

Stadtplanungsamt Bern,
Zieglerstrasse 62, Postfach,
3001 Bern

Mitwirkung zur Planung Viererfeld / Mittelfeld

der VCS Regionalgruppe Bern

Bern, 12.12.2013

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, im Rahmen der Mitwirkung unsere Anliegen zur Planung Viererfeld / Mittelfeld einbringen zu können.

Grundsatz

Der VCS unterstützt eine Umzonung und Überbauung von Teilen des Mittel- und Viererfeldes. Wenn ein Wachstum der Bevölkerung angestrebt wird oder unvermeidlich ist, dann sind neue Siedlungen und Wohnungen möglichst an Orten zu realisieren, die gut erschlossen sind, insbesondere für Fussgänger, Velofahrende und mit dem ÖV. Ziel muss sein, dass die neuen Einwohner möglichst wenig Verkehr verursachen. Dies wird unter anderem durch gute Versorgungs- und Erholungsmöglichkeiten vor Ort erreicht. Mit den angrenzenden Sport- und Freiflächen sind sehr gute Voraussetzungen gegeben; im Bereich der neuen Studerstrasse sind zudem Einkaufsmöglichkeiten vorgesehen. Die Förderung autoarmen Wohnens trägt ebenso dazu bei, (motorisierten) Verkehr zu vermeiden. Für die Mobilität ist in erster Linie auf Fuss- und Veloverkehr und auf den ÖV zu setzen.

Der vorliegende Zonenplan für das Mittel- und das Viererfeldes bietet gute Voraussetzungen, dieses Ziel zu erreichen. In folgenden Punkten sehen wir Verbesserungsbedarf.

Zusammenfassung

Parkierung

Für die Anzahl Parkplätze muss das erlaubte Maximum festgelegt werden: Mittelfeld 0,3 PP/Wohnung (keine PP für die Schwimmhalle, Einbezug P+R Nefeld in das Parkierungskonzept), Viererfeld 0,5 PP/Wohnung, Minimierung des Parkplatzangebotes auch für die übrigen Nutzungen.

Fahrtenkontingent

Die durchschnittlichen Anzahl Fahrten in das und aus dem Gebiet Mittelfeld/Vierfeld darf 3'000 Fahrten pro Tag nicht überschreiten.

Erschliessung

Die Zufahrt zu den Parkplätzen soll nicht über die innere Erschliessungsstrasse erfolgen. Diese muss autofrei sein. Die Parkierung soll in wenigen Quartierparkhäusern (unter Einbezug des P+R Neufeld) konzentriert werden.

Engestrasse

Auf der Engestrasse (Innere Enge - Bierhübeli) muss die Sicherheit für Velofahrende erhöht werden: Tempo 30, Velostreifen/Kernfahrbahn.

öV

Es braucht eine zusätzliche Bus-Haltestelle auf der Engestrasse zwischen der Inneren Enge und der Äusseren Enge. Die Verbesserung der öV-Erschliessung muss als Voraussetzung für die Realisierung (des mittleren Teils) der Überbauung Vierfeld in die Vorschriften aufgenommen werden.

Massnahmen rechtsverbindlich in Vorschriften der Zonenpläne aufnehmen

Alle für den Nachweis der Umweltschutz- und Raumplanungskonformität der Umzonung relevanten Elemente des Mobilitätskonzeptes müssen rechtsverbindlich in den Zonenplänen festgehalten sein.

Rahmenkonzept

Um Fragen zu klären, welche nicht nur einzelne Projekte betreffen, z.B. die Anordnung der Standorte für Mobility-Fahrzeuge, muss ein verbindliches "Rahmenkonzept" erstellt und in den Vorschriften verankert werden.

Dazu folgende Erläuterungen:

Parkierung

Die vorgeschlagene Lösung bezüglich Anzahl PP (Mittelfeld 0.3 PP pro Wohnung, Vierfeld im Minimum 0.5 PP pro Wohnung) geht in die richtige Richtung.

Im Mobilitätskonzept steht, die Stadt Bern verfolge die Absicht, auf dem **Mittelfeld** autoarmes Wohnen, d.h. 0.3 PP pro Wohnung „zu ermöglichen“. Bedeutet dies, dass die vorgeschlagenen Vorschriften auch mehr als 0.3 PP pro Wohnung erlauben? Dies könnten wir nicht akzeptieren. In den Zonenplan-Vorschriften ist daher festzuhalten: Im Mittelfeld sind pro Wohnung höchstens 0.3 PP pro Wohnung zulässig.

Wir erachten es auch als notwendig, insbesondere für die Nutzungen im Mittelfeld, das bestehende

Parkplatzangebot im P+R Neufeld mit einzubeziehen. Für die Schwimmhalle ist vollständig auf Parkplätze zu verzichten, für die weiteren Nutzungen im Mittelfeld ist eine Verlagerung der verbleibenden Parkplätze ins P+R Neufeld zu prüfen.

