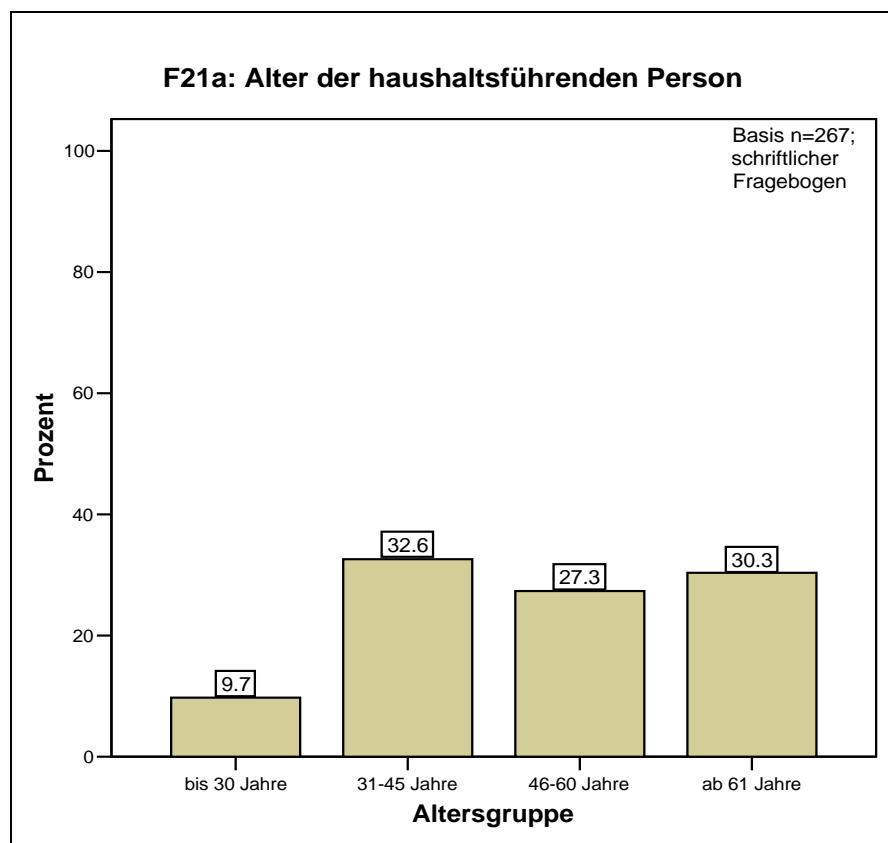


Abb. 6: Altersstruktur der haushaltsführenden Personen

Die grösste Altersgruppe der haushaltsführenden Interessenten sind die 31 bis 45-jährigen Personen (33 %). In dieser Gruppe wird der Grossteil der Familienhaushalte mit Kindern vertreten sein. Mit 30 % zeigen auch viele ältere haushaltführende Personen ab 61 Jahren Interesse am nachhaltigen Wohnen ohne Auto. Gemeinsam mit den jungen Haushalten (10 %) und der Altersgruppe 46-60 Jahre (27 %), bei denen häufig die Kinder schon eigene Haushalte gegründet haben, erklärt das auch den hohen Anteil an Ein-

und Zweipersonenhaushalten (ohne Kinder). Jüngere haushaltsführende Personen sind eher dazu bereit, das Wohnen ohne Autobesitz auf jeden Fall vertraglich zu vereinbaren.

Haushaltseinkommen

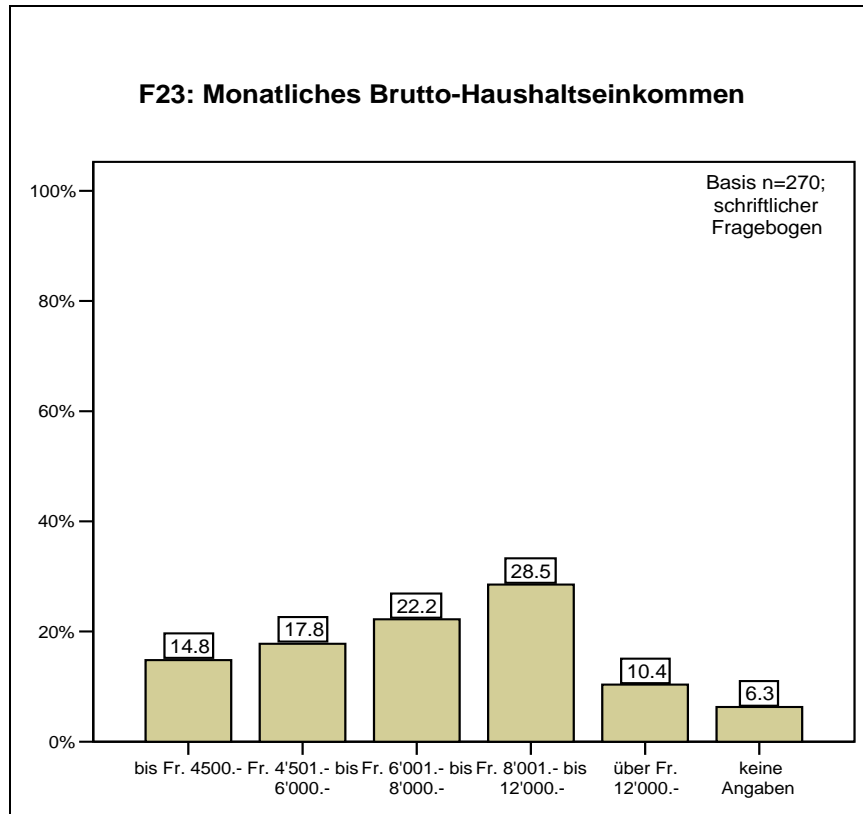


Abb. 7: Haushaltseinkommen in Einkommensklassen

<u>monatliches Brutto-Haushaltseinkommen</u>	Vertrag auf jeden Fall (77)	Fragebögen (270)	Schweiz 2003 <sup>12</sup>	<u>monatliches Brutto-Haushaltseinkommen</u>
<u>&lt;= Fr. 4'500.-</u>	18 %	15 %	20 %	<u>&lt; Fr. 4'700.-</u>
<u>Fr. 4'501.- bis 6'000.-</u>	18 %	18 %	19 %	<u>Fr. 4'700.- bis 6'799.-</u>
<u>Fr. 6'001.- bis 8'000.-</u>	21 %	22 %	21 %	<u>Fr. 6'800.- bis 8'999.-</u>
<u>Fr. 8'001.- bis 12'000.-</u>	30 %	29 %	20 %	<u>Fr. 9'000.- bis 11'999.-</u>
<u>&gt; Fr. 12'000.-</u>	7 %	10 %	20 %	<u>&gt;= Fr. 12'000.-</u>

Tab. 6: Haushaltseinkommen im Vergleich

In Abb. 7 wird deutlich, dass der Anteil des monatlichen Brutto-Haushaltseinkommen bis zu Fr. 12'000.- kontinuierlich ansteigt. Interessierte Haushalte mit mehr als Fr. 12'000.- sind mit einem Anteil von 10 % im Vergleich zum schweizerischen Durchschnitt (20 %,

<sup>12</sup> BfS 2003: Einkommens- und Verbrauchserhebung 2003 (EVE 2003) unter [www.statistik.admin.ch](http://www.statistik.admin.ch)



vgl. Tab. 6) deutlich unterrepräsentiert. Die grösste Gruppe bilden mit 29 % die gut verdienenden Doppelverdienershaushalte mit Fr. 8'000.- bis Fr. 12'000.- im Monat.

