

Stadtplanungsamt
Zieglerstrasse 62
Postfach 8332
3001 Bern



Bern, 17.9.09

Mitwirkung Quartierplan und Teilverkehrsplan MIV Stadtteil III

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der Mitwirkung Quartierplan und Teilverkehrsplan MIV Stadtteil III teilzunehmen und für die uns gewährte Verlängerung der Mitwirkungsfrist.

Wir danken auch für die kooperative Planungsarbeit und bitten Sie um wohlwollende Prüfung unserer Stellungnahme, für die wir Ihren Fragebogen verwendet haben. Wir hoffen sehr, dass unsere Rückmeldungen weitgehend berücksichtigt werden können.

**Sozialdemokratische Partei
der Stadt Bern**

Monbijoustrasse 61
Postfach 1096
3000 Bern 23

T 031 370 07 90
F 031 370 07 81

bern@spbe.ch
www.spbern.ch

Freundliche Grüsse

Thomas Göttin
Co-Präsident

Andrea Bauer
Parteisekretärin

1. Ziele der Quartierplanung Stadtteil III

1.1 Stimmen Sie den Zielen der Quartierplanung Stadtteil III zu?

Ja zum Teil Nein

1.2 Wie wichtig sind Ihnen diese Ziele für den Stadtteil III?

	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	nicht wichtig
1) Stärkung und Diversifikation des Wohnangebotes	X			
2) Förderung der Lebensqualität in allen Lebenslagen	X			
3) Förderung von ausgewählten Arbeitsplatzstandorten		X		
4) Aufwertung von übergeordneten Verbindungsräumen	X			
5) Stärkung der örtlichen Qualität im öffentlichen Raum	X			
6) Reduktion des motorisierten Durchgangsverkehrs	X			
7) Erhöhung der Verträglichkeit des motorisierten Individualverkehrs	X			
8) Vermeidung von Durchgangsverkehr in den Quartierzellen	X			
9) Verbesserung der Verkehrssicherheit	X			

Bemerkungen:

zu 1): Die Erhöhung des Wohnanteils ist in diesem Stadtteil sehr wichtig, auch um eine besseren Durchmischungsgrad zwischen Wohnen und Arbeiten zu erreichen. Neue Arbeitsplatzschwerpunkte im Dienstleistungssektor wie ESP Ausserholligen und Weyermannshaus Ost sollen mit Wohnraum ergänzt werden.

zu 3): Der Stadtteil verfügt über den höchsten Anteil von Arbeitsplätzen in der Stadt Bern. Zusätzliche Arbeitsplätze in einzelnen Teilgebieten (z.B. Gesundheitscluster Insel) sind nur dann zu realisieren, wenn sie mit dem öV, dem Velo oder fussgängergerecht erschlossen werden können.

zu 4): Die SP hat sich bereits vor Jahren gegen die Verschlechterung von Angeboten in Parkanlagen oder der Senkung der Pflegestandards gewehrt. Die Grünanlagen sind zu erhalten, ökologisch aufzuwerten und besser zu vernetzen, gerade auch im Zusammenhang mit geplanten Wohnstandorten. Neue Wohnüberbauungen haben auf den Grünraum Rücksicht zu nehmen.

zu 5–8): Der Stadtteil III ist ein Stadtteil mit einem vergleichsweise sehr dichten Strassennetz. Die Quartierzellen sind besser vor dem motorisierten Durchgangsverkehr zu schützen, Fuss- und Veloverbindungen sind im ganzen Stadtteil zu optimieren. Uns gehen die vorgeschlagenen Massnahmen in diesem Bereich eindeutig zu wenig weit. Schon ein Blick auf S. 45 zeigt, dass hier deutlich mehr gemacht werden muss: Einige Strassenabschnitte auf dem Basisnetz sind heute zu stark belastet (v.a. die West–Ost/Ost–West Verbindungen), hier braucht es – wie im Bericht richtig erwähnt – auch griffige regionale Massnahmen zur Reduktion des MIV.

Wegen der hohen Verkehrsbelastung wird auch der ÖV auf einigen Strassenabschnitten zu stark behindert (bspw. Insel- und Eigerplatz). Hier braucht es Lösungsansätze, die wir im Bericht vermissen.

