



Stadt Bern
Präsidialdirektion

Stadtplanungsamt



Überbauungsordnung

**Schwarztorstrasse / Brun-
mattstrasse**

Meinen-Areal

Mitwirkungsbericht

26. März 2019

| | |
|---|-----------|
| Inhaltsverzeichnis | |
| 1. Gegenstand des Mitwirkungsverfahrens | 3 |
| 2. Durchführung des Verfahrens | 8 |
| 3. Statistische Auswertung der Mitwirkungseingaben | 9 |
| 4. Inhaltliche Auswertung der Mitwirkungseingaben | 10 |
| 5. Fazit | 30 |
| 4. Anhang | 31 |

1. Gegenstand des Mitwirkungsverfahrens

Zur öffentlichen Mitwirkung wurde der Entwurf der Überbauungsordnung Schwarztorstrasse/ Brunnmattstrasse, Meinen-Areal, Plan Nr. 1466/2, bestehend aus Überbauungsplan, Überbauungsvorschriften und Aussenraumplan sowie der zugehörige Erläuterungs- und Raumplanungsbericht mit Anhängen (Vorprojekt vom 31. Januar 2018 mit Stand 1. September 2018; Mobilitätskonzept vom November 2018; Lärmgutachten vom 6. August 2018; Beschattungsdiagramm vom 14. Februar 2018), beide vom 30. November 2019, aufgelegt.



Koordinaten gemäss Bezugsrahmen LV95

| | E | N |
|-----|------------|------------|
| A1 | 2599135.77 | 1199334.68 |
| A2 | 2599138.26 | 1199334.81 |
| A3 | 2599155.94 | 1199335.72 |
| A4 | 2599219.63 | 1199338.99 |
| A5 | 2599220.41 | 1199323.91 |
| A6 | 2599156.85 | 1199320.64 |
| A7 | 2599157.65 | 1199307.35 |
| A8 | 2599220.89 | 1199308.00 |
| A9 | 2599221.04 | 1199293.90 |
| A10 | 2599158.49 | 1199293.26 |
| A11 | 2599149.70 | 1199293.17 |
| A12 | 2599138.27 | 1199293.05 |
| A13 | 2599140.69 | 1199294.50 |
| A14 | 2599222.39 | 1199308.02 |
| A15 | 2599224.95 | 1199308.04 |
| A16 | 2599225.65 | 1199293.95 |
| A17 | 2599222.54 | 1199293.92 |
| A18 | 2599139.33 | 1199275.36 |
| A19 | 2599140.20 | 1199260.97 |
| A20 | 2599141.59 | 1199237.84 |
| A21 | 2599155.43 | 1199231.82 |
| A22 | 2599160.40 | 1199243.24 |
| A23 | 2599159.32 | 1199261.17 |
| A24 | 2599158.46 | 1199275.56 |
| A25 | 2599180.58 | 1199274.49 |
| A26 | 2599180.56 | 1199275.79 |
| A27 | 2599216.66 | 1199276.16 |
| A28 | 2599216.79 | 1199274.83 |
| B1 | 2599157.26 | 1199313.74 |
| B2 | 2599223.15 | 1199293.92 |
| B3 | 2599225.68 | 1199290.42 |
| B4 | 2599149.25 | 1199278.89 |
| B5 | 2599180.55 | 1199276.69 |
| B6 | 2599138.29 | 1199265.69 |
| B7 | 2599140.90 | 1199248.48 |
| B8 | 2599163.32 | 1199231.68 |
| B9 | 2599160.71 | 1199225.73 |
| B10 | 2599165.61 | 1199230.68 |
| C1 | 2599151.92 | 1199338.97 |
| C2 | 2599225.25 | 1199301.91 |
| C3 | 2599148.38 | 1199231.06 |
| C4 | 2599180.67 | 1199267.69 |

Legende Überbauungsordnung

- Festlegungen**
- Wirkungsbereich
 - Wohnzone (W)
 - Wohnzone gemischt (WG)
 - Kernzone (K)
 - Begrenzung Lärmempfindlichkeitsstufen ES
 - Basisschliessung
 - Detailschliessung
 - Stadtklima-Massnahme
 - Öffentlicher Fussweganschluss (Toleranz +/- 8m)
 - Abschnitt für Ein-/Ausfahrt Tiefgarage
 - Abschnitt für Ein-/Ausfahrt Anlieferung
 - Anlieferung
 - Abstellplatz für besondere Bedürfnisse
 - Standort Entsorgungsstelle
 - Baulinie
 - Spezialbaulinie (G Gestaltungsbaulinie, A Arkadenbaulinie)
 - Teilbereichsgrenze (Toleranz +/- 1.5m)
 - 2 / B 4.x
 GFo max x'xxx m²
 Höchster Punkt der Dachkonstruktion m. ü. M.
 xxx.xx m. ü. M.
 - Koordinatenpunkte

Überbauungsvorschriften

Art. 1 Wirkungsbereich

Die Überbauungsordnung gilt für das im Überbauungsplan umrandete Gebiet.

