

Amt für öffentlichen Verkehr
Projektorganisation ESP Wankdorf
Reiterstrasse 11
3011 Bern

Bern, 23.10.2018

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Gelegenheit zur Mitwirkung. QUAV 4 hat an ihrer Delegiertenversammlung vom 23. Oktober wie folgt zum Richtplan-Entwurf ESP Wankdorf (kurz RP ESPW) Stellung genommen. Wir beschränkten die Diskussion auf die den Stadtteil IV unmittelbar betreffenden Aspekte, die wir auch so in die Stellungnahme der gemeinsam mit Dialog Nord geführte IGAllmenden einbringen. Die vorliegende Stellungnahme wurde mit 15 Ja zu 3 Enthaltungen verabschiedet.

1 Allgemeine Aspekte

Grundsätzlich sind wir mit der Stossrichtung des RP einverstanden. Es ist positiv zu werten, dass aufgrund sich verändernder Rahmenbedingungen bereits nach relativ kurzer Zeit die Aktualisierung des RP vorgenommen wird. Wir verlangen, dass angesichts der rasanten technischen und damit auch gesellschaftlichen Entwicklungen und der sich rasch zuspitzenden ökologischen Problemlage die heutigen Prognosen und Annahmen vor der Ausführung der Einzelprojekte periodisch wieder kritisch auf ihre Aktualität überprüft und allenfalls angepasst werden.

Beim Verkehr vertreten wir seit längerem eine pragmatische Haltung; Die geplanten riesigen Verkehrsanlagen im Norden der Allmend (Spaghettiteller / Bolligenallee Nord etc.) machen keine Freude, sind aber offensichtlich das notwendige Übel für die vom Stadtteil IV ersehnte Stadtreparatur im Gebiet Ostring. Es ist alles daran zu setzen, dass die Überschreitung der Luft- und Lärmgrenzwerte möglichst rasch ganz eliminiert wird.

Die langfristige Sicherung zusammenhängender Frei- und Grünräume im ESP Bereich östlich der Papiermühleallee ist uns äusserst wichtig. Sowohl die Allmenden als auch der Springgarten bilden ein zukünftiges Freiraumpotenzial, das nicht genügend hoch bewertet werden kann!

2 Anzustrebender Zustand - Einzelne Themen (Seiten 13 -71)

Nutzung

Das Mass für die Nutzung scheint uns einleuchtend. Ebenso, dass - zwar spät aber immerhin doch noch - ein gewisser Nutzungsmix, der nun auch Wohnraum enthält angestrebt wird. Die Nutzungs-Konzentration im Perimeter B1 ist richtig, der Perimeter B2 ist leider durch grossflächige, niedrige Gewerbevolumen mit viel zu hohem Landverbrauch unternutzt. Dort müsste noch konzentrierter verdichtet werden. Ebenso ist abzuklären, ob nicht auch dort ein sinnvoller Wohnanteil (Südlage, Waldnähe!) geplant werden sollte.

Teilgebiet B 4.2, NPZ

Der zusätzliche Flächenbedarf des VBZ soll auf dem südlichen Teil der Parzelle gedeckt werden. Das Gebiet NPZ ist gesamthaft mit dem Springartenareal zu entwickeln. Dabei ist der Identifikationsfaktor der zum Teil denkmalgeschützten Bauten und der Gesamtanlage des NPZ als Chance zu begreifen. Der übergeordnete Grünraum, eine dichte und urbane Wohnlandschaft sowie die teilweise Umnutzung und Ergänzung der bestehenden Bauten können zu einem unverwechselbaren Ort mit Charme und Charakter werden. Ob und in welcher Form dabei das NPZ an diesem Ort weiterbestehen kann, ist zu prüfen.

Teilgebiet B 6.2 Springgarten

Siehe auch Teilgebiet b 4.2

Der wertvolle Grünraum des Springgartens ist grossflächig zu erhalten. Er bildet mit der alten Bolligenallee eine Einheit. Die Durchwegung ist heute mangelhaft. Die geplante Wohnnutzung liesse sich mit einer allfälligen Umnutzung des NPZ verzahnen und somit noch erhöhen. Die Nutzungsdichte ist möglichst hoch anzusetzen um den Grünraumverbrauch einzuschränken.

