



Bern, 16. März 2007

ESP Wankdorf
Projektkoordination
Reiterstrasse 11
3011 Bern

Richtplan ESP Wankdorf: Mitwirkung zum Entwurf Richtplan 2007 (Entwurf Stand 1.11.2006)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der Mitwirkung zum revidierten Richtplan ESP-Wankdorf teilnehmen zu können. Wir folgen dem Aufbau des Richtplanes vom 1. November 2006 und machen dazu folgende Bemerkungen:

1. Grundsätzliches / Einleitung

Planungskonstanz

Der aktuelle Richtplanentwurf ersetzt den Richtplan aus dem Jahr 1996. Dieser ist in der Zwischenzeit bereits zweimal revidiert und ergänzt worden. Dieser Rhythmus widerspricht Sinn und Zweck eines Richtplans. Ein Richtplan soll für eine längere Zeit von mindestens 15 Jahren die anzustrebende Entwicklung festlegen.

Statt nachhaltig und langfristig zu planen, ist der Kanton offensichtlich in eine rollende Planung übergegangen. Damit wird die Idee des Richtplanes und werden die Prinzipien des Raumplanungsrechts unterlaufen.

Wir verlangen, dass der Richtplan eine nachhaltige und langfristige Entwicklung im ESP Wankdorf ermöglicht und Rechtssicherheit schafft.

Perimeter, Teilgebiet, Gesamtsicht

Wir erachten den Planungspereimeter als nicht sachgerecht. Dieser müsste auch die durch den Bauboom im Wankdorf betroffenen Wohngebiete abdecken und den Schutz des Wohnumfeldes aufzeigen. Es braucht verbindliche Massnahmen vom Bahnhof Ostermundigen bis zum Breitenrainplatz, um die Wohnbevölkerung vor übermässiger Lärm- und Luftimmissionen zu schützen.

Aus unserer Sicht fehlt dem Richtplan auch die Gesamtsicht, eine übergeordnete Strategie. Im vorgelegten Plan werden in erster Linie die Ansprüche und Bedürfnisse der Wirtschaft befriedigt. Die Bedürfnisse der Wohnbevölkerung und der Schutz der Umwelt bleiben aussen vor. Eine nachhaltige Entwicklung im Raum Wankdorf kann so nicht erreicht werden. Der vorliegende Richtplan schöpft einseitig alle Möglichkeiten für eine wirtschaftliche Entwicklung aus und nimmt ungenügend Rücksicht auf die Bedürfnisse der Wohnbevölkerung des Nordquartiers und der umliegenden Gemeinden.

Schutz der Wohnqualität

Das Nordquartier weist beschränkte Wohnqualität aus. Insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen ist die Belastung (Lärm, Luftverschmutzung, Trennungswirkung) so gross, dass die (mittelständische) Wohnbevölkerung verdrängt wird. Dies kann zu einer unerwünschten Entmischung von Wohngebieten führen. Den Anliegen der Anwohnenden muss der Richtplan wesentlich höheres Gewicht beigemessen werden. Der vorliegende Entwurf bietet keinen ausreichenden Schutz vor der zusätzlichen Belastungen der Bevölkerung durch den boomenden Wirtschaftsstandort.

2. Anzustrebender Zustand

2.1. Nutzung

Die Nutzungsdichte im ESP Wankdorf ist bereits heute sehr hoch. Gemäss RP 96 (Koordinationsblatt N 01) betrug das damalige Nutzungsmass im ESP insgesamt 1'175'000m² BGF. (Arbeiten: 945'000, Kern: 85'000, Wohnen: 145'000). Als maximal mögliches Nutzungsmass wurden 1,64 Mio. m² BGF angegeben. Dies entspricht einem Zuwachs von max. 465'000m² BGF.

Der Bestand beträgt Ende 2005 1.413 Mio. m² BGF. Der erfolgte Zuwachs beträgt 238'000 m² BGF. Gemäss Richtplanentwurf 2006 soll ein weiterer Zuwachs um 655'000m² BGF ermöglicht werden. Dies würde in einem Nutzungsmass von 2'068'000m² BGF bedeuten, d.h. knapp einer Verdoppelung gegenüber dem Zustand 1996.

Dieses explosionsartige Wachstum ist aus unserer Sicht weder quartier- noch umweltverträglich. Mangelhaft ist, dass das maximale Nutzungsmass im Richtplan nicht verbindlich festgelegt wird. Die Tabelle auf Seite 9 ist nicht als verbindlicher Richtplaninhalt deklariert. Weder der Kasten „Genehmigungsinhalt des Richtplans“ auf Seite 10 noch die Karte auf Seite 11 enthalten Angaben zum maximal zulässigen Nutzungsmass.