Die Vertragsbereitschaft für das Wohnen ohne eigenes Auto verstärkt diese Tendenz (vgl. Tab. 6). Haushalte mit einem monatlichen Bruttoeinkommen von Fr. 8'000.- bis Fr. 12'000.- sind mit 30 % am stärksten vertreten, während Haushaltseinkommen von mehr als Fr. 12'000.- nur einen Anteil von 7 % ausmachen. Dagegen sind die geringverdienenden Haushalte bis Fr. 4'500.- hier stärker vertreten (18 %).

Das verdeutlicht auch die Bereitschaft der unterschiedlichen Einkommensklassen, die Spielregeln für autofreies Wohnen vertraglich zu vereinbaren. Abb. 8 zeigt, dass Haushalte mit geringem Einkommen und gutverdienende Doppelverdienershaushalte überwiegend positiv eingestellt, während die Spitzenverdienenden mehrheitlich eher nicht oder ganz sicher nicht dazu bereit wären, ohne eigenes Auto zu leben.

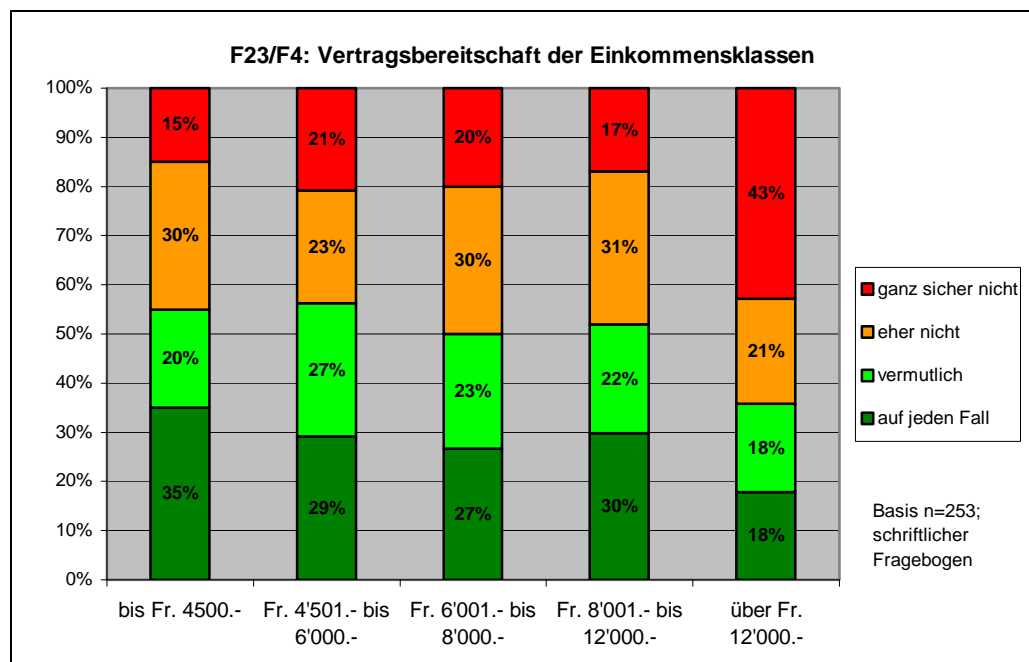


Abb. 8: Vertragsbereitschaft für autofreies Wohnen nach Haushaltseinkommen

### 5.3.5 Mobilitätsdaten

Ein deutliches Merkmal für Interessierte am autofreien Wohnen sind Haushalte, welche gar kein Auto besitzen. 40 % der befragten Haushalte sind bereits autofrei. Die Mehrheit von 60 % der Haushalte haben zwar ein Auto, sind aber dennoch am Thema Nachhaltiges Wohnen mit autofreien Haushalten interessiert.

Jene interessierten Haushalte, welche vertraglich auf den Besitz eines Autos verzichten würden, leben heute bereits zu 78 % ohne eigenes Auto. Die restlichen 22 % dieser Haushalte wären somit bereit, mit dem Umzug in eine autofreie Siedlung ihr Auto abzuschaffen und auf andere Verkehrsmittel umzusteigen.

Autobesitz	Vertrag auf jeden Fall (n=77)	Fragebögen = Interessierte (n=270)	Interviews, gewichtet (n=800)	Interviews Stadt Bern, gewichtet (n=316)	Haushalte Stadt Bern 2000 <sup>13</sup> (n=67'000)
Kein Auto	78 %	40 %	31 %	49 %	ca. 47 %