Im **Viererfeld** sind die geplanten 0.5 PP pro Wohnung aus unserer Sicht das Maximum an zulässigen PP. Der heutige Durchschnitt von 53% autofreien Haushalten in der Stadt Bern und die steigende Zahl autofreier Haushalte zeigen: Es braucht nicht mehr PP pro Haushalt. Die Anzahl PP pro Wohnung könnte daher auch bei 0.4 liegen. Aus übergeordneten Gründen können wir maximal 0.5 PP pro Wohnung akzeptieren, wenn darauf hin gewirkt wird, die Fahrten(zahl) zu minimieren.

Die Formulierung der Vorschrift für das Viererfeld „wobei durchschnittlich der Minimalwert von 0,5 Abstellplätze pro Wohnung zur Anwendung kommt“ ist zu wenig klar. Soll für einzelne Projekte eine höhere Anzahl PP erlaubt werden? Wie könnte dann der Durchschnitt erreicht werden, wenn 0.5 gleichzeitig den Minimalwert darstellt?

Insgesamt darf die Anzahl Parkplätze gegenüber der vorgeschlagenen Lösung auf keinen Fall erhöht werden. Sollte die revidierte BauV nicht bis zur Abstimmung über die Zonenpläne in Kraft sein oder die untere Bandbreite höher als 0.5 PP/Wohnung liegen, ist es auch gemäss heutigem BauG Art 18 möglich, „autoarm“ zu bauen. Entsprechende Beispiele in der Stadt Bern (Burgunder, Stöckacker Süd) zeigen, dass bereits die vorhandenen Rechtsgrundlagen autoarme Siedlungen ermöglichen.

Wir erwarten eine Ergänzung des Mobilitätskonzeptes und der abgeleiteten Vorschriften zu den Zonenplänen auch für die durch die weiteren Nutzungen – insbesondere die Freizeitnutzung – verursachten Fahrten. Als Grundlage kann das Mobilitätskonzept Allmenden oder jenes für die Sporthalle Weissenstein dienen.

Um die MiV-Belastung nicht unnötig zu erhöhen sind jegliche verkehrsintensiven Nutzungen (auch in den ZPP) zu verbieten bzw. die Anzahl Parkplätze ist auch bei gewerblichen Nutzungen / Verkaufsnutzungen / Schulen auf das absolute Minimum zu beschränken (d.h. unterer Rand der Bandbreite gem. BauV). Beim (erwünschten) Laden sind z.B. ausschliesslich PP für Behinderte anzubieten.

Verkehrerschliessung und -belastung MiV

Im Mobilitätskonzept wird das durchschnittliche tägliche Fahrtenaufkommen in einer Bandbreite zwischen 2'630 und 5'330 Fahren pro Tag geschätzt. Gewählt wird ein Wert von 3'540 Fahrten pro Tag, mit dem Hinweis auf die gute Erschliessung des Areals mit dem ÖV, dem reduzierten PP-Angebot und attraktiven Wegverbindungen innerhalb des Areals und zu umliegenden Standorten. Gerade diese Standortgunst ermöglicht und erlaubt eine tiefere durchschnittliche tägliche Fahrtenzahl.

Wir fordern daher, dass die zulässige Anzahl MiV-Fahrten pro Tag beschränkt wird (**Fahrtenkontingent** analog zu verkehrsintensiven Vorhaben ViV). Die durchschnittlichen Anzahl Fahrten in das und aus dem Gebiet Mittelfeld/Viererfeld darf 3'000 Fahrten pro Tag nicht überschreiten.

Die vorgeschlagene **Erschliessung innerhalb des Vierfeldes** erachten wir als nicht zweckmässig. Diese verhindert eine konsequente nutzungsorientierte Ausgestaltung dieses Quartiers. Die innere Erschliessung des Vierfeldes ist MIV-verkehrsfrei zu halten (Ausnahmen: Feuerwehr- und Sanitätszufahrten, Behindertentransport, Umzüge).

Die Zufahrt zu den Einstellhallen muss entweder ab der Engestrasse erfolgen, oder aber ab der (neuen) Studerstrasse unterirdisch.

Es ist nicht notwendig, dass jedes Gebäude über eine Einstellhalle verfügt. Ein „Strang“ von Einstellhallen unter einer Gebäudezeile ist ausreichend und lässt sich gut unterirdisch erschliessen.

Wir würden eine Lösung mit wenigen Quartierparkhäusern (unter Einbezug des P+R Neufeld) vorziehen. Um "gleich lange Spiesse" für PW- und öV-Mobile zu erreichen, sollte der Fussweg von der Wohnung zur öV-Haltestelle nicht länger sein als jener zum Parkplatz.

Die **Sperrung** der **bestehenden Studerstrasse** auf Höhe des Schulhauses Enge für den allgemeinen motorisierten Individualverkehr begrüssen wir. Unklar ist, für welche „Berechtigten“ diese Sperrung nicht gelten soll, kann doch jede Liegenschaft von der einen oder der anderen Seite über diese Strasse erreicht werden.