Der Nutzungsmix muss zugunsten der Wohnnutzung verschoben werden. Das untere Galgenfeld wie auch neue Hochhäuser können auch zum Wohnen genutzt werden.

Wir fordern, dass pro Teilgebiet die maximal zulässige (wirtschaftliche) Nutzung verbindlich festgelegt wird. Dabei soll der Zuwachs an Nutzfläche auf maximal 300'000m² BGF in den kommenden 15 Jahren begrenzt werden.

In folgenden Teilgebieten erachten wir die vorgesehene Nutzungsverdichtung als nicht sinnvoll:

1. 2'900 zusätzliche Arbeitsplätze am Schermenweg: Es ist nicht nachvollziehbar, wie diese Verdichtung umweltverträglich gestaltet werden kann. Richtigerweise wird das Gebiet Schermenweg auf der Karte 2.1. auch als Zone mit „Defizit Verkehr“ bezeichnet. Umso erstaunlicher ist für uns, dass das Baubewilligungsverfahren zur Lösung dieses Planungsdefizits dienen soll (vgl. S. 10). Hier wäre eine umfassende Arealplanung inkl. Erschliessung und Umweltverträglichkeitsabklärungen erforderlich.
2. Ein Nutzungszuwachs von 50'000m² BGF im **Kasernenareal** erachten wir als nicht quartierverträglich. Die Umnutzung der bestehenden Bauten sowie eine massvolle Verdichtung primär für Wohnnutzung sind für uns durchaus denkbar. Warum auf diesem Areal der Kanton eine Nutzungszonenplanung durchführen soll, ist für uns nicht nachvollziehbar. Die Planungshoheit muss bei der Stadt bleiben.
3. Eine teilweise Überbauung des **Springgartens** lässt sich längerfristig wohl kaum verhindern, handelt es sich doch bereits heute um eine Bauzone. Aus unserer Sicht darf in diesem wichtigen Grünraum aber höchstens 30% der Fläche für Wohnnutzung (keine Arbeitsnutzung) verwendet werden. Zu diskutieren wäre eine Nutzungsumlagerung vom Springgarten in das noch unbebaute Gebiet zwischen Ostermundigenstrasse und Bolligenstrasse.
4. Die **SAZ Mösl** muss definitiv als potentielle Baufläche gestrichen werden. Die Erschliessung mit dem öV ist und bleibt ungenügend. Hier besteht Handlungsbedarf.

Insgesamt erachten wir den verbindlichen Teil dieses Kapitels des Richtplans als sehr mager. Weder wird das Nutzungsmass beschränkt, noch verbindlich auf Teilgebiete aufgeteilt. Als einziges werden für einzelne Teilgebiete die weiteren Planungsverfahren festgehalten, wobei diese teilweise bereits durchgeführt wurden (Grosse Allmend) und der Richtplaninhalt damit vor seiner Inkraftsetzung veraltet ist.

2.2. Städtebau, Grün- und Lebensräume

Städtebauliche Vorgaben

Gemäss Seite 14 sollen die städtebaulichen Vorgaben in UeOs und Bauprojekten umgesetzt werden. Es bleibt aber unklar, um welche Vorgaben es sich dabei handelt, sind diese doch im verbindlichen Teil nicht einmal angedeutet.

Allmenden

Grosse Teile der Allmenden werden als Räume ausgeschrieben, welche eine Neugestaltung/-nutzung erleben sollen. Wir befürchten, dass damit der Charakter der Allmenden weiter beeinträchtigt wird, indem die Flächen nur noch einem begrenzten Nutzerkreis zur Verfügung stehen werden. Dies betrifft sowohl die auf der kleinen Allmend geplanten Fussballfelder, wie auch die Fläche hinter dem Hockey-Stadion. Die allgemeine Zugänglichkeit dieser Flächen muss erhalten bleiben, eine Umzäunung der Fussballfelder lehnen wir klar ab. Die Allmenden dürfen auf keinen Fall einer Privatisierung oder Sondernutzung zugeführt werden.

