

Quartierkommission Stadtteil V
DIALOG Nordquartier
Postfach 143
3000 Bern 22
<http://dialognord.ch>
info@dialognord.ch

Amt für Gemeinden und Raumordnung
Abteilung Kantonsplanung
Nydeggasse 11/13
3011 Bern

Bern, den 16. März 2017

Mitwirkung – Richtplan Kanton Bern, Richtplancontrolling '16, Anpassungen von Massnahmen

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf das Dokument «*Richtplan Kanton Bern, Richtplancontrolling '16, Anpassungen von Massnahmen*», auf welchem die Änderungen gegenüber dem gültigen Richtplan rot markiert sind. Anbei unsere Kommentare.

Erstes Kapitel - Rot markierte Massnahmen

Seite 12, Massnahmenblatt B_04, Rückseite:

«Entflechtung Wylerfeld» und «Ausbau Station Wankdorf Süd auf 3 Gleise» wurden gestrichen. Wir gehen davon aus, dass diese Streichungen nicht bedeuten, dass darauf verzichtet wird, sondern, dass die beiden Massnahmen im Bereich der Ausführung sind.

Seite 15, Massnahme B_08:

Die Gesamtaufwendungen für den Lärmschutz werden erhöht, zudem geht es neu um die (rasche) Umsetzung der Massnahmen.

Grundsätzlich begrüssen wir die Erhöhungen der Beträge zu Lärmschutzmassnahmen befürchten hingegen, dass infolge des Zeitdrucks Massnahmen getroffen werden, die nicht zielführend sind.

Verweis auf Seite 16:

«Quellenseitige Lärmschutz-Massnahmen wie z. B. der Einbau von lärmarmen Strassenbelägen und eine Senkung der Höchstgeschwindigkeit sind zu prüfen und in denjenigen Fällen anzuwenden, wo sie technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar, zweck- und verhältnismässig sind.»

Weiter sind wir der Auffassung, dass den quellenseitigen Massnahmen klar Vorrang zu gewähren ist. Sie werden, mit Ausnahme der lärmarmen Strassenbeläge, in der Regel wirtschaftlich tragbarer sein als passive Massnahmen. Bei den lärmarmen Strassenbelägen sind wir, was Kosten und Langzeitwirkung betrifft, skeptisch. Wir sind der Meinung, dass gerade im Stadtteil V, den wir vertreten, prioritär

tempovermindernde Massnahmen zu treffen sind. Wenn in der Rodtmattstrasse die LRV ohne lärmarme Strassenbeläge nicht einzuhalten wären, würden wir solche Beläge akzeptieren. Wo der Kanton, in der Regel via Polizei durchaus noch zulegen könnte und sollte, ist der Bereich Kontrolle der Höchstgeschwindigkeiten. Wir sind der Meinung, dass sowohl bei Tempo 50 als auch bei Tempo 30 klar zu wenig Kontrollen durchgeführt werden.

Seite 16, Massnahmenblatt B_08:

Wir möchten in diesem Zusammenhang einen Teil des folgenden Abschnitts in Frage stellen: «Bestehen keine anderen Möglichkeiten, werden Schallschutzfenster in Wohngebieten nicht erst bei Alarmwertüberschreitungen (70 resp. 65 Dezibel), sondern bereits ab 68 Dezibel (tags) bzw. 58 Dezibel (nachts) eingebaut. Dies im Sinne der Vorsorge mit Blick auf den weiter zunehmenden Strassenverkehr.».

Der letzte Satz des Abschnitts «Dies im Sinne der Vorsorge mit Blick auf den weiter zunehmenden Strassenverkehr» ist aus der Sicht der Stadt Bern nichtzutreffend.

