

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Bereich Raumplanung
Holzikofenweg 22, Postfach 8623
3001 Bern
(per Mailversand)

Bern, 22. Juni 2015

Mitwirkung Regionales Gesamtverkehrs-und Siedlungskonzept 2. Generation (RGSK II) Verein Quartiermitwirkung Stadtteil 3 (QM3)

Vorbemerkungen

Besten Dank für die Möglichkeit, zu den geplanten Massnahmen im Rahmen des RGSK II Stellung nehmen zu können. In der Folge werden generelle Ausführungen zu den siedlungs-, verkehrs- und öv-politischen Zielsetzungen des Vereins QM3 aufgeführt. Soweit zutreffend, werden diese bei den Kommentaren zu den einzelnen Massnahmenblättern zitiert. Naturgemäss betrifft der Schwerpunkt unserer Ausführungen jene Massnahmen, welche den Stadtteil 3 betreffen. Ist im Fragebogen nichts ausgeführt, so verhält sich der Verein QM3 zu den Massnahmen neutral.

Zielübergreifende Ausführungen

1. Erkenntnisse aus dem Mitwirkungsbericht

Der Kanton Bern wächst bevölkerungsmässig, schweizweit gesehen zwar unterdurchschnittlich, aber es ist doch ein Wachstum zu verzeichnen. Wie es damit im Zeithorizont bis zum Jahr 2030 aussieht, kann nicht abschliessend beurteilt werden, dennoch ist von einem weiteren, sehr wahrscheinlich aber abgebremsen Wachstum auszugehen.

Davon ist auch die Stadt Bern überdurchschnittlich betroffen. Wie die Vergangenheit zeigt, wächst die Stadt Bern im Vergleich der bernischen Entwicklungsgebiete überdurchschnittlich, bei den Arbeitsplätzen noch ausgeprägter als bei der Bevölkerungszahl. So nahm die Anzahl der Arbeitsplätze im Kanton Bern zwischen dem Jahr 2005 bis 2012 um 7,0% zu (absolute Anzahl: 19'659), mehr als die Hälfte davon (11'022) in der Stadt Bern. Die Stadt Bern ist ein Wachstumsmotor, daran dürfte sich auch in der näheren Zukunft nichts ändern.

2. Auswirkungen dieser Entwicklungen auf den Stadtteil 3

Der Stadtteil 3 ist innerhalb der Stadt von diesen Entwicklungsaussichten stark betroffen. Mehr noch als andere Stadtgebiete zeichnet sich der Stadtteil 3 durch eine hohe Dichte von Arbeitsplätzen aus. Diese auf den ersten Blick erfreuliche Tatsache wird aber dann zum Problem, wenn eine weitere statistische Tatsache herangezogen wird: Die Stadt Bern kennt eine im schweizweiten Vergleich einmalig hohe Anzahl von Zupendlern. Dadurch wird offensichtlich, dass die Stadt Bern in hohem Mass vom Arbeitspendlerverkehr betroffen ist. Dies trifft verschärft, wegen der hohen Anzahl von Arbeitsplätzen, auch für den Stadtteil 3 zu.

Aus diesen Gründen begrüßen wir eine Entwicklung, in der das Verhältnis von Wohnraum und Arbeitsplätzen im Gleichgewicht stehen. Wir fordern, dass griffige Anreize geschaffen werden, damit leer stehende Büro- und Gewerberäume in Wohnraum umgenutzt werden können.

Der Stadtteil 3 leidet zudem verstärkt unter einer sehr hohen Verkehrsbelastung, weil die Stadt Bern keine Autobahn-Südümfahrung kennt. Während andere Stadtteile den Pendlerverkehr in der Vergangenheit teilweise auf die Stadtautobahn umleiten konnten (so insbesondere die Länggasse mit dem Neufeldtunnel), fehlt dem Stadtteil 3 diese Möglichkeit grundsätzlich. Weiter ist der Stadtteil 3 von einer verkehrsmässigen städtebaulichen Fehlplanung betroffen, indem grosse Teile der ehemals geplanten Stadtautobahn immer noch in Betrieb sind und die Anfahrt und die Querung des Quartiers insbesondere auf der Achse Monbijoubücke-Eigerplatz für den MIV sehr attraktiv machen. Der Stadtteil 3 ist dadurch mehr als andere Stadtteile durch den MIV-Pendlerverkehr und vom Durchgangsverkehr betroffen.