Verbindungen Langsamverkehr

Wie seit Jahren werden auch in diesem Planungswerk Langsamverkehrsverbindungen in Aussicht gestellt, die dann doch nicht realisiert werden. Dies betrifft z.B. die Querung des Springgartens, eine Verbindung die ohne grossen finanziellen Aufwand realisiert werden könnte, trotzdem aber seit Jahren in der Schublade liegen geblieben ist. Selbstverständlich unterstützen wir die vorgesehenen Verbindungen, verlangen aber, dass diese nun umgehend realisiert werden.

Zu erhaltende Grünräume

Es ist für uns unverständlich, dass einzig die beiden Allmenden als zu erhaltende Grünräume bezeichnet werden. Sollen alle übrigen noch vorhandenen Grünflächen überbaut werden? Wir verlangen, dass mindestens die Grünräume im Kasernen-/ Zeughausareal und 70% des Springgartens als zu erhaltende Grünräume ausgeschrieben werden.

Doppelnutzung Parkierung kleine Allmend

Wir lehnen eine Parkierung auf der kleinen Allmend ab, insbesondere die Bereitstellung allwettertauglicher Flächen, da dies andere Nutzungen praktisch verunmöglicht. Als Ersatz wird eine grosse Fläche im Schermenareal zum Parkieren bereit gestellt.

Hochhausstandorte

Wir können uns ein oder mehrere Hochhäuser im sehr gut mit dem öV erschlossenen unmittelbaren Umfeld der S-Bahn-Haltestelle Wankdorf vorstellen. Den Standort Mingerstrasse lehnen wir ab.

Schutz Alleen, Ensembleschutz

Wir begrüssen den verbindlichen Schutz der bestehenden Alleen. Was jedoch bedeutet Ensembleschutz beim Kasernenareal? Geht es dabei nur um die „gartendenkmalpflegerische Qualität“ oder auch um den Schutz der Gebäude, dem Schutz der bestehenden Nutzung des Freiraums? Hier besteht offensichtlich Klärungsbedarf, kann sich doch der Kanton gemäss Presseberichten im „geschützten Ensemble“ Kasernen-/Zeughäuser absolut unproportionierte Hochhäuser vorstellen.

2.3. Strassenverkehr

Wankdorfkreuzung

Unsere kritische Haltung zum doppelstöckigen Kreisel auf der Wankdorfkreuzung haben wir im Rahmen des Auflageverfahrens ausführlich dargelegt und verzichten hier auf weitere Kommentare.

Umbau Anschlüsse Nationalstrasse

Wir verlangen, dass gleichzeitig mit den neuen Autobahnanschlüssen an den Schermenweg sowohl sichere Verhältnisse für Velofahrende auf der Bolligenstrasse geschaffen werden als auch eine sichere, direkte und kreuzungsfreie Langsamverkehrsverbindung (Brücke) zwischen Grosser Allmend und Schermenareal realisiert wird.

Dosierungsmassnahmen

Wir erachten eine Beschränkung der Verkehrsmenge auf den in die Stadt führenden Achsen als unabdingbar. Dosierung muss dabei heissen, dass nicht die technisch maximal mögliche Anzahl Autos passieren kön-

nen. Es dürfen nur so viele in die Stadt fahren, als die Auswirkungen des MIV auf die umliegenden Wohngebiete die Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten.

Nicht nachvollziehbar ist für uns die Dosierung Stauffacherstrasse. Hier muss die Strasse für den MIV unterbrochen werden, verfügt das Schlachthofareal doch über einen autobahnseitigen Anschluss. Nur so kann das Wohnquartier vor einer (unnötigen) Mehrbelastung geschützt werden.

Abstimmung Strassenkapazität, Parkierungskapazität und Fahrtenzahl

Wir befürchten, dass sich mit den vorgesehenen Massnahmen der Spruch: wer Strassen sät wird Verkehr ernten, einmal mehr seine Richtigkeit beweisen wird: Neue Strassenkapazität zieht Mehrverkehr an. Dieser zusätzliche Autoverkehr beansprucht zusätzliche Parkierungsmöglichkeiten. Der Parkplatzsuchverkehr in den Wohnquartieren nimmt zu. Zum Schutz der Wohnquartiere werden zusätzliche Parkplätze gefordert. Neue Parkplätze ziehen weiteren Verkehr an. Damit schraubt sich eine MIV-Spirale in die Höhe. Leidtragende sind die ortsansässige Bevölkerung, der öffentliche und der Langsamverkehr. Aus unserer Sicht fehlt ein konsequenter Ansatz für eine nachhaltige Mobilität.