In der Stadt Bern ist der MIV (abgesehen von den Autobahnen) rückläufig. Wir entnehmen einem Vortrag des Gemeinderates an den Stadtrat (Stadt Bern) vom 18.10.2010 folgendes: Der Stadtrat soll einen Kredit für Schallschutzfenster bewilligen. Betroffen ist insbesondere eine Achse, die in unserem Stadtteil liegt: Moserstrasse-Breitenrainplatz-Rodtmattstrasse. Noch heute beträgt dort die Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. In den nächsten Jahren soll die gesamte Achse auf Tempo 30 signalisiert werden, ein kleines Stück sogar auf Tempo 20. Der Einbau von Schallschutzfenstern ist unterdessen trotzdem erfolgt, ausser bei der Rodtmattstrasse, die mit Massnahmen an der Quelle lärmsaniert werden soll. Aus heutiger Sicht erscheint der inzwischen getätigte teure passive Lärmschutz an der Moserstrasse und am Breitenrainplatz als Fehlinvestition. Der Wechsel von Tempo 50 auf Tempo 30 hat bekanntlich eine Lärmreduktion um ca. 3 Dezibel zu Folge. Ein Zitat aus dem damaligen Vortrag des Gemeinderates der Stadt Bern: «Es sind auch keine Anzeichen für eine grundsätzliche Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmenden vorhanden, welche die notwendige Verkehrsreduktion auf freiwilliger Basis (vermehrter Autoverzicht) zur Folge hätte.» Aus heutiger Sicht lag der Gemeinderat damals falsch. Es gibt heute deutliche Anzeichen einer solchen «Verhaltensänderung» der StadtbernerInnen, die der Gemeinderat im Jahr 2010 noch vermisst hatte. Es ist anzunehmen, dass die erwähnte Achse in Zukunft von weniger MIV belastet wird. Der ÖV wird freilich weiter zunehmen. Die neue Tramgeneration verursacht indessen wesentlich weniger Lärm als die alte.

Das Hauptproblem ist, dass auswärtige Automobilisten in Zukunft evtl. wegen Massnahmen von Kanton und Bund komfortabler in die Stadt gelangen und so den MIV-Rückgang in der Stadt behindern könnten. Wir denken dabei an den geplanten Ausbau der Bolligenstrasse durch den Kanton und die benachbarte «Verkehrsmaschine» des ASTRA. Es ist zudem bekannt, dass in vielen Fällen EinwohnerInnen der Stadt Bern ihren nicht selber benützten Parkplatz an auswärtige PendlerInnen vermieten. Da ist erneut der Kanton gefordert (BauG). Vgl. dazu das nächste Kapitel.

Seiten 25/26, Massnahmenblatt C_04: Rückseite:

Beim ESP Wankdorf ist auf Seite 25 die Signatur (4) dazugekommen: «ESP, welche sich auch für Wohnnutzung eignen».

Wir begrüssen diese Anpassung ausdrücklich (sie kommt freilich sehr spät) und möchten sie noch verstärken. In diesem Zusammenhang erwähnen wir eine bekannte Tatsache, die für die Stadt Bern gilt: In keiner Stadt der Schweiz liegt das Verhältnis von Arbeitsplätzen zu Wohnplätzen derart hoch wie in Bern.

Die Bedingungen auf Seite 26: «Anforderungen an ESP-Standorte, welche sich für Wohnnutzung eignen» sind uns deshalb zu restriktiv. Zitat: «Um eine koordinierte Entwicklung zu gewährleisten, welche die verschiedenen raumplanerischen und wirtschaftspolitischen Interessen berücksichtigt, wird in diesen Standorten eine Nutzungsdurchmischung zugelassen.» Richtig wäre jedoch für den ESP Wankdorf „eine Nutzungsdurchmischung zu fördern“. Ebenso restriktiv ist die Formulierung «Die Standortgemeinde weist nach, dass kein zusätzlicher Baulandbedarf für Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung ausserhalb des ESP-Perimeters absehbar ist. Der Nachweis ist offenzulegen.» Wir vermissen bei dieser Formulierung eindeutig die stadtplanerische Gesamtsicht und legen dies an einem Beispiel dar: Im Stadtentwicklungskonzept Bern (STEK 2016) ist beispielsweise das Kasernenareal als «Chantier» festgelegt. Das heisst, dass dort eine Verdichtung vorgesehen ist. Nun befindet sich dieses Areal ebenfalls im Perimeter des ESP Wankdorf. Aus unserer Sicht besteht mit den erwähnten restriktiven Bedingungen für den Wohnungsbau die Gefahr, dass dort anstelle von Wohnungen erneut zusätzliche Arbeitsplätze entstehen.