Tab. 7: Anteil autofreier Haushalte im Vergleich

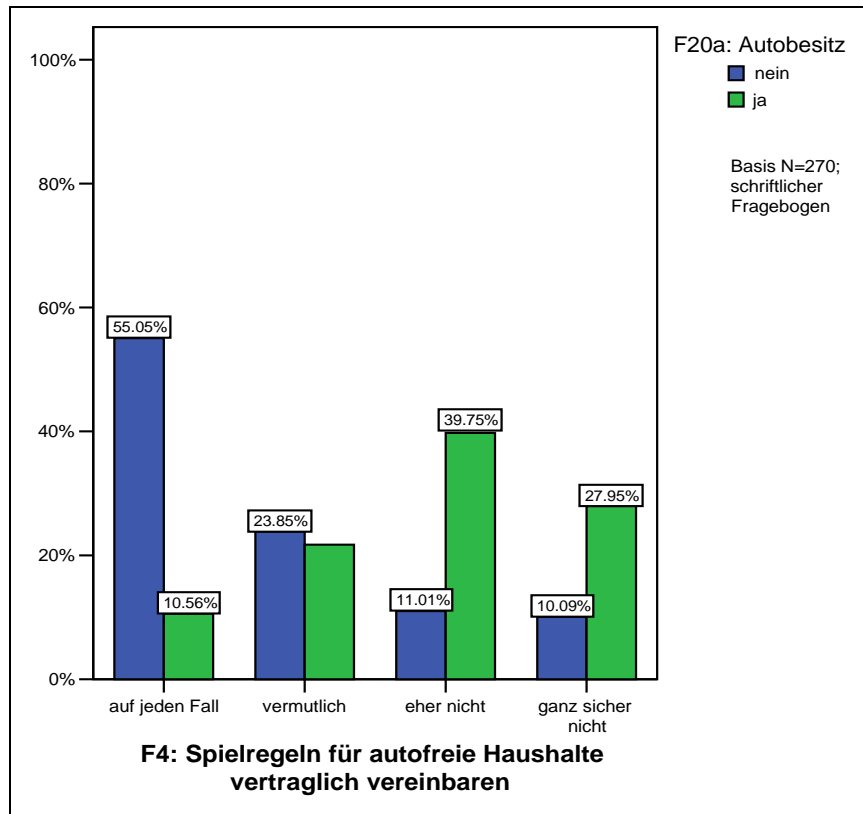


Abb. 9: Vertragsbereitschaft für autofreies Wohnen nach Autobesitz

In Abb. 9 wird deutlich, dass sich autofreie Siedlungen nicht nur an autofreie, sondern im beachtlichen Umfang auch an autobesitzende Haushalte richten. Über 10% der interessierten Haushalte, welche mindestens ein Auto besitzen, würden auf jeden Fall ihr Auto abschaffen, um in ein autofreies Wohngebiet zu ziehen. Weitere 20 % würden dies vermutlich tun.

Die Interessierten am nachhaltigen Wohnen sind auch in ihrem **Mobilitätsverhalten** eine sehr heterogene Gruppe. Die Nutzungshäufigkeit des Autos (40 % täglich oder häufig) liegt deutlich unter der Velo- und öV-Nutzung (53 % und 62 %). Rund ein Drittel der befragten Haushalte hat schon Erfahrungen mit CarSharing gemacht (2 % häufige und 29 % seltene Nutzung).

<sup>13</sup> Angabe vom Stadtplanungsamt der Stadt Bern auf Grundlage des Nationalen Forschungsprogramms NFP 41

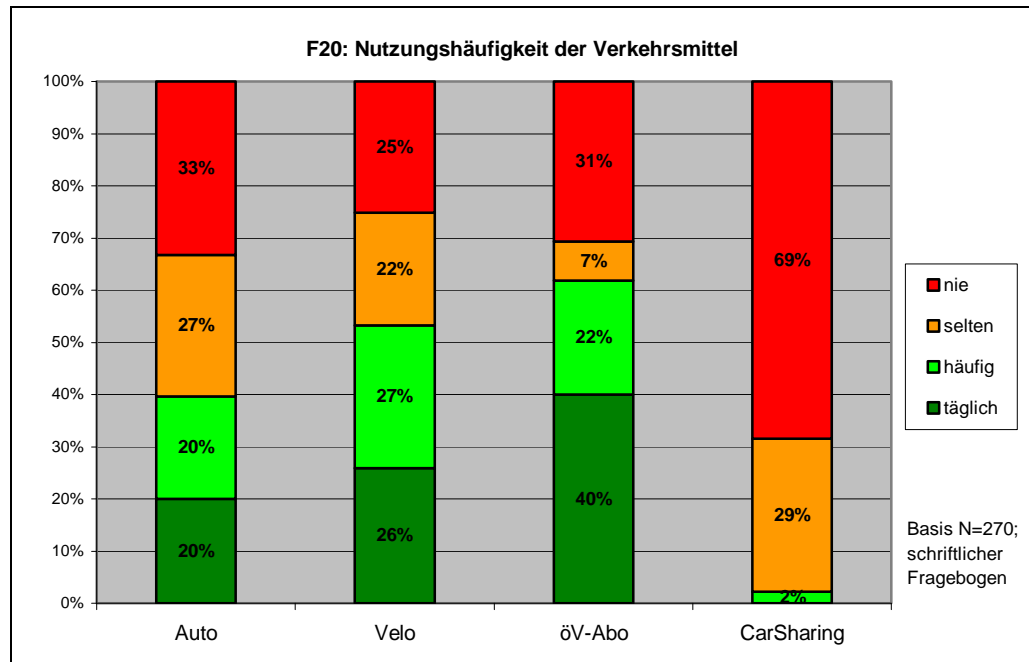


Abb. 10: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel

Haushalte, die sich vertraglich an das autofreie Wohnen binden würden, nutzen das Auto deutlich weniger (13 %). Die Anteile der täglichen oder häufigen Nutzung des Velos und eines öV-Abos sind erwartungsgemäss höher (57 % und 74 %). Die Nutzung des Car Sharing-Angebots ist bei diesen Haushalten deutlich verbreiteter (42 % häufig oder selten).

Rund 12 % der Haushalte, welche täglich das Auto nutzen, sind trotzdem bereit, ihr Auto für einen Umzug in eine autofreie Siedlung abzuschaffen und auf andere Verkehrsmittel umzusteigen.

### 5.3.6 Standortbewertung

Die vorgeschlagenen Standorte im Raum Bern werden insgesamt überwiegend positiv beurteilt. Die Standorte Viererfeld Süd und Brückenstrasse/Marzili auf Berner Stadtgebiet setzen sich dabei deutlich ab (75 % bzw. 68 % sehr gut oder eher gut). Das Oberfeld in Ostermundigen beurteilen 56 % der interessierten Haushalte positiv, während der Standort Mutachstrasse (Holligen) etwas abfällt (45 % positiv bzw. nur 8 % sehr gut).

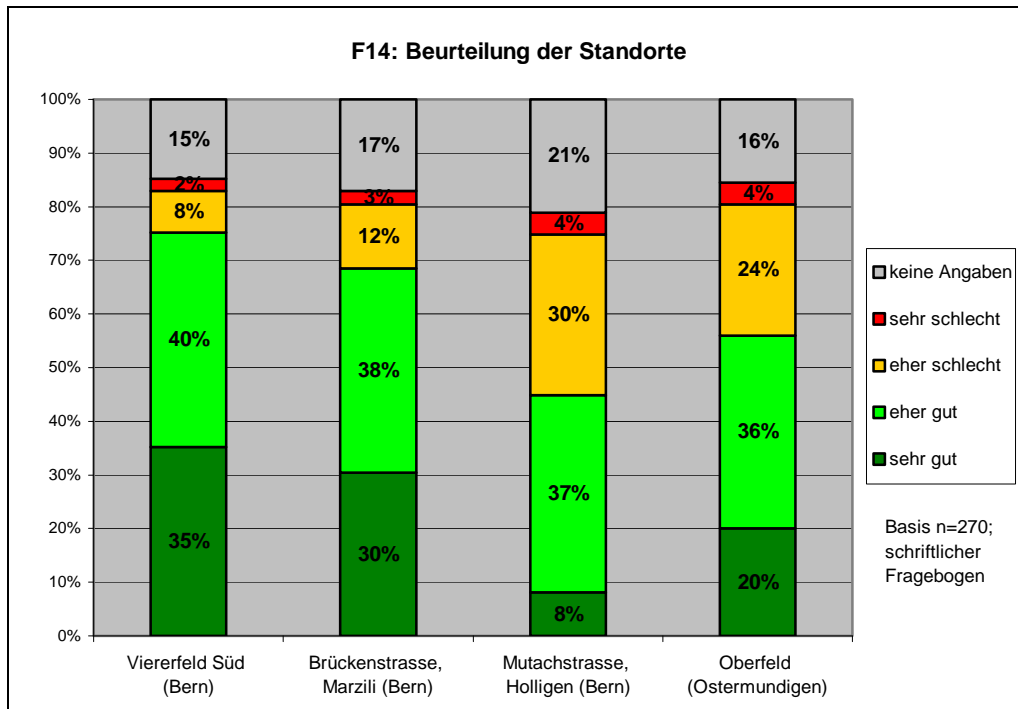


Abb. 11: Beurteilung der vorgeschlagenen Standorte für eine nachhaltige Siedlung

Die Beurteilung des **eigenen Wohnquartiers** als Standort für eine nachhaltige Siedlung ist durchaus positiv. Nahezu die Hälfte der Interessierten (46 %) finden diese Idee sehr gut, während dies 14 % eher bzw. entschieden ablehnen.