3. Gegenmassnahmen

Im Mitwirkungsbericht werden wiederholt sehr hohe Wachstumszahlen für den (Pendler-)Verkehr im Kanton Bern und insbesondere für die Stadt Bern aufgeführt. Für den Stadtteil 3 sind dies keine guten Nachrichten. Hier muss mit klaren Massnahmen Gegensteuer gegeben werden. Ziel dieser Massnahmen muss es in erster Linie sein, den Stadtteil 3 als Wohnstandort attraktiver zu machen, um zusätzlichen Pendlerverkehr gar nicht erst entstehen zu lassen und den bestehenden Pendlerverkehr massgeblich zu reduzieren und zu konzentrieren. Weiter sind Massnahmen zu treffen, um den nicht zu vermeidenden Verkehr in quartierverträgliche Bahnen zu bringen. Wir fordern deshalb:

a) Entwicklung und Realisierung von attraktiven Wohngebieten in der Nähe von Arbeitsplätzen

Wer hier arbeitet, soll auch eine Möglichkeit finden, in der Stadt zu wohnen. Zentrumsnahe Stadtgebiete, die sich zum Wohnungsbau eignen, sind beschleunigt zu entwickeln. Dabei ist auf eine verdichtete, qualitativ jedoch hochwertige Überbauung zu achten. Gemeinnütziger und kostengünstiger Wohnungsbau ist zu fördern, auf eine dichte Belegung der Wohnung ist durch entsprechende Massnahmen wie Belegungsvorschriften oder der Grösse der Wohnungen hinzuwirken.

Unsere Forderung: Die Umnutzungsmassnahmen in Ausserholligen (S5 01/02/03) sollen massgeblich für Wohnungsbau zur Verfügung stehen (Umteilung in Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen). Die 3 genannten Areale sollen so mit dem Bestehenden verknüpft und untereinander koordiniert werden, damit die Durchgängigkeit des ganzen ESP Ausserholligen und zwischen den Stadtteilen 3 und 6 insbesondere für Fuss- und Veloverkehr verbessert wird.

b) Schaffung eines attraktiven Wohnumfelds

Wer in der Umgebung des Arbeitsplatzes eine passende Wohnung finden kann, kommt nicht auf die Idee, zu pendeln. Ruhige, zentrale Begegnungsstätten wie Plätze fördern den sozialen Austausch im näheren Umfeld, nahe Einkaufsmöglichkeiten vermindern den Zwang zum Auswärts fahren in der Freizeit. Jedes Quartier soll demnach einen zentralen, vom Verkehr möglichst unbeeinträchtigten und gut eingerichteten Platz erhalten, der Erholung, Entspannung und sozialen Kontakt, bspw. durch ein Quartiercafé, bietet.

Unsere Forderung: Das Gebiet Mutach (S5-12) soll neu als ein siedlungsprägender Grünraum aufgenommen werden, so dass ein Stadtteilpark die oben erwähnten Ziele erfüllen kann.

c) Verkehrsmanagement

In der Stadt hat über die Hälfte der Haushalte kein Auto. Auch deshalb sollen die Quartiere im Stadtteil 3 keinen zusätzlichen Verkehr mehr auffangen müssen. Darum soll die langfristige Planung dahin gehen, dass der MIV sich schon in der Agglomeration verteilen kann, so dass die Stadt weniger Verkehr aufnehmen und verteilen muss. Die vielen verkehrsreichen Durchgangsstrassen und Zufahrten für die Autobahn bilden grosse Hindernisse im Stadtteil 3, welche ein lebendiges Quartierleben und die Durchgängigkeit stark behindern. Mit einer Reduktion auf die minimal notwendige Zahl von solchen Barrieren kann die Qualität und die Attraktivität der Quartiere als Wohnraum deutlich erhöht werden. Weitere, fast nicht überwindbare Hindernisse bilden die bestehenden Bahngeleise. Bei der von der SBB geplanten Überwerfung zwischen Güterbahnhof und Ausserholligen sind weitere Verschlechterungen der Durchgängigkeit inakzeptabel. Wegfallende Verbindungen müssen gleichwertig ersetzt werden.