Zudem werden die Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte an einigen Stellen zu oft überschritten. Die SP der Stadt Bern vermisst die Erarbeitung einer Wabenlösung, so wie sie seit Jahren vereinbart wurde. Es ist für uns nicht verständlich, wieso wieder (nach dem Teilverkehrsplan Stadtteil V) ein Quartierplan ohne eine echte Wabenlösung in die Mitwirkung geschickt wird. Im Gegensatz zum erwähnten Teilverkehrsplan Stadtteil V enthält derjenige zum Stadtteil III – dies hält die SP der Stadt Bern anerkennend fest – griffigere Massnahmen zur Reduktion des MIV, um die Wohn- und Lebensqualität im Stadtteil III zu erhöhen. Diese Massnahmen reichen aber nicht aus, um die in der Energiestrategie der Stadt Bern enthaltene 10%-Reduktion bis ins Jahr 2015 zu erreichen. Hier muss in jedem Stadtteil aufgezeigt werden, wie dieses Ziel erreicht werden kann. Aus Sicht der SP der Stadt Bern muss dazu eine Mobilitätspolitik verfolgt werden, die darauf abzielt, dass vom MIV auf nachhaltigere Verkehrsmittel umgestiegen wird. Dazu muss der ÖV sowie der Langsamverkehr intensiv gefördert werden.

2. Quartierplan Stadtteil III – Städtebau und Freiraum

Der Quartierplan Stadtteil III zeigt auf, wo bauliche, freiraumplanerische und nutzungsbezogene Veränderungen angestrebt werden. Des Weiteren werden Gebiete festgelegt, die in ihrer heutigen Qualität erhalten und gefördert werden sollen.

2.1 Stimmen Sie folgenden Entwicklungsgebieten für Wohnnutzung zu?

	<i>Ja</i>	<i>Nein</i>	<i>Weiss nicht</i>
<i>1) Holligenstrasse</i>	<i>X</i>		
<i>2) Schwarztorstrasse / Brunnmattstrasse</i>	<i>X</i>		
<i>3) Warmbächliweg</i>	<i>X</i>		
<i>4) Holligen (Überbauung Mutachstrasse)</i>			
<i>5) Beaumont (Bahnhof Weissenbühl)</i>	<i>X</i>		
<i>6) Brückenstrasse</i>	<i>X</i>		<i>s. Bemerkung</i>
<i>7) Zieglerspital</i>	<i>X</i>		

Allgemeine Bemerkungen

- Entwicklungen im Städtebau müssen vermehrt Rücksicht auf eine gute soziale Durchmischung nehmen. Hierzu sind auch private InvestorInnen in die Pflicht zu nehmen. Es kann nicht sein, dass sich die Stadt, dort wo sie auf Immobilienprojekte Einfluss ausüben kann, sich der Problematik bewusst ist und für eine gute soziale Durchmischung sorgt, private Investoren darauf jedoch nicht Rücksicht nehmen (bspw. mit der Realisierung von Objekten für gehobenen Standard).
- Es besteht ein grosser Bedarf nach mittelständischen Familienwohnungen; die bezahlbar und genügend gross sind.
- Zur Förderung der Attraktivität des Stadtteils müssen auch die Schulbauten optimiert sein, bspw. besteht – gerade bei verstärktem Wohnungsbau – Bedarf nach mehr Schulraum.
- Die SP der Stadt Bern unterstützt die bauliche Verdichtung und Umnutzungen in den Gebieten mit Umstrukturierungspotential sowie die Erneuerung und Aufwertung der Gebiete mit gefestigten Bau- und Nutzungsstrukturen. In diesen Bereichen ist der Quartierplan unseres Erachtens auf Kurs.

zu 2) Schwarztorstrasse / Brunnmattstrasse:

Wohnraumentwicklung im Bereich Brunnmatt (Meinen-Areal): es soll möglichst viel Wohnraum entstehen; eine massvolle Gewerbenutzung ist denkbar.

zu 3) Warmbächliweg:

Am Standort der alten KVA ist ein möglichst hoher Wohnanteil zu erzielen, dabei ist für uns noch offen, ob dies mit einer Umnutzung bestehender Baustruktur geschehen kann oder ob Neubauten der bessere Weg sind. Auf jeden Fall ist die öV-Erschliessung zu optimieren; d.h. die Buslinie 11 muss zwingend bis ins Areal verlängert werden.

zu 5) Beaumont:

Im Beaumont ist der Wohnungsbau sehr wichtig. Hier ist aber leider z.Z. die Erschliessung mit dem öV noch nicht klar. Die SP fordert, dass das ÖV Erschliessungsangebot gleich bleibend oder besser ausfällt, falls ein Ersatz für die Tramlinie 3 realisiert werden muss.

zu 6) Brückenstrasse:

Im Marziliquartier fehlen Familienwohnungen. Deshalb ist eine neue Wohnüberbauung sinnvoll. Allerdings muss bei der Umnutzung von Arealen mit bestehenden Freiräumen für Erholungs- und Freizeitnutzungen sehr behutsam vorgegangen werden. Diese Flächen sind nur dann für Wohnnutzung geeignet, falls klar aufgezeigt werden kann, dass die bestehenden Bedürfnisse in unmittelbarer Nähe optimal befriedigt werden können. Dabei ist wichtig, dass insgesamt, d.h. für die neuen und bestehenden Wohnungen eine hohe Wohnqualität erreicht werden kann. Eine aktive Kommunikation seitens der Stadt unter Einbezug des Quartiers ist sehr wichtig. Am 3. April 2009 hat der Stadtrat ein Postulat «Der Rote Platz – ein wichtiger Quartierspiel- und Treffpunkt im Marziliquartier darf nicht verschwinden» überwiesen. Dessen Punkt 2 lautet: «Die Quartierbewohnerinnen und Quartierbewohner sind rechtzeitig in den Planungsprozess des Schulareals miteinzubeziehen». Dies ist bei der weiteren Planung zwingend zu beachten. Berücksichtigt werden muss auch der schon angesprochene tendenzielle Mangel an Schulraum.

2.1.1 Gibt es weitere, im Bericht nicht aufgeführte Entwicklungsgebiete für Wohnnutzung, die für Sie wichtig sind?

Auch im ESP Ausserholligen/Weyermannshaus Ost soll der Bau von Wohnungen nach Möglichkeit gefördert und der Wohnanteil erhöht werden.

2.2 Stimmen Sie der Entwicklungsabsicht der Stadtteilzentren zu?

Ja zum Teil Nein

Bemerkungen:

zu Stadtteilzentrum Ausserholligen:

Die von uns angestrebte Förderung möglichst hoher Wohnanteile in einigen Teilen des ESP Ausserholligen, dürfte auch eine gewisse Versorgungsinfrastruktur nach sich ziehen. Damit wird auch der Europaplatz ein attraktives Begegnungs- und Dienstleistungszentrum. Für diese Vorhaben wäre ein städtebaulicher Ideenwettbewerb angebracht.

zu Stadtteilzentrum Eigerplatz:

Der Eigerplatz ist bereits heute ein sehr wichtiges Zentrum, leider mit viel zu starker MIV-Dominanz. Im Zusammenhang mit der Projektierung der neuen Tramlinie Nr. 10, die über den Eigerplatz führt, muss ein stark verbessertes Gestaltungs- und Betriebskonzept umgesetzt werden: Reduktion von Fahrspuren, Trambevorzugung, Verbesserungen für Fuss- und Veloverkehr (vgl. z.B. die Seftigenstrasse in Wabern).

Am Eigerplatz ist ausserdem endlich die lange pendente Schulwegplanung umzusetzen. Die sehr gefährlichen Schulwege sind sicherer zu gestalten.

zu Quartierzentrum Loryplatz:

Die Funktion des Loryplatzes als Quartierzentrum wird zu Recht betont. Durch die neue Gestaltung wird diese Funktion gestärkt. Der Wegzug der Migros steht zu dieser positiven Entwicklung allerdings in krassem Gegensatz. Wir erwarten von der Stadt, dass sie ihre Möglichkeiten ausschöpft, damit an dieser Stelle wieder ein ähnlicher Publikumsmagnet entstehen kann. Sonst besteht die Gefahr, dass die verbliebenen Quartierläden ebenfalls verschwinden.

zu Monbijoubrücke / Brückenkopf West

Die Sanierung des Brückenkopfes sowie die des angrenzenden öffentlichen Raumes ist verbesserungsfähig. Das Gebiet ist noch immer ein Un-Ort und schlecht genutzter öffentlicher Raum. Deshalb soll der Brückenkopf sowohl von den eingemieteten Nutzungen her als auch bezüglich Gestaltung als Entwicklungsgebiet aufgewertet werden.