Die Beurteilung der einzelnen Standorte ist über alle Interessentengruppen mit den unterschiedlichsten Merkmalsausprägungen (Stadt/Region, Autobesitz, Velonutzung, Altersgruppe, Haushaltsstruktur) relativ konstant. **Auffallendste Abweichungen** sind:

- Die städtischen Haushalte beurteilen die Berner Standorte Viererfeld und Brückenstrasse positiver, während Haushalte aus den umliegenden Gemeinden von Bern den Standort Oberfeld in Ostermundigen positiver (60 % positiv) werten
- Haushalte mit dem Wunsch zur Wohneigentumsbildung beurteilen die Standorte Viererfeld in Bern (80 % positiv) und Oberfeld in Ostermundigen (61 %) grundsätzlich positiver, während zukünftige MieterInnen die Standorte Brückenstrasse (72 %) und Mutachstrasse (48 %) besser bewerten
- Haushalte ohne eigenes Auto beurteilen den Standort Mutachstrasse (36 %) und Oberfeld (51 %) eher weniger positiv
- Velo-NutzerInnen beurteilen den Standort Viererfeld sehr positiv (92 %), während die öV-Nutzenden den Standort Brückenstrasse befürworten (71 %)
- Junge haushaltführende Personen bis 30 Jahre beurteilen den Standort Brückenstrasse und Viererfeld überdurchschnittlich positiv (jeweils 85 %) und den Stand-

ort Oberfeld eher negativer (50 %), ältere Personen gaben häufig keine Antworten bei der Beurteilung der Standorte

- Haushalte mit Kindern beurteilen die Standorte Viererfeld (84 %) und Brückenstrasse (77 %) überdurchschnittlich positiv
- Gutverdienende Doppelseinkommenshaushalte beurteilen die Standorte Viererfeld (85 %) und Oberfeld (67 %) positiver

Die interessierten Haushalte, welche sich auf jeden Fall vertraglich an das Wohnen ohne eigenes Auto binden würden, beurteilen die Standorte Viererfeld Süd und Brückenstrasse/Marzili sehr geeignet (73 % resp. 69 % sehr gut oder eher gut) und die Standorte Mutachstrasse und Oberfeld Ostermündigen weniger geeignet (43 % bzw. 47 % positiv).

### 5.3.7 Wünsche zur Ausgestaltung des Wohnumfeldes

Im Fragebogen konnten die interessierten Haushalte verschiedene Ausgestaltungsmöglichkeiten für eine nachhaltige Siedlung beurteilen und damit Ihre Wünsche an das Wohnumfeld zum Ausdruck bringen.

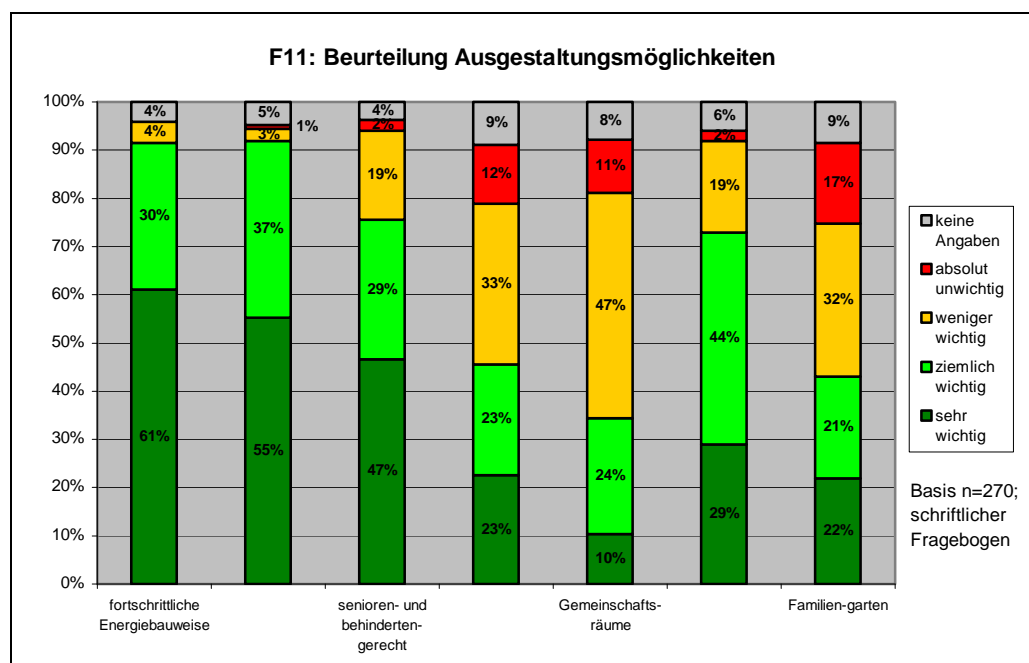


Abb. 12: Beurteilung der Ausgestaltungsmöglichkeiten einer nachhaltigen Siedlung

Eine besonders **fortschrittliche Bauweise bezüglich Energie und ökologischer Baustoffe** sollte nach der Beurteilung der Interessierten für eine nachhaltige Siedlung Standard sein.

Das **senioren- und behindertengerechte Bauen** ist für 3 von 4 Haushalten sehr oder ziemlich wichtig. Besonders die Zielgruppe der älteren Haushalte ab 61 Jahre möchte diese Ausstattung nicht missen (90 %).

**Kinderbetreuungsangebote** (Kinderkrippe/-garten, Mittagstisch) in der Siedlung werden von weniger als die Hälfte der interessierten Haushalte als wichtig erachtet. Diese Angebote zielen hauptsächlich auf jüngere Haushalte mit Kindern. Angesprochen fühlen sich ausserdem verstärkt Haushalte ohne eigenes Auto (51 %).

**Gemeinschaftsräume** sind eher weniger wichtig für eine nachhaltige Siedlung (34 %). Hier fühlen sich autofreie Haushalte noch am meisten angesprochen (41 %).