2.4. Öffentlicher Verkehr

Wir unterstützen die vorgesehenen Massnahmen zur Ergänzung des öV-Angebotes. Leider bleibt auch hier der Richtplan recht unverbindlich. So soll der ¼-Stunden-Takt zwar mittels Leistungssteigerung der Infrastruktur ermöglicht werden, dass er wirklich realisiert werden soll, sieht der Richtplan nicht verbindlich vor.

Wir sind der Ansicht, dass eine sehr gute öV-Erschliessung eine zwingende Voraussetzung für jedes neue Bauvorhaben ist und von den Investoren (mit-) finanziert werden muss. Als öV-Erschliessung muss entweder die S-Bahnstation für FussgängerInnen in max. 10 Min. erreichbar sein oder eine Bushaltestelle mit Anknüpfung an die S-Bahn in max. 5 Min. Als Minimal-Takt sollte während den Pendlerzeiten 10 Minuten gelten.

So muss endlich die UPD Waldau als grösste psychiatrische Klinik des Kantons Bern, auch abends und am Wochenende an den öffentlichen Verkehr angeschlossen werden.

Für uns ist die verbindliche Festschreibung der Linienführung der verschiedenen Buslinien im Richtplan nicht nachvollziehbar. Es ist doch gerade eine der Qualitäten von Bussen, dass deren Linienführung relativ kurzfristig geändert, neuen Bedürfnissen angepasst werden kann. Aus welchem Grund soll nun diese Flexibilität eingeschränkt werden?

2.5. Langsamverkehr

Wir unterstützen die vorgesehenen Massnahmen, bedauern hingegen, dass deren Realisierung unkonkret bleibt.

Wir zweifeln, dass die durch den Motorfahrzeugverkehr sehr stark belasteten Achsen (Papiermühlestrasse, Schermenweg) in Zukunft attraktive Velo- und Fussgängerverbindungen werden können. Natürlich müssen diese für geübte VelofahrerInnen sichere und direkte Verbindungen bieten. Daneben muss aber unbedingt ein durchgehendes, attraktives Netz von allenfalls etwas längeren, dafür ruhigeren und weniger schadstoffbelasteten Wegen realisiert werden.

Was uns im Richtplan fehlt, sind Aussagen zu den Querungsmöglichkeiten (und deren Verbesserung) über die Hauptachsen. Weiter sieht der Richtplan keine Verbindungen aus dem Quartier zur S-Bahn-Haltestelle Wankdorf vor.

2.6. Parkierung bei Grossanlässen

Als Fortschritt betrachten wir die Abstufung des Parkplatzangebotes in 3 Stufen.

Es ist bezeichnend, dass sich in diesem Kapitel die verbindlichsten und detailliertesten Vorgaben im ganzen Richtplan finden, wobei sich diese jeweils ausschliesslich auf die Sicherung einer möglichst grossen Zahl von Parkplätzen beschränken.

Es sei an dieser Stelle daran erinnert, dass der noch gültige Richtplan nicht etwa ein minimales Parkplatzangebot, sondern ein Maximum festschreibt (Koordinationsblatt Nr. V04: 2.a) Beschränkung des Sockelangebotes für Veranstaltungen auf 2'500 Parkplätze).

Schutz vor Parkplatzsuchverkehr

Ein Parkplatzkonzept für Grossanlässe muss unbedingt alle erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Anwohnenden bzw. der Wohnquartiere vor Parkplatzsuchverkehr enthalten. Diese müssen inkl. Finanzierung durch die Verursacher, d.h. Veranstalter im Richtplan geregelt werden.

Wir lehnen den Standort Kleine Allmend für einen allwetterfesten Parkplatz ab. Hingegen fordern wir, dass die Standorte Mösli und Grauholz endlich realisiert werden, damit ein möglichst grosser Teil der motorisierten Veranstaltungsbesuchenden bereits ausserhalb des Wankdorfs auf einen Parkplatz gewiesen werden können. Einen Ausbau des P+R-Neufeld unterstützen wir nur dann, wenn das neue Parkplatzangebot durch die Aufhebung bestehender Parkplätze in der Stadt z.B auf der Schützenmatte kompensiert wird.

Weiter müssen alle bei Veranstaltungen zugänglichen öffentlichen wie auch privaten Parkierungsflächen im Konzept und in der Bilanz berücksichtigt werden. Dies betrifft z.B. das Areal der AMAG, die Parkplätze zwischen Pentagon und NPZ, jene beim Ascom-Gebäude an der Bolligenstrasse, etc. Gemäss Angaben des Stadtplanungsamtes bestehen über 1'000 solcher grauer Parkplätze, die gelegentlich oder regelmässig für Veranstaltungsbesucher zur Verfügung stehen.