Der Lift Süd ist für Schulkinder nicht begehbar, da die Eigerstrasse überquert werden muss und eine geeignete Fussgängerüberquerung fehlt. Der Lift Nord ist häufig Ziel von Vandalismus. Der Fussgängerbereich Süd (Carglass) ist nach wie vor nicht mit Pfosten gesichert und von illegal parkierten Autos überstellt. AutomobilistInnen, welche die Einfahrt Aldi benutzen, erkennen zudem den Schulweg ins Schulhaus Kirchenfeld und Marzili nicht.

2.3 Stimmen Sie den im Quartierplan gekennzeichneten Freiräumen mit Entwicklungspotenzial – Aareraum, Goumoënsmatte, Lentulushubel, Schlossmatte und Weyermannshaus Ost – zu?

Ja zum Teil Nein

Bemerkungen:

Im Quartierplan sollte nicht nur die Stärkung von Fusswege-, sondern auch von Veloverbindungen verankert werden.

Wie bereits erwähnt, stehen für uns nicht die Schliessung von Parkanlagen, sondern deren Aufwertung im Vordergrund. Dies gilt für Parks jeder Grösse.

Es fehlen häufig öffentliche Grillstellen, Beizli, Kindertreffs sowie eine geeignete Infrastruktur für verschiedene Kinder- und Jugendalter. Wichtig ist generell eine gute Erreichbarkeit per öV, zu Fuss und per Velo; die MIV-Erschliessung ist zu beschränken.

3 **Teilverkehrsplan MIV**

Basis- und Übergangsstrassennetz

Der Teilverkehrsrichtplan MIV baut auf einem zweistufigen Vorgehen auf:

- *Kurzfristig kann das bestehende Verkehrsregime optimiert werden – Netzsystem „Ist Plus“.*
- *Für die zweite Stufe wurden zwei Varianten untersucht – das Netzsystem „Bündeln“ und das Netzsystem „Einbahn“. Letzteres bietet mittelfristig durch Änderung der Verkehrsführung auf mehreren Achsen die Chance, die Aufenthalts- und Lebensqualität an einigen Strassenzügen deutlich zu verbessern. Die untersuchten Netzsysteme werden im Hauptbericht ab Seite 68ff ausführlich erläutert und beurteilt.*

3.1 *Stimmen Sie dem gewählten Verkehrskonzept 1. Stufe – „Ist-Plus“ – im Teilverkehrsplan MIV zu?*

Ja **zum Teil** *Nein*

Bemerkungen:

Einmal mehr müssen wir feststellen, dass der Gemeinderat seine Verpflichtung aus der Vereinbarung mit «Läbige Stadt», für jeden Stadtteil eine MIV-Variante mit Wabellösung bis zur Mitwirkung zu bringen, nicht einhält. Die im Bericht auf S. 81 erwähnte «Umsetzung» ist für uns ungenügend. Wir erwarten deshalb, dass dies noch nachgeholt wird.

Als Ausgangsbasis ist das Vorhaben, das bestehende Verkehrsregime zu optimieren «Ist Plus» durchaus tauglich. Zu unklar und zu wenig definiert ist uns jedoch die Dauer dieser ersten Stufe: Wie lang dauert sie und wann startet eine Variante der zweiten Stufe? Die SP der Stadt Bern ist zudem der Meinung, dass Tempo 30 für den ganzen Stadtteil (mit Ausnahmen) die Bestrebungen von «Ist Plus» unterstützen würde. Der Teilverkehrsplan MIV muss detaillierter aufzeigen, wie das Ziel einer 10%-igen Reduktion des motorisierten Individualverkehrs bis 2015 im Stadtteil III erreicht werden kann.