73 % der Haushalte wünschen sich **gemeinsame Grünflächen** in der Siedlung. Besonders Haushalte mit Kindern (82 %) und ohne eigenes Auto (77 %) bewerten dies positiv.

Dagegen sind die Wünsche nach einem **Familiengarten** geteilt (43 % positiv). Jüngere Haushalte (65 %) und Haushalte mit Kindern (68 %) finden dieses Angebot wichtig.

### 5.3.8 Wünsche zu Infrastruktur und Mobilitätsdienstleistungen

Ebenso wie für die Ausgestaltungsmöglichkeiten des Wohnumfeldes wurden auch die Ansprüche an die Infrastruktur und alternative Mobilitäts- und Dienstleistungsangebote erhoben.

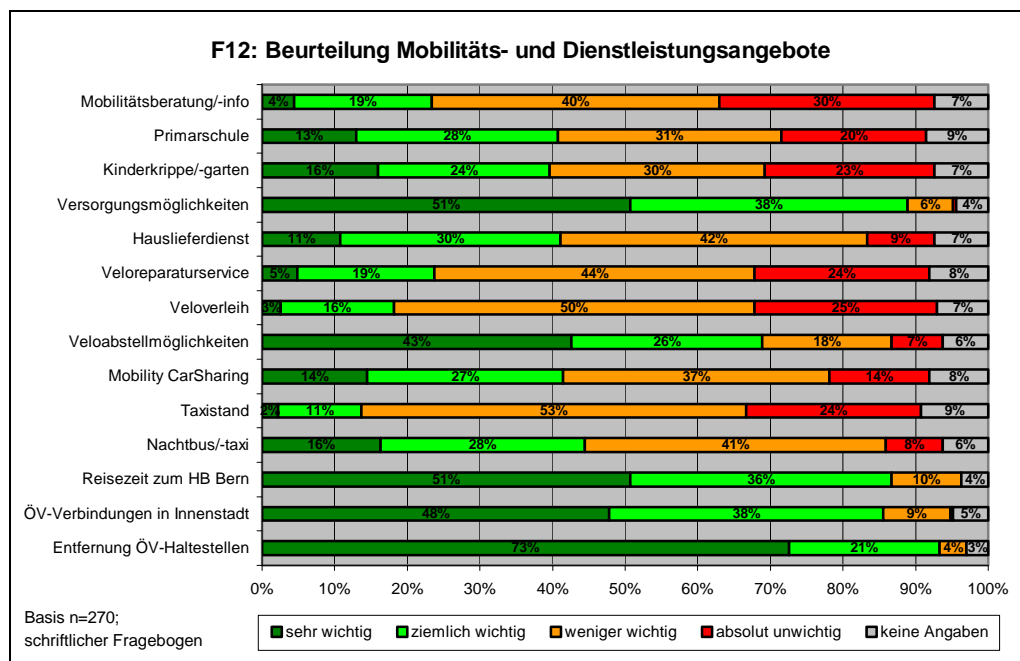


Abb. 13: Beurteilung von Mobilitäts- und Dienstleistungsangeboten

Die Befragungsergebnisse belegen den hohen Stellenwert der **Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr** für das Leben in einer nachhaltigen Siedlung mit autofreien Haushalten. Sowohl die kurze Entfernung zu den öV-Haltestellen (94 %) als auch die schnelle und häufige Verbindung mit dem öV in die Innenstadt (86 %) oder zum Hauptbahnhof Bern (87 %) werden als besonders wichtig beurteilt. Vor allem autofreie Haushalte sind auf eine hohe Qualität der öV-Erschliessung angewiesen. Junge Haushalte (bis 30 Jahre)

schätzen die gute öV-Verbindung zur Innenstadt (96 %) und zum Bahnhof (92 %) am meisten.

Die Gewährleistung der nächtlichen Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr durch **Nachtbusse und Nachttaxis** ist für 44 % ein wichtiges Anliegen. Besonders autofreie Haushalte (52 %) und wiederum junge (kinderlose) Haushalte (69 %) wünschen sich dieses Angebot. Ein **Taxistand** im Quartier wird dagegen kaum als wichtig empfunden (14 %).

Die Verfügbarkeit öffentlicher Autos über das **CarSharing-Angebot** von Mobility beurteilen 41 % der interessierten Haushalte als notwendig. Die Hälfte der autofreien und jüngere Haushalte bis 45 Jahre bewerten dieses Angebot als sehr oder ziemlich wichtig. Jene Haushalte, welche CarSharing heute schon nutzen, empfinden dieses Angebot in einer nachhaltigen Siedlung als besonders wichtig (100 % bei häufiger Nutzung, 61 % bei seltener Nutzung).

**Veloabstellmöglichkeiten** sind für 69 % der interessierten Haushalten ein wichtiger Bestandteil in einer nachhaltigen Siedlung, insbesondere für die VelofahrerInnen (88 %). Personen im mittleren Alterssegment (31-45 Jahre) und Haushalte mit Kindern schätzen dies ebenfalls überdurchschnittlich wichtig ein (ca. 85 %). Velospezifische Dienstleistungen wie **Verleih und Reparaturservice** werden dagegen selbst bei den Velonutzenden als weniger wichtig erachtet.

**Hauslieferdienste**, welche beim Einkauf als Kofferraumersatz dienen sollen, werden von den interessierten Haushalten verhalten bewertet (41 % positiv). Selbst autofreie Haushalte sehen in diesem Dienstleistungsangebot kein grösseres Potenzial. In höherem Masse schätzen dieses Angebot die regelmässigen NutzerInnen des öffentlichen Verkehrs (49 %) und ältere Menschen ab 61 Jahren (52 %). Doch die Erfahrungen in Burgdorf zeigen, dass mit dem Bekanntheitsgrad des Angebots auch die Beliebtheit und Nutzung steigt.

**Einkaufs- und Versorgungsmöglichkeiten** in kurzer Entfernung vom Wohngebiet werden dagegen als besonders wichtig erachtet (89 %). Weitere nahe gelegene Infrastruktureinrichtungen wie **Kindergrippe, Kindergarten und Primarschule** sind wiederum weniger bedeutend für die interessierten Haushalte (40 % bzw. 41 %).

Die Dienstleistung einer **persönlichen Beratung** oder Information zu Mobilitätsfragen findet nur 23 % der interessierten Haushalte sehr wichtig oder ziemlich wichtig. Am ehesten möchten ältere Menschen von diesem Angebot profitieren (31 %).

Haushalte, welche die Bedingungen für Wohnen ohne eigenes Auto auf jeden Fall vertraglich vereinbaren würden, ordnen die folgenden Infrastrukturen und Mobilitätsdienstleistungen mehrheitlich als sehr wichtig oder ziemlich wichtig ein: kurze Entfernung der öV-Haltestelle (99 %), gute und schnelle öV-Verbindung zur Innenstadt und zum Haupt-

bahnhof (90 % bzw. 86 %), Nachtbus/Nachttaxi (52 %), CarSharing (56 %), Veloabstellanlagen (79 %), Hauslieferdienst (47 %) und Versorgungsmöglichkeiten (91 %).