Die **Sperrung** der **neuen Studerstrasse** bringt Vor- und Nachteile. Negativ ist die Mehrbelastung der Reichenbachstrasse, da diese als Quartierserschliessungsstrasse dient und Anwohner betroffen sind. Die Mehrbelastung der überwiegend verkehrsorientierten Tiefenau- und Bremgartenstrasse sowie des Neufeldtunnels sehen wir weniger nachteilig. Die Zunahme von 1'500 Fahrzeugen/Tag auf der Länggassstrasse ist in dieser Höhe nicht nachvollziehbar. Um welchen (ausweichenden) Verkehr handelt es sich hier?

Von Vorteil ist der abnehmende Verkehr auf der Engestrasse. Diese ist zwischen Innerer Enge und Bierhübeli recht schmal und bergseitig teilweise von einer Mauer begrenzt. Für Velofahrer ist dies die schnellste Verbindung zur Mittelstrasse (Einkauf, Versorgung) und zum Bahnhof.

Gerade die prognostizierte Zunahme des Verkehrs um 1'000 Fahrzeuge/Tag auf der Engestrasse bei einem Offenhalten der Studerstrasse sehen wir als grössten Nachteil dieser Variante. Gegenüber dem Referenzzustand bedeutet das eine Verkehrszunahme um gut ein Drittel. Zudem verkehren die Busse der Linie 21 häufiger und es werden grössere Fahrzeuge eingesetzt.

Für die Sicherheit der Velofahrenden ist die Geschwindigkeit auf der Engestrasse in diesem Bereich so oder so auf höchstens 30km/h zu reduzieren und beidseits sind Velostreifen zu markieren (Prinzip Kernfahrbahn, so wie bereits auf einem Abschnitt realisiert).

öV

Das Mobilitätskonzept verlangt zwingend eine sehr gute öV-Erschliessung. Das angedachte Angebot erfüllt diese Anforderungen erst ungenügend. Neben einer deutlichen Takterhöhung verlangen wir eine zusätzliche Bus-Haltestelle auf der Engestrasse zwischen der Inneren und der Äusseren Enge.

Zwar liegt das ganze Viererfeld im 300m Einzugsradius der bestehenden Haltestellen Innere und Äussere Enge. Die Fusswegedistanz für den mittleren Teil des Viererfeldes von gut 250m ist jedoch zu weit. Ein Haltestellenabstand von ca. 250m ist auch auf anderen städtischen Linien im dicht bebauten Gebiet üblich.

Daher muss die Verbesserung der öV-Erschliessung als Voraussetzung für die Realisierung (des mittleren Teils) der Überbauung Viererfeld in die Vorschriften aufgenommen werden.

Fuss- und Veloverkehr

Das Wegekonzept für den Fuss- und Veloverkehr erachten wir im Allgemeinen als gut. Wie oben beschrieben ist die innere Erschliessungsstrasse des Viererfeldes weitgehend autofrei und dem Fuss- und Veloverkehr vorzuhalten. Die Engestrasse als wichtige Veloverbindung ist mit höchstens Tempo 30 zu signalisieren und beidseits mit Velostreifen zu markieren.

Weiter erachten wir die Realisierung der LV-Brücke über die Aare als dringend. Die Stadt hat hier den Lead übernommen und muss somit sicherstellen, dass diese Brücke möglichst rasch realisiert wird.

Notwendige Massnahmen rechtsverbindlich in Vorschriften der Zonenpläne aufnehmen

Gemäss Mobilitätskonzept wird zwischen „Massnahmen, die zum Nachweis der Umzonung notwendig sind (...)“ und weitergehenden Massnahmen unterschieden. Aus unserer Sicht müssen alle für den Nachweis der Umweltschutz- und Raumplanungskonformität der Umzonung erforderlichen Massnahmen rechtsverbindlich in den Zonenplänen festgehalten sein. Für uns ist nicht klar geworden, welche Massnahmen des Mobilitätskonzeptes zu dieser Kategorie gehören und wie/wo diese in den Zonenplänen bzw. den Vorschriften verankert sind.

Rahmenkonzept

Grössere Planungen werden in der Regel in Etappen umgesetzt. Dabei besteht die Gefahr, dass einzelne Etappen zu wenig in ein übergeordnetes Konzept eingebunden werden. Es bestehen übergeordnete Aufgaben, die nicht auf einzelne Projekte "verteilt" werden können. Dazu ist einerseits ein "Rahmenkonzept" erforderlich, der für alle Einzelprojekte deren Beitrag "zum Ganzen" festhält. Weiter muss die gemeinsame Fläche übergeordnet "bewirtschaftet" werden. Es muss z.B. geklärt werden, welche Funktionen/Angebote im öffentlichen Raum angeordnet werden und was auf privaten Grundstücken Platz finden muss. Gibt es beispielsweise Parkplätze für Mobility im öffentlichen Raum oder auf den Privatgrundstücken? Damit bei einer etappierten Überbauung des Mittel- und des Viererfeldes die PP- und Fahrtzahl am Ende nicht überschritten wird, ist diese z.B. in einem verbindlichem Rahmenkonzept festzuhalten. Dieses Instrument ist in den Vorschriften zum Zonenplan zu verankern.

Wir hoffen, dass Sie unsere Anregungen in die Weiterbearbeitung der Planung aufnehmen.

Freundliche Grüsse

Hannes Meuli

Präsident VCS Regionalgruppe Bern