3.2 *Sind Sie der Meinung, dass zum Verkehrskonzept „Ist Plus“ zusätzliche Verkehrslenkungs- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen nötig sind?*

Ja *zum Teil* *Nein*

Bemerkungen:

Die SP fordert eine stärkere Konzentration auf den öV, Fuss- und Veloverkehr. Die Tramverlängerung und S-Bahnstationen Kleinwabern und Waldegg sollen möglichst rasch realisiert werden. Mit einer parallel dazu einhergehenden stärkeren Pfortnerung wird eine weitergehende Umlagerung auf den ÖV möglich sein.

Begegnungszonen sind auch auf dem Übergangsnetz und auf Teilen des Basisnetzes zumindest zu prüfen. Zudem sind direktere Velorouten stadtteilübergreifend zu planen und umzusetzen, insbesondere besteht eine Lücke einer solchen direkten Verbindung vom Westen Berns in die Innenstadt.

Zur Erhöhung der Wohnnutzung und für den Erhalt bestehenden Wohnraums ist der Verkehrslärm so zu reduzieren, dass Strassen abklassiert werden können.

3.3 Stimmen Sie dem gewählten Verkehrskonzept 2. Stufe – „Einbahn“ – im Teilverkehrsplan MIV zu?

Ja **zum Teil** Nein

Bemerkungen:

Der Stadtteil III weist ein zu dichtes Netz von Basis- und Übergangsstrassen auf. Die Konzentration auf weniger Strassen mit dieser Zuteilung im Stadtteil III ist deshalb wichtig. Generell sollen unserer Meinung nach die Massnahmen noch verstärkt werden.

Einbahnstrassen mit gleichzeitiger Aufhebung einer Fahrspur bringen Platz für breitere Velostreifen, Bäume, Aufenthaltsräume etc. Veloverkehr in der Gegenrichtung bleibt erlaubt.

Folgende zusätzliche Einbahnregelungen sind zu prüfen:

- Sandrainstrasse stadteinwärts in Kombination mit temporeduzierenden Massnahmen und Trottoir beidseitig ab Restaurant Schönau Richtung Wabern
- Friedheimweg/Weissenbühlweg

Weitere Punkte:

- In der Matte ist nun sofort der Poller zu erstellen. Der Durchgangsverkehr ist unbedingt zu brechen und auf der Marzili- und Aarstrasse ist ein Rückbau vorzunehmen.
- Es soll geprüft werden, die heute stark befahrene Weissensteinstrasse zu einer Quartierstrasse mit Tempo 30 umzugestalten.

3.4 Sperren

Der Teilverkehrsplan MIV sieht Sperren auf dem Quartierstrassennetz vor.

zu wenig gerade richtig zu viel

4 Umsetzung durch Schlüsselprojekte und prioritäre Massnahmen

Bei der Umsetzung des Quartierplans und des Teilverkehrsplans MIV des Stadtteils III setzt die Stadt Bern die Priorität auf vier Schlüsselprojekte. Neben den Schlüsselprojekten wurden weitere prioritäre Massnahmen entwickelt.

Schlüsselprojekt 1: Stadtteilpark am Schloss Holligen

Der heutige Freiraum beidseitig der Schlossstrasse soll ein Stadtteilpark am Schloss Holligen werden. Bestehende Nutzungen werden integriert. Das Quartier erhält eine „grüne Mitte“ mit Flanier-, Spiel- und Sportmöglichkeiten für Jung und Alt.

4.1 Stimmen Sie der Massnahme Schlüsselprojekt 1 zu?

JA zum Teil Nein

Schlüsselprojekt 2: Verkehrsführung und Aufwertung

Im Schlüsselprojekt 2 geht es darum, die Machbarkeit der Einbahnlösung auf der Ziegler- und Belpstrasse nachzuweisen und aufzuzeigen, welche verkehrlichen Auswirkungen das Einbahnsystem und die Spurreduktion an der Schwarztorstrasse haben. Auch sollen die Verkehrsflächen und der öffentliche Raum besser organisiert und gestaltet werden.

Einbahnstrassen Zieglerstrasse – Belpstrasse

Durch das neue Verkehrssystem werden mehr Lebensqualität, Platz für Velos und Zufussgehende sowie zusätzliche Querungsmöglichkeiten geschaffen.