d) Reduktion des ins Quartier gelangenden oder das Quartier querenden Verkehrs

Bloss quartierquerender Verkehr ist konsequent zu unterbinden, durch Stichstrassen ist die Möglichkeit zu schaffen, dass der Quellverkehr aus dem Quartier rasch auf die nächstgelegene Autobahn gelangen kann. Verkehr ins Quartier hinein ist konsequent auf eine Fahrspur zu beschränken.

Die Verkehrswege des MIV sind so zu gestalten, dass der Quartierverkehr mit geringem Tempo zirkulieren kann und es soll, wo nötig, durch bauliche oder farbliche Hindernisse auf Gefahrenquellen hingewiesen werden.

Unsere Forderungen: Weissensteinstrasse, das Projekt ist prioritär, soll aber viel weiter greifen als der Vorschlag; es fehlen insbesondere Massnahmen für Entlastung vom Durchgangsverkehr.

Umgestaltung Murtenstrasse-, Steigerhubelstrasse: dringend notwendig, hohe Priorität, soll aber mit Themen Überwindung Überwerfung und Durchlässigkeit ESP Ausserholligen kombiniert werden.

e) Förderung des Veloverkehrs

Pendlerstrecken ins Quartier und vom Quartier weg sind konsequent und durchgehend mit Velobahnen oder, falls dies nicht möglich ist, mit ausreichend breiten Velostreifen zu versehen. Dabei ist zu beachten, dass solche Wegstrecken nicht an neuralgischen Punkten unvermittelt aufhören, sondern durchgehend und ohne Unterbruch von den Wohngebieten der Agglomeration direkt ins Zentrum führen. Nötigenfalls sind die Routen mit einer konsequenten signalmässigen Bevorzugung des Veloverkehrs zu versehen.

f) Förderung des Fussverkehrs

Fussgänger sollen sicher und auf direktem Weg ihre Ziele erreichen. Dazu gehören klare Signalisationen und Hilfen beim Queren von breiten, vielbefahrenen Strassen. Zumutbare Schulwege sind zu erstellen, Schulwege und Erholungsräume der Kinder sind konsequent vor zu viel Verkehr oder zu hohen Tempi zu schützen.

g) Sicherung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs

Die bestehenden Linien des öffentlichen Verkehrs sind, wo nötig, auszubauen, bestehende Linien sollen nicht reduziert oder ausgedünnt werden. Der Busverkehr auf der zentralen Linie 10 ist kurzfristig durch geeignete Massnahmen für die wachsenden Passagierzahlen zu verbessern. Mittel- und langfristig ist die Option eines Tramverkehrs weiter im Auge zu behalten. Kreuzungen der S-Bahn mit dem übrigen öffentlichen Verkehr sind, nötigenfalls durch Verschiebung von Bahnhöfen, der Sanierung von Knotenpunkten oder dem punktuellen Ausbau von Strecken, zu verbessern. Die Einführung von Tangentiallinien ist zu prüfen, es ist nicht nötig, dass alle Linien des ÖV über den Bahnhof Bern führen müssen.

In der Beilage finden Sie den Fragebogen, indem die konkreten Massnahmen kommentiert werden.

Diese Stellungnahme wurde von der Delegiertenversammlung vom 22. Juni 2015 mit 16 Ja-Stimmen, 0- Nein-Stimmen und 2 Enthaltungen verabschiedet.

Freundliche Grüsse

QM3 – Quartiermitwirkung Stadtteil 3
Daniel Imthurn, Co-Präsident

Claudia Luder, Leiterin Koordinationsstelle

Beilage:

- Ausgefüllter Fragebogen Mitwirkung RGSK II