Teilgebiet B 7.2 Galgenfeld / Zentweg

QUAV4 fordert hier seit langem einen Masterplan um die absehbare, zum Teil im Gang befindliche Entwicklung zu steuern. Auch wenn die vierteilige gewerbliche Nutzung erhalten bleiben soll, braucht es klare Aussagen bezüglich:

- Erschliessung inkl. Velo- und Fussverbindungen, Parkerverkehr (wo und wie sollen allenfalls die rund 650 Ersatzparkplätze für die Ausbaustufe 2 untergebracht und erschlossen werden?)
- verkehrliche Zusatzbelastung des bereits am Limit belasteten Zentwegs
- gewerblicher Zulieferverkehr mit grossen LKW muss verbessert werden
- Nutzungsmix und Nutzungskonflikte (z.B. Qualität und Erhöhung des bestehenden oder zukünftigen Wohnanteils, wie wird laufende Zunahme von Freizeitanlagen mit hohem Publikums- und MIV-Aufkommen innerhalb der Gewerbeliegenschaften gesteuert?)
- Städtebaulich: Clash von Grossvolumen (Swisscombauten, grosse Gewerbevolumen am Zentweg) und kleinstteiligen Gewerblern, Umgang mit dem Bahntrasse, Durchwegung etc.
- wir sind angesichts der zentrumsnahen Lage (Tram > Bhf. Bern und Ostermundigen) nicht überzeugt, dass dem Gebiet B7.2 langfristig nur Arbeitsflächen-, aber kein Wohnflächenpotenzial zugeschrieben wird. Dazu siehe auch die nachträgliche Aufbesserung im ESP Wankdorf: reine Arbeitsgebiete sind städtebaulich unerwünscht. (Karte Seite 25).
- wir sind angesichts des zT. schlecht ausgenutzten Bodens im Innern des Teilgebiets B7 nicht einverstanden, dass dort kein langfristiges Verdichtungspotenzial geortet wird (Karte Seite 25).
- wir begrüssen die markante Zunahme an Wohnnutzung die das Projekt im Swisscom-Hochhaus verspricht, aber es ist uns unverständlich, dass die denkmalpflegerischen Vorgaben es verhindern, dass die für heutige Verhältnisse unentbehrlichen individuellen

Aussenräume / Balkone / Veranden etc. angeboten werden können! Die Verdichtungsbemühungen durch Revival des Wohn-Hochhauses werden so geradezu boykottiert!

Teilgebiet B 8 Grosse (hintere) und kleine Allmend

Die Überarbeitung des Nutzungskonzepts Allmenden ist gegenwärtig in Arbeit. Die QUAV4 ist in den Arbeitsgruppen eingebunden. Zur Parkierung siehe sep. Abschnitt.

2.2 Städtebau, Grün- und Lebensräume

Mit dieser Absichtserklärung sind wir grundsätzlich einverstanden. Die Punkte Zugänglichkeit und Vernetzung von zusammenhängenden und für die Wohnbevölkerung gut erreichbaren Grünräumen und der Verweis auf oekologische Aufwertung derselben ist uns äusserst wichtig. In diesem Zusammenhang bietet gerade die kleine Allmend eine grosse Chance, wenn sie möglichst naturnah und nicht in erster Linie als Sportanlage sondern als 'Biodiversitätspool' und Naherholungsraum für QuartierbewohnerInnen begriffen wird. Auch dem vollumfänglichen Schutz der Alleen stimmen wir selbstverständlich zu.

Noch nicht zufrieden sind wir mit der fehlenden Grünverbindung zwischen Springgarten und Allmenden. Wir regen an, auch diesen Aspekt noch zu vertiefen. Auch die zu B.7.2 geäusserten Anliegen sind z.T. städtebaulich relevant.