Wir fordern, dass die obige Formulierung zugunsten der Gesamtsicht resp. der Wohnnutzung angepasst wird.

Zweites Kapitel: Einwände zum bestehenden Richtplan (schwarzer Text).

Evtl. könnten diese Einwände auch in einer späteren Anpassung des Richtplans Eingang finden.

1. StudentInnen des Studienprojekts MAS Raumplanung der ETH Zürich haben sich in den letzten zwei Jahren intensiv mit folgender Thematik auseinandergesetzt: «Wohnstadt Bern? Perspektiven für die Raumentwicklung in der Hauptstadtregion Bern». Wir greifen einen Teil daraus, der für den Stadtteil V von besonderer Bedeutung ist: Der Ausbau des Bahnhofs Wankdorf, um die Zughalte und die Umsteigebeziehungen im Nord-Süd-Verkehr vom Hauptbahnhof in die Bahnstation Wankdorf zu verlegen. Dadurch könnten sehr viele Fahrten zwischen Wankdorf und Hauptbahnhof vermieden werden. Daraus ergäbe sich die Chance, den städtebaulich krassen Ausbau des Lorraine-Viaduktes zu vermeiden. Für den Stadtteil V und für die kantonalen Finanzen wäre das ein Segen. Freilich würde das die Schaffung eines neuen «Stadtzentrums» im Wankdorf bedingen resp. fördern.

Wir beantragen, dass die Erkenntnisse der MAS ETH-StudentInnen, was die erwähnte Bahnhofverlegung betrifft, im kantonalen Richtplan Eingang finden.

Wir bestreiten aufgrund der obigen Ausführungen den Ausbau des Lorraine-viaduktes auf sechs Spuren gemäss Seite 12, Massnahmenblatt B_04: Rückseite.

2. Das Verhältnis des kantonalen Richtplans zum Richtplan der ESP ist uns zu wenig klar. Beispielsweise wird im Richtplan ESP Wankdorf oft von der Abstimmung von Siedlung und Verkehr gesprochen. Bisher haben wir das so verstanden, dass Zusatznutzungen so dosiert werden, dass die bestehenden Verkehrsanlagen den Zusatzverkehr bewältigen können. Mit dem geplanten Ausbau der Bolligenstrasse und dem benachbarten Projekt des ASTRA scheint das neuerdings umgekehrt zu laufen: Ausbau der Verkehrsanlagen auf Vorrat.


**DIALOG
NORD
QUARTIER**
QUARTIERKOMMISSION
STADTTEIL 5

Hier müsste der kantonale Richtplan Vorgaben vorsehen, um den Ausbau der Verkehrsanlagen in Grenzen zu halten. Wir verweisen hier auf den Schluss des Abschnitts «Seite 16, Massnahmenblatt B_08», wo wir festhielten: «Da ist der Kanton gefordert». Letzterer müsste insbesondere der Stadt behilflich sein, dass sich vom Guisanplatz aus kein zusätzlicher Fremdverkehr in die Wohnquartiere ergiesst.

Die Quartierkommission des Stadtteils V bedankt sich bei Ihnen für die Berücksichtigung seines Anliegens betreffend Richtplan Kanton Bern, Richtplancontrolling '16, Anpassungen von Massnahmen.

Freundliche Grüsse



Urs Frieden, Präsident



Nadine Sutter, Geschäftsleiterin