4.2 Stimmen Sie diesem Vorschlag zu?

JA zum Teil Nein

Bemerkungen:

Bei der Festlegung des Verkehrsregimes gemäss Schlüsselprojekt 2 – Verkehrsführung und Aufwertung Raum Loryplatz – City West – Eigerplatz ist aufzuzeigen, wie der motorisierte Individualverkehr gemäss Energiestrategie reduziert wird.

Reduktion von Fahrspuren Schwarztorstrasse

Durch die Reduktion der Fahrspuren auf der Schwarztorstrasse (zwischen Loryplatz und Zieglerstrasse) und das Zulassen der Radfahrenden im Gegenverkehr können einerseits die Aufenthaltsqualität und andererseits die Bedingungen für den Veloverkehr verbessert werden.

4.3 Stimmen Sie diesem Vorschlag zu?

JA zum Teil Nein

Schlüsselprojekt 3: Aareraum Parklandschaft

Das Schlüsselprojekt 3 hat zum Ziel, den Aareraum Marzili / Sandrain als Freizeit-, Kultur- und Naturraum noch mehr in Wert zu setzen: Das Marzilbad soll erneuert und umgestaltet werden. Das Gaswerkareal soll seinen Charakter als Freiraum und Kulturraum behalten. Entlang der Sandrainstrasse soll Wohnraum ermöglicht werden.

Generell gilt es, die Zugänglichkeit des Aareraums aus der Innenstadt, dem Monbijou- sowie dem Weissenbühlquartier und die Sicherheit der Fussgängerverbindungen zu verbessern.

4.4 Stimmen Sie dem Schlüsselprojekt 3 zu?

JA *zum Teil* *Nein*

Bemerkungen:

Die SP begrüsst ausdrücklich eine verbesserte Zugänglichkeit des Aareraums. Dies gilt einerseits in Bezug auf attraktiver und sicherer auszugestaltende Fusswegeverbindungen, vor allem aber auch für den öffentlichen Verkehr. Auch für behinderte Menschen muss der Zugang möglich sein. Eine verbesserte Zugänglichkeit des Aareraums soll vor allem mit öV und nicht mit MIV erfolgen. Die Belastungen durch MIV sind bereits heute, insbesondere in den Sommermonaten, zu hoch. Gerade punkto ÖV Anbindung müssen vermehrte Anstrengungen unternommen werden. Die bisherige Taktfrequenz muss erhöht werden.

Die Stadt Bern soll gemäss dem geltenden Aareraumkonzept die Aareufer attraktivieren. Die Wohnnutzung entlang der Sandrainstrasse darf nicht zur Beeinträchtigung von Freizeit- und Erholungsflächen führen. Zudem sind autoarme oder autofreie Siedlungen anzustreben.

Es ist sinnvoll, die Nutzung des Brückenkopf-Wests und der angrenzenden Gebiete auf Aareniveau (Auto-Occasionshändler, ehemaliges ewb-Materialdepot) mittels einer Zone mit Planungspflicht ZPP zu planen. Dabei soll auch geprüft werden, ob eine Umstrukturierung bisheriger Nutzungen im beschriebenen Perimeter allenfalls Möglichkeiten zur Schaffung von Wohnraum möglich ist. Allfälliger neuer Wohnraum im Aareraum Parklandschaft-Teilgebiet Marzili/Sandrain gemäss diesem Schlüsselprojekt ist nur autofrei zugelassen.

Schlüsselprojekt 4: Anbindung des ESP Ausserholligen

Das nördlich des Gleisfelds gelegene Weyermannshaus Ost soll mit einer Passerelle für Zufussgehende (Velofahren erlaubt) mit der S-Bahnstation Ausserholligen sowie dem Tram Bern West verbunden werden. Auch für die Gestaltung des Europaplatzes bestehen konkrete Pläne.

4.5 Stimmen Sie dem Schlüsselprojekt 4 zu?

JA *zum Teil* *Nein*

Bemerkungen:

Bei der Realisierung der Fussgänger- und Velopasserelle ist den Aspekten Koexistenz von Velofahrenden und zu Fuss gehenden und der Sicherheit im öffentlichen Raum hohe Aufmerksamkeit zu schenken.