2.3 Strassenverkehr: Infrastruktur und betriebliche Massnahmen

Die Analyse ortet die aktuellen Probleme bei der begrenzten Kapazität der Papiermühleallee und dem Knoten Guisanplatz. Es steht dort ebenso der Satz: es muss gewährleistet werden, dass allfällig geschaffene Reserven sogleich durch eine Zunahme des Durchgangsverkehrs aufgefüllt werden. Dies soll durch ein umfassendes Verkehrsmanagement und Stauraumbewirtschaftung (PUN etc.) erreicht werden. Es ist nicht das erste Mal, dass wir an dieser Stelle darüber diskutieren, ob mit einem reibungslosen Verkehrsfluss nicht gerade die falschen Anreize geschaffen werden.

Korrektion Bolligenstrasse Nord und Umbau Anschluss Wankdorf

Wir haben uns - siehe Abschnitt 1 - diesbezüglich und auch bezüglich PUN zu einer pragmatischen Haltung durchgerungen - insbesondere auch deshalb, weil durch Entflechtungen des MIV auch der Fuss- und Veloverkehr deutlich sicherer wird. Wir erwarten aber, dass die Verkehrslenkungsmassnahmen in jedem Fall die Wohnquartiere schützen sowie ÖV und Langsamverkehr priorisieren. Was wir dafür ebenfalls verlangen, ist der Rückbau der A6 im Bereich Ostring zu einer echten Stadtstrasse und die Reduktion auf lediglich zwei Spuren.

Öffnung Schermenweg / Milchstrasse

Wir halten an der bisherigen partiellen Einbahnlösung fest. Es ist nicht sinnvoll, dass das Verkehrsproblem Bernstrasse durch Belastung bestehender Wohnquartiere im Burgfeld gelöst wird. Sankt Florian lässt grüssen.

Fuss- und Veloverkehr

Wir stimmen bei: es gibt noch grosses Verbesserungspotenzial. Die Aufhebung von Trennwirkung durch übergeordnete Verkehrsachsen in und zwischen Quartieren ist wichtig

- Hinterer Schermen - Grosse Allmend durch Autobahn
- Grosse Allmend - Kleine Allmend durch Autobahn
- Galgenfeld - Zentweg / Burgfeld durch Bahntrasse
- Fehlende Verbindung Bolligenallee - Papiermühleallee beim NPZ
- Fehlende Verbindung aus dem Burgfeldquartier über die Allmenden ins Nordquartier

Velohaupttrouten und Netz

Velo- (und Fussgänger-)route im Bereich Zentweg / kleine Allmend

Wir wiederholen die Stellungnahme QUAV4 / IGA zum Velonetz vom 25.08.2017 (Auszug):

Anstelle oder ergänzend zur einer Führung via Mittelholzerstrasse und Zentweg beantragen wir

- den Bewirtschaftungsweg, welcher die Kleine Allmend diagonal quert, als Fuss-/Veloweg für «Ganzjahresbetrieb» aufzuwerten.
- den Anschluss via Personenüberführung Bolligenstrasse auf die grosse Allmend.
- den Veloverkehr und den LKW-Verkehr zwischen Waldegg (Ostermundigenstrasse) und der Bolligenstrasse auf je separaten Fahrbahnen zu führen,
- die Trasse des Geleises entweder als Veloweg oder als Fahrbahn für den Schwerverkehr herichten

Veloroute und Fussweg über die grosse Allmend im Bereich Hysaplatz

- Der Weg muss ganzjährig und auch im Fall von Anlässen, Ausstellungen etc. geöffnet sein.

Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Die Arbeitsgruppe Nutzungsplan Allmenden fordert im Perimeter Zirkusplatz / Hysaplatz einen Aufenthalts- und Eingangsbereich zwischen Messegelände und Grünraum der Allmenden, der für alle offen, attraktiv und vielseitig brauchbar ist.

Parkierung bei Grossanlässen

Wir begrünnen grundsätzlich sehr, dass alle PP auf der kleinen Allmend sowie alle PP im Schutzperimeter der grossen Allmend definitiv verschwinden werden.

Von den in der **Angebotsstufe 1** (Sockelangebot) notwendigen 1700-2000 PP müssen 980 neue PP noch gesichert werden: 370 sind geplant mit der neuen Ausstellungshalle und 650 müssen im näheren Umfeld noch gesucht werden, z.B. im Raum Galgenfeld.