### 5.3.9 Wünsche zur Wohnung

63 % der am nachhaltigen Wohnen interessierten Haushalte wohnen zur Miete. Der Vergleich der aktuellen und **gewünschten Wohnform** der interessierten Haushalte zeigt eine deutliche Tendenz zum Wohneigentum in einer nachhaltigen Siedlung. 43 % der interessierten Haushalte möchte zukünftig in einer Eigentumswohnung leben.

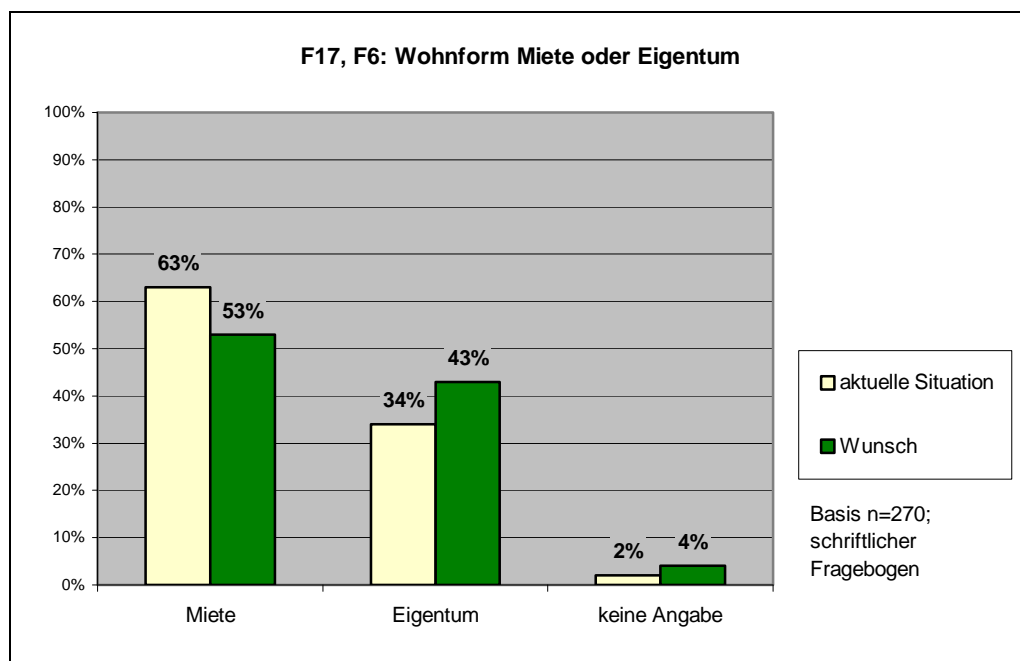


Abb. 14: Aktuelle und gewünschte Wohnform Miete oder Eigentum

Betrachtet man die vertragsbereiten Haushalte für das Wohnen ohne eigenes Auto, ist hier der Anteil an Mietern höher (69 %). In der zukünftigen autofreien Siedlung wünschen 55 % eine Mietwohnung und 39 % eine Eigentumswohnung. Zukünftige MieterInnen sind eher bereit, das Wohnen ohne eigenes Auto vertraglich zu vereinbaren (30 %), als Wohnungseigentümer in spe (26 %).

Die **gewünschte Wohnungsgrösse** aller interessierten Haushalte liegt mehrheitlich bei 3- oder 4-Zimmerwohnungen (35 % und 39 %). Kleine 1- und 2-Zimmerwohnungen sowie grosse Wohnungen mit 5 Zimmern und mehr werden kaum nachgefragt. Die vertragsbereiten Haushalte unterscheiden sich hier kaum. Der Anteil an gewünschten 2-Zimmerwohnungen ist hier etwas höher (14 % statt 10 %).

Die gewünschten **Miet- und Kaufpreise** liegen entsprechend der gewünschten Wohnungsgrösse durchschnittlich im mittleren Preisbereich. Haushalte, die vertraglich ohne Auto leben möchten, orientieren sich hauptsächlich am Mietpreisbereich von Fr. 1'251.- bis Fr. 1'750.- (43 %) und an einem Kaufpreis von Fr. 400'000.- bis Fr. 500'000.- (46 %).



## 5.4 Hochrechnung des absoluten Marktpotenzials

### 5.4.1 Grundsätze der Berechnung

Die zugrundeliegende Zahl der Hochrechnung ist die Anzahl der Haushalte in der Region Bern<sup>14</sup>. Die Stadt Bern zählt rund 67'000 Privathaushalte und die umliegenden Gemeinden der Region ca. 80'000 Haushalte.

Die in den telefonischen Interviews kontaktierten Haushalte (n=800) widerspiegeln – gewichtet nach den tatsächlichen Haushaltsgrössen – die Grundgesamtheit der Haushalte in der Region Bern und dienen somit der Hochrechnung für das Marktpotenzial einer nachhaltigen Siedlung im Raum Bern.

Es muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass die Erhebung der Daten auf einer hypothetischen und unverbindlichen Interessensbekundung mit spezifischen Wünschen und Bedingungen der einzelnen Haushalte für einen zukünftigen, noch nicht konkreten Sachverhalt basiert. Somit ist nur eine Annäherung an die zu erwartende Nachfrage in der Realität möglich. Da zu erwarten ist, dass das tatsächliche Marktpotenzial bei einer konkreten Realisierung eher niedriger sein wird, erfolgt die Hochrechnung des Marktpotenzials von der Fragebogenanalyse über die gewichteten Telefoninterviews auf die Gesamtbevölkerung der Stadt und Region Bern sehr vorsichtig. Es stützt sich nur auf das engere Potenzial der Telefoninterviews (sehr interessierte Haushalte).

### 5.4.2 Marktpotenzial

Die telefonischen Kontaktinterviews zeigen bereits ein hohes Interesse am Thema „Nachhaltiges Wohnen“ (vgl. Kap. 5.2). Das Marktpotenzial für eine nachhaltige Siedlung im Raum Bern ergibt sich aus Haushalten, welche ein **ernsthaftes Interesse** für diese Wohnform zeigen (im Telefoninterview „sehr interessiert“).

	Haushalte gesamt	Sehr interessierte Haushalte (Telefoninterviews, n=800)	
Stadt Bern	67'000	32 %	21'000
Region Bern (ohne Stadt Bern)	80'000	25 %	20'000
Gesamt	147'000	<b>41'000</b>	

Tab. 8: Grundsätzliches Interessentenpotenzial für eine nachhaltige Siedlung

41'000 Haushalte in der gesamten Region Bern sind somit potenzielle Interessenten für eine nachhaltige Siedlung im Raum Bern. Diese Zahl bzw. die 21'000 Haushalte in der Stadt Bern und die 20'000 Haushalte in den umliegenden Gemeinden der Region stellen

<sup>14</sup> Volkszählung 2000, Statistikdienste der Stadt Bern

die Grundlage für die weitere Berechnung des Marktpotenzials für nachhaltiges und autofreies Wohnen dar.