Verträglichkeit: Wirtschaft, Umwelt, Bevölkerung

Wir verlangen, dass die maximal zulässige Anzahl neuer Fahrten in den ESP verbindlich festgelegt wird und dass diese maximalen Fahrtenzahlen auf Teilgebiete verlegt werden. Die maximale Fahrtenzahl für den ESP Wankdorf beträgt gemäss Studie Metron nicht 16'600, sondern 14'700. Die Metronstudie umfasst neben dem ESP Wankdorf auch den ESP Bahnhof Ostermündigen mit 1'900 Fahrten.

Wir verlangen, dass die maximale Anzahl Fahrten – entsprechend dem unteren Wert der Bandbreite der Metronstudie – auf 11'600 begrenzt wird. Damit wird die Zahl der zulässigen neuen Fahrten gegenüber dem heute noch gültigen Richtplan immer noch verdoppelt.

Diese Massnahmen sind erforderlich, um eine Überschreitung der maximal zulässigen Anzahl Neufahrten im ESP zu verhindern. Wird das Controlling auf verkehrsintensive Vorhaben (VIV) beschränkt, kann die unbedingt notwendige Beschränkung des Neuverkehrs in keiner Weise durchgesetzt werden. Wie das Beispiel Mösli zeigt, werden sofort Projekte mit knapp unter 2'000 Fahrten vorgelegt werden, die dann ganz „legal“ ohne jegliches Controlling funktionieren. Eine aktuelle Baubewilligung in Muri beschränkt das Fahrtenkontingent auf wesentlich unter 2'000. Auch im ESP Wankdorf muss eine entsprechende Regelung rechtlich möglich sein.

Thema des Kapitels ist die Verträglichkeit von Wirtschaft, Umwelt und Bevölkerung. Bezüglich der Verträglichkeit mit der Umwelt und der Bevölkerung beschränkt sich der Richtplan leider darauf zu verhindern, dass die zusätzliche Belastung den gesetzlichen Rahmen sprengt.

Wie der Umweltbericht klar aufzeigt, ist die Luft- und Lärmbelastung bereits heute entlang der Hauptachsen überschritten. Wir gehen davon aus, dass die Luftbelastung je nach betrachtetem Schadstoff (PM 10, kanzerogene Stoffe) noch bedeutend dramatischer aussieht. Die zu erwartete Entwicklung führt nicht etwa zu einer Reduktion der Belastung, die unzulässige Luftverschmutzung dehnt sich weiter ins bewohnte Stadtquartier aus. Die lineare Darstellung gibt vor, dass die Verschmutzung am Strassenrand aufhört.

Die heutige und künftige Belastung muss daher – für alle relevanten Immissionen und Emissionen - flächig ausgewiesen werden. Auf dieser Basis muss dargestellt werden, mit welchen Massnahmen die Lärm- und Luftbelastung in den nächsten 10 Jahren auf ein gesetzlich zulässiges Mass reduziert werden kann. Die öffentliche Gesundheit ist ein Rechtsgut, das der privatwirtschaftlichen Gewinnmaximierung und der Übernutzung des Bodens vorgeht.

3. Verfahren

3.1. Controlling

Grundsätzlich begrüßen wird das vorgesehene Controlling. Leider bleibt der Richtplan unverbindlich, wie auf allfällige „Abweichungen vom Zielpfad“ z.B. bezüglich maximaler Fahrtenzahl oder bezüglich Modalsplit reagiert werden soll. Bereits für 2012 wird eine Richtplananpassung nicht ausgeschlossen. Dies kann bedeuten, dass umweltrelevante Eckwerte verschlechtert werden, um die weitere bauliche Entwicklung nicht zu behindern. Wir verlangen daher, dass im Richtplan mindestens als Grundsatz festgelegt wird, dass beim Nichterreichen umweltrelevanter Zielwerte wie Modalsplit bzw. bei Nichtrealisierung umweltrelevanter Infrastrukturen wie Langsamverkehrsverbindungen die Realisierung weiterer Nutzungen solange gestoppt wird, bis diese Defizite ausgeglichen sind.

Wir hoffen, dass Sie unsere Anregungen und Forderungen in den Richtplan aufnehmen

Mit freundlichen Grüßen

Natalie Imboden
Präsidentin Grünes Bündnis Bern