- Wir verlangen, dass insbesondere im Fall der kleinen Allmend das Angebot spätestens mit der geplanten Umgestaltung / Aufwertung der Allmend, unabhängig allfälliger Ersatzlösungen aufgehoben werden soll.

Für die Angebotsstufe 2 braucht es zusätzliche 1725 PP.

Zusammen umfassen A1 und A2 3'500 - 3'800 PP, die neu an 80 Tagen verfügbar sein sollen (heute an 50 Tagen).

Angebotsstufe 3 benötigt angeblich weitere 3'200 PP - total für ganz grosse und Mehrfachveranstaltungen also rund 7'000 PP. Die heute zum Teil noch in Ausnahmesituationen zur Verfügung stehenden PP (Kaseme etc.) sind in Zukunft kaum mehr verfügbar. Der Bericht spricht davon, dass die zur Verfügung stehende Angebotsstufe 2 (3800) 'grossmehrerheitlich genüge'. Wie die Ergänzung auf 7'000 PP erstellt werden soll, ist nicht ersichtlich.

- Wir sind klar der Meinung, dass aufgrund dieser Situation keinesfalls wieder Druck auf die wegfallenden PP auf den Allmenden / Schutzzonen gemacht werden darf, sondern die Lösung über die erwähnten 'nachfragelenkenden Massnahmen' gesucht werden muss!
- der Rückbau der PP auf den Allmenden soll so rasch als möglich erfolgen, halt auch unter Inkaufnahme von temporärer Verknappung der PP. Möglicherweise greifen unter Druck die 'nachfragelenkenden Massnahmen' wie Kombitickets, Shuttlebusse, Mobilitätsmanagement etc. etc. besser und verkleinern im Endeffekt den Gesamtbedarf an PP.
- Im Übrigen sind wir der Meinung, dass für die Bewirtschaftung und die Vorgaben ans Betriebskonzept den Messeveranstaltern genaue Angaben gemacht werden müssen, an wie viel und an welchen Tagen die jeweiligen Angebotsstufen gelten sollen. Die 80 Tage für Angebotsstufe 2 erscheinen uns schon zu hoch, sie entsprechen mit 22% fast einem Viertel aller Tage im Jahr. Wenn dazu noch saisonale Häufungen auftreten, ist die Belastung für die Quartiere kritisch.
- Die Angebotsstufe 3 soll deshalb als Ausnahmefall gehandhabt und strikt auf die erwähnten 3 Tage im Jahr limitiert werden. Das Ziel muss sein, Angebotsstufe 3 zu eliminieren

Verträglichkeit, Wirtschaft, Umwelt, Bevölkerung

Kritik und Anregungen:

- Die Ziele sind ziemlich STEK- konform formuliert bezüglich Stichworten wie: Verdichtung, Stadt der kurzen Wege, Nutzungsdurchmischung, Mobilitätsanforderungen etc. etc., weshalb wir uns dazu nicht ausführlich äussern.
- Beunruhigend sind jedoch die Feststellungen in Bezug auf die angestrebte Entwicklung und die nicht erreichten Sanierungsziele der Luftreinhaltung und Lärm. Bei allem oben erwähnten Pragmatismus ist es nicht tolerierbar, dass die bereits über Jahrzehnte andauernden Missstände fatalistisch in neue Richtpläne überführt werden. Es müssen demzufolge strengere Vorgaben gemacht werden und die Eingriffstiefe des Verkehrsmanagements ist um die Dimension 'Oekologie und Gesundheit der Bevölkerung' zu verschärfen. Den Behörden muss einerseits die Aufsichtspflicht überbunden, andererseits aber die Möglichkeit zur Umsetzung gegeben werden. Als Beispiel wird die lokale Einführung Tempo 30 erwähnt.
- Richtig ist in diesem Zusammenhang, die Absicht Planungsbehörden der Gemeinden und private Bauwillige zu Mobilitätskonzepten zu verpflichten und dies in grundeigentümmerverbindlichen Nutzungsplanungen zu überführen.
- Ebenso wichtig erscheint uns die Investition in die 'Software' des Mobilitätsmanagements, gezielte Kommunikation, Ausbildung, Sensibilisierung nicht nur der individuellen Akteure, sondern der grösseren Betriebe, Institutionen und Gemeinden.