	Sehr interessierte Haushalte (n=800)	Umzug in stellplatzfreie Siedlung mit Sammel-parkplatz (n=270): "auf jeden Fall"	Umzug in autofreie Siedlung ohne eigenes Auto (n=270): "auf jeden Fall"
Stadt Bern	21'000	57 % 12'000 HH	52 % 10'900 HH
Region Bern (ohne Stadt Bern)	20'000	39 % 7'800 HH	31 % 6'200 HH
Gesamt	41'000	<b>19'800 HH</b>	<b>17'100 HH</b>

Tab. 9: Umzugspotenzial für eine stellplatzfreie und eine autofreie Siedlung

Die **Umzugsbereitschaft** in eine stellplatzfreie Siedlung mit dezentralem Sammel-parkplatz wäre bei ca. 12'000 Haushalten in der Stadt und ca. 7'800 Haushalten in der Region Bern auf jeden Fall gegeben. 10'900 städtische und 6'200 Haushalte der Region wären auf jeden Fall bereit, in eine autofreie Siedlung ohne Autobesitz zu ziehen.

Letztlich entscheidend für das Wohnen ohne eigenes Auto ist die Bereitschaft der Haushalte, **vertraglich auf den Besitz eines Autos** zu verzichten. Dies würden in der gesamten Region Bern ca. 12'800 Haushalte tun (Stadt Bern 9'200 HH, Region 3'600 HH).

	Sehr interessierte Haushalte (n=800)	Wohnen ohne eigenes Auto vertraglich vereinbaren (n=77): "auf jeden Fall"	
Stadt Bern	21'000	42 %	8'800 HH
Region Bern (ohne Stadt Bern)	20'000	18 %	3'600 HH
Gesamt	41'000	<b>12'400 HH</b>	

Tab. 10: Marktpotenzial für autofreies Wohnen mit Vertragsbindung

### 5.4.3 Standortwahl

Aus der Bewertung der vorgeschlagenen Standorte (Beurteilung „sehr gut“) lässt sich das Potenzial für eine nachhaltige Siedlung schätzungsweise ableiten:

	Sehr interessierte Haushalte (n=800)	Vierfeld Süd, Bern (n=270): "sehr gut"	Brückenstr/ Marzili, Bern (n=270): "sehr gut"	Mutachstr/ Holligen, Bern (n=270): "sehr gut"	Oberfeld, Oster-mundigen (n=270): "sehr gut"
Stadt Bern	21'000	41 % 8'600 HH	32 % 6'700 HH	13 % 2'700 HH	18 % 3'400 HH
Region Bern (ohne Stadt)	20'000	31 % 6'200 HH	29 % 5'800 HH	5 % 1'000 HH	22 % 4'400 HH
Gesamt	41'000	<b>14'800 HH</b>	<b>12'500 HH</b>	<b>3'700 HH</b>	<b>7'800 HH</b>

Tab. 11: Interessentenpotenzial für eine nachhaltige Siedlung nach Standorten

Betrachtet man die Haushalte, welche sich vertraglich auf jeden Fall für das Wohnen ohne eigenen Autobesitz verpflichten würden, ergeben sich folgende Marktpotenziale für das strikt autofreie Wohnen:

	vertrags- bereite Haushalte (n=77)	Viererfeld Süd, Bern (n=77): "sehr gut"	Brückenstr/ Marzili, Bern (n=77): "sehr gut"	Mutachstr/ Holligen, Bern (n=77): "sehr gut"	Oberfeld, Oster- mundigen (n=77): "sehr gut"
Stadt Bern	8'800	43 % 3'400 HH	27 % 2'400 HH	14 % 1'200 HH	18 % 1'600 HH
Region Bern (ohne Stadt)	3'600	43 % 1'500 HH	32 % 1'200 HH	7 % 300 HH	21 % 800 HH
Gesamt	12'400	<b>4'900 HH</b>	<b>3'600 HH</b>	<b>1'500 HH</b>	<b>2'400 HH</b>

Tab. 12: Marktpotenzial für autofreies Wohnen mit Vertragsbindung nach Standorten

Diese absoluten Nachfragewerte in Tab. 11 und Tab. 12 sind grob gerundet und bilden nur einen Orientierungsrahmen für das Marktpotenzial jedes einzelnen Standortes. Im Verhältnis zwischen den Standorten ergeben sich unterschiedlich grosse Schnittmengen. Das heisst, wenn mehrere Standorte gleichzeitig realisiert würden, verringert sich auch das Potenzial jedes einzelnen Standortes.

#### 5.4.4 Zielgruppen

In der Befragung wird deutlich, dass die interessierten Haushalte eine sehr heterogene Gruppe bilden. In der Haushaltsstruktur überwiegen die **kinderlosen Ein- und Zweipersonenhaushalte**.

Doch das grosse Interesse von **jungen haushaltsführenden Personen** könnte ein Indiz dafür sein, dass Haushalte in der Familiengründungsphase eine wichtige Zielgruppe bilden. **Seniorinnen und Senioren** sind ebenfalls am autofreien Wohnen interessiert.

Die wichtigste Einkommensgruppe bilden die **gut verdienenden Doppelseinkommenshaushalte** mit Fr. 8'000.- bis 12'000.- pro Monat. Aber auch die **geringverdienenden Haushalte** mit weniger als Fr. 4'500.- sind am Wohnen ohne eigenes Auto sehr interessiert.

**Haushalte ohne eigenes Auto** sind grundsätzlich die wichtigste Zielgruppe für eine nachhaltige Siedlung. Zusätzlich wären ca. 3 % der autobesitzenden Haushalte in der gesamten Region Bern bereit, mit dem Einzug in eine nachhaltige Siedlung ihr Auto abzuschaffen und auf andere Verkehrsmittel umzusteigen.