Art. 2 Verhältnis zur Grundordnung und andern Nutzungsplänen

¹ Die Überbauungsordnung geht der baurechtlichen Grundordnung der Stadt Bern (Nutzungszonenplan vom 8. Juni 1975¹, Bauklassenplan vom 6. Dezember 1987², Lärmempfindlichkeitsstufenplan vom 10. März 1996³ und Bauordnung vom 24. September 2006⁴) vor. Enthält die Überbauungsordnung keine Regelung gelten die Vorschriften der Grundordnung.

² Die Überbauungsordnung Quartierplanung Mattenhof, Teilplan West vom 10. Juni 1987 wird für die Teile innerhalb des Wirkungsbereichs aufgehoben.

³ Der Nutzungszonenplan Quartierplanung Mattenhof vom 21. Juli 1986 wird für die Teile innerhalb des Wirkungsbereichs aufgehoben.

Art. 3 Art der Nutzung

¹ Es gelten die im Plan eingetragenen Nutzungszonen.

² Im ersten Vollgeschoss von Baubereich B2 und im zweiten Vollgeschoss von Baubereich B3, B4.1 und B4.2 sind nur Wohnen, nicht störende Arbeitsnutzungen und dem Quartier dienende Nutzungen zulässig.

³ In den Untergeschossen sowie im ersten Vollgeschoss der Baubereiche B3, B4.1 und B4.2 sind nur nicht störende Arbeitsnutzungen, Laden und Verkaufsgeschäfte und dem Quartier dienende Nutzungen zulässig.

⁴ Im Baubereich B5 sind nur Kleinbauten zulässig.

Art. 4 Mass der Nutzung, Bauweise

¹ Für die einzelnen Baubereiche gelten die im Überbauungsplan eingetragenen maximalen oberirdischen Geschossflächen (GfO)⁵.

² In Abweichung von Artikel 29 BO⁶ gilt im Baubereich B1 das Geschoss, bei dem die Oberkante des fertigen Bodens des darüber liegenden Vollgeschosses die Fassadenlinie im Mittel aller Fassaden um 2,5 m überragt, als Untergeschoss. Hauseingänge sind in diesem Untergeschoss uneingeschränkt zulässig.

³ Verschiebungen von bis zu 500 m² GfO zwischen den Baubereichen B1 bis B3 sind zulässig.

⁴ Es gilt die geschlossene Bauweise.

Art. 5 Baulinien, Baubereiche

¹ Die Baulinien begrenzen einen Baubereich. Sie gehen den Vorschriften über die Gebäudelänge und -tiefe, Grenz-, Gebäude- und Strassenabstände vor. Unter Vorbehalt von Absatz 7 dürfen keine vorspringenden Gebäudeteile über die Baulinien herausragen.

² Teilbaubereichsgrenzen unterteilen Baubereiche mit unterschiedlichen Festlegungen. Es gilt die gegenseitige Anbaupflicht. Die übergreifenden Gebäudeteile unterliegen den Festlegungen für den Baubereich, zu dem sie mehrheitlich gehören.

³ Die Gestaltungsbaulinien definieren die Gebäudeflucht, an die gebaut werden muss. Sie gelten nur für Vollgeschosse.

⁴ Die Arkadenbaulinie (ohne Anbaupflicht) bestimmt die maximale Ausdehnung des Baukörpers im ersten Vollgeschoss. Zwischen Arkadenbaulinie und den vorgelagerten Baulinien ist ein Bereich mit einem Luftraum von mindestens 4.00 m Höhe offen zu lassen. Die Arkadenfassade des ersten Vollgeschosses darf keinen Versatz aufweisen. Der öffentliche Zugang in der Arkade ist zu gewährleisten.

⁵ Im Teilbaubereich B4.1 ist entlang der Schwarztorstrasse ein Rücksprung analog Absatz 4 zulässig.