## 6 Literatur

### Schweiz

- Credit Suisse Economic Research (2005): Der Schweizer Immobilienmarkt. Fakten und Trends. Umzugsverhalten, Mietpreise, Leerwohnungen, Megatrends (nationaler Fokus)
- Credit Suisse Economic Reserach (2006): Swiss Issues Immobilien. Fakten und Trends 2006. Wohnungsveränderungen, Attraktivität verschiedener Regionen für verschiedene Altersgruppen, Preise, Ausblick 2006
- Credit Suisse Economic Reserach (2006): Swiss Issues Immobilien. Regionen 2006. Standortfaktoren für Immobilienmarkt (Einkommen, Steuern, Erreichbarkeit, Bevölkerung, Migration). Factsheet Bern (Preise, Bevölkerungsstruktur, Leerwhgzziffer etc.)
- IG Autofreies Oberfeld (2004): Eine neue Dimension des Wohnens. Informationsbrochure zum autofreien Wohnen. Bern
- Merlo, TEAMverkehr (2003): Standortevaluation Oberfeld. Wie geeignet ist das Oberfeld für eine autofreie Siedlung? Cham
- Müller/Romann, Metron et al. (1999): Autofreie Haushalte – Ihre Mobilität und die Folgen für Verkehrsplanung und Verkehrspolitik. Bericht A2 des NFP 41 Verkehr und Umwelt. Untersuchung und Befragung autofreier Haushalte in der Schweiz, Haushaltgrösse, Bedürfnisse etc.
- Stadt Bern (2005): Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Region Bern. Kurzfassung. Bern
- Stadtplanungsamt Bern (2001): Beispielsammlung für die PVK
- Wüest & Partner (2005): Immo-Monitoring Analysen & Prognosen 2005, 1. Standort- und Markttrating für versch. Regionen nach versch. Faktoren (S.66), Preisatlas Wohnungen
- Wüest & Partner (2005): Immo-Monitoring Facts & Figures 2005, 4. Regionale Marktindikatoren für Mietwohnungen (S. 82)

### Deutschland / Europa

- Fedora 108. Büro für Städtebau und Raumplanung 1998: Marktuntersuchung Auto-freies Wohnen Wuppertal

- Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (2001): Marktuntersuchungen zum autofreien Wohnen in Nordrhein-Westfalen
- [www.autofrei-wohnen.de](http://www.autofrei-wohnen.de) (2006): Standortkriterien für (neue) autofreie Wohnprojekte. Voraussetzungen für Gelingen autofreier Wohnprojekte in grober Zusammenstellung

## 7 Anhang

### 7.1 Fragen und Ergebnisse der telefonischen Kontaktinterviews

Q1: Alter der Person (ohne Darstellung)

Q2 STATISTIK: ANZAHL PERSONEN IM HAUSHALT						
Wie viele Personen, Sie selbst eingerechnet, wohnen in Ihrem Haushalt?						
Filter: Alle erreichten Haushalte						
		TOTAL	WOHNGEBIET		TEILNAHME	
			Stadt Bern	Agglo	Nimmt teil	Nimmt nicht teil
TOTAL		800	316	484	452	348
TOTAL gew.		800	316	484	444	356
		100%	100%	100%	100%	100%
q2	1 Person	322	165	157	164	158
		40%	52%	32%	37%	44%
	2 Personen	266	95	171	145	121
		33%	30%	35%	33%	34%
	3 Personen	89	27	62	50	39
		11%	9%	13%	11%	11%
	4 Personen	89	21	68	61	28
		11%	7%	14%	14%	8%
	5++ Personen	34	8	26	24	10
		4%	3%	5%	5%	3%
	keine Angabe	0	0	0	0	0
		0%	0%	0%	0%	0%
mq2		2.1	1.8	2.3	2.2	1.9

Q3 STATISTIK: ANZAHL KINDER BIS 18 JAHRE IM HAUSHALT						
Wie viele Personen, Sie selbst eingerechnet, wohnen in Ihrem Haushalt?						
		TOTAL	WOHNGEBIET		TEILNAHME	
			Stadt Bern	Agglo	Nimmt teil	Nimmt nicht teil
TOTAL		800	316	484	452	348
TOTAL gew.		800	316	484	444	356
		100%	100%	100%	100%	100%
q3	kein Kind	623	263	361	321	303
		78%	83%	75%	72%	85%
	1 Kind	72	25	47	47	25
		9%	8%	10%	10%	7%
	2 Kinder	72	18	55	56	16
		9%	6%	11%	13%	5%
	3 Kinder	17	3	13	11	6
		2%	1%	3%	2%	2%
	4 Kinder	7	3	4	6	1
		1%	1%	1%	1%	0%
	5 Kinder	1	0	1	0	1
		0%	0%	0%	0%	0%
	keine Angabe	8	5	4	5	3
		1%	1%	1%	1%	1%
mq3		.4	.3	.4	.5	.2

**Q4 GRUNDSÄTZLICHES INTERESSE AN NEUEN WOHNFORMEN**

Die Stadt Bern hat Ideen für neue Wohnformen entwickelt, die unter anderem energiesparende und ökologische Bauweisen berücksichtigen und ein autofreies Wohnumfeld ermöglichen würden. Wie wäre grundsätzlich das Interesse Ihres Haushaltes, in einem solchen Wohnumfeld zu wohnen: Wären Sie sehr, ziemlich, nicht so oder gar nicht daran interessiert?

Filter: Alle erreichten Haushalte

	TOTAL	WOHNGEBIET		TEILNAHME	
		Stadt Bern	Agglo	Nimmt teil	Nimmt nicht teil
TOTAL	800	316	484	452	348
Total gew.	800	316	484	444	356
	100%	100%	100%	100%	100%
q4 sehr interessiert (4)	221	102	119	221	0
	28%	32%	25%	50%	0%
ziemlich interessiert (3)	223	87	136	223	0
	28%	28%	28%	50%	0%
nicht so interessiert (2)	175	67	108	0	175
	22%	21%	22%	0%	49%
gar nicht interessiert (1)	181	59	122	0	181
	23%	19%	25%	0%	51%
keine Angabe	0	0	0	0	0
	0%	0%	0%	0%	0%
mq4	2.6	2.7	2.5	3.5	1.5

**Q5 TEILNAHMEBEREITSCHAFT**

Dürfen wir Ihnen den schriftlichen Fragebogen schicken?

Filter: An neuer Wohnform sehr oder ziemlich interessiert (Q4=1,2)

	TOTAL	WOHNGEBIET		TEILNAHME	
		Stadt Bern	Agglo	Nimmt teil	Nimmt nicht teil
TOTAL	452	194	258	452	0
	100%	100%	100%	100%	0%
q5 ja	452	194	258	452	0
	100%	100%	100%	100%	0%
nein	0	0	0	0	0
	0%	0%	0%	0%	0%

**Q6 STATISTIK: ANZAHL AUTOS IM HAUSHALT**

Wie viele Autos gibt es in Ihrem Haushalt?

Filter: Alle erreichten Haushalte

	TOTAL	WOHNGEBIET		TEILNAHME	
		Stadt Bern	Agglo	Nimmt teil	Nimmt nicht teil
TOTAL	800	316	484	452	348
TOTAL	800	316	484	444	356
	100%	100%	100%	100%	100%
q6 kein Auto	244	154	90	150	94
	31%	49%	19%	34%	27%
1 Auto	409	132	276	224	184
	51%	42%	57%	50%	52%
2 Autos	121	25	96	61	60
	15%	8%	20%	14%	17%
3 Autos	19	2	16	8	10
	2%	1%	3%	2%	3%
4 Autos	3	1	3	0	3
	0%	0%	1%	0%	1%
5 Autos	1	0	1	0	1
	0%	0%	0%	0%	0%
keine Angabe	3	2	1	1	2
	0%	0%	0%	0%	1%
mq6	.9	.6	1.1	.8	1.0

## 7.2 Fragebogen der schriftlichen Befragung