⁶ In der Arkade des Baubereichs B3 sind Flächen als Wartebereich für ÖV-Nutzende zur Mitbenützung zur Verfügung zu stellen.

⁷ Ausserhalb der Baubereiche sind gedeckte oder ungedeckte Containerstandplätze und Fahrradabstellplätze sowie dergleichen zulässig, welche eine Grundfläche von 15 m² und eine Gesamthöhe von 3.50 m nicht überschreiten. Zudem sind gedeckte oder ungedeckte Sitzplätze (Pergolen) bis 20 m² zulässig. Entlang der Gartenstrasse sind ausserhalb des Baubereichs B1 auch Vordächer zulässig. Sie müssen einen Strassenabstand von mindestens 1 m einhalten.

⁸ Südlich des Baubereichs B1 dürfen die Treppen zur Erschliessung des ersten Vollgeschosses über den Baubereich B1 hinausragen.

⁹ Befestigte Lagerflächen sowie fest montierte Sichtschutz- und Lärmschutzelemente sind ausserhalb der Baubereiche nicht zulässig.

¹⁰Im gesamten Wirkungsbereich der Überbauungsordnung können unterirdische Bauten bis an die Parzellengrenzen gebaut werden.

¹¹ Die Baulinie von Koordinate A 26 bis A 27 gilt für die oberirdischen Teile der südlich angrenzenden Gebäude, für welche im Übrigen die Festlegungen der bestehenden Quartierplanung Mattenhof, Teilplan West vom 25. September 1988 gelten.

Art. 6 Geschosszahl, Gesamthöhe

¹ In den Baubereichen dürfen die höchsten Punkte der Dachkonstruktionen die im Überbauungsplan eingetragenen Höhenkoten in m ü. M. und eine Gesamthöhe von 30 m nicht überschreiten.

² Die Geschosszahl ist innerhalb der zulässigen Höhe nicht beschränkt.

³ In den Baubereichen B3, B4.1 und B4.2 muss das erste Vollgeschoss mindestens 4 m hoch sein.

⁴ In den Baubereichen B2 und B3 sind auf dem Dach je zwei ungedeckte Aufenthaltsbereiche von je maximal 15 m² zulässig. Sie müssen strassenseitig von der Dachkante mindestens 2 m zurückversetzt sein.

Art. 7 Gestaltung der Bauten

Für die Gestaltung und Materialisierung der Fassaden der Bauten ist das Vorprojekt vom 31.01./01.09.2018 begleitend. Bei guter Einordnung sind energiegewinnende Fassaden zulässig.

Art. 8 Dachgestaltung, Dachaufbauten

¹ Es sind nur Flachdächer zulässig.

² Im Baubereich B1 ist das oberste Geschoss als Attikageschoss auszubilden. In Abweichung von Artikel 32 BO werden überdeckte Aussenflächen, welche dem Aufenthalt dienen, bis insgesamt 10 % der darunterliegenden Geschossfläche nicht an die Grundfläche des Attikageschosses angerechnet. Das Attikageschoss ist entlang der Gartenstrasse fassadenbündig anzuordnen.

³ Im Teilbaubereich B4.2 ist über dem obersten Vollgeschoss eine begehbare Dachterrasse und ein überdeckter, gemeinschaftlicher Aufenthaltsbereich zulässig. Der überdeckte Aufenthaltsbereich darf inklusive Erschliessung 90 m² Fläche nicht überschreiten. Auf der Dachterrasse sind zusätzlich Beschattungen wie Storen, Segelkonstruktionen oder Pergolen zulässig. Sie dürfen nicht höher als die Überdeckung des Aufenthaltsbereichs sein.

Art. 9 Umgebungsgestaltung, Dachbegrünung

¹ Die Pflanzung invasiver Neophyten ist unzulässig.

² Flachdächer von Hauptgebäuden sind, mit Ausnahme der begehbaren Terrassen, extensiv zu begrünen. Wo die Dachfläche für Solaranlagen verwendet wird, reduziert sich die zu begrünende Dachfläche um das Mass der Solarinstallationen.

³ Mindestens 15 % der Fläche des Wirkungsbereichs ohne Basis- und Detailerschliessung sind als naturnahe Lebensräume auszugestalten und fachgerecht zu pflegen.

Art. 10 Stadtklima-Massnahme

In dem im Überbauungsplan bezeichneten Bereich sind durch die Grundeigentümer Massnahmen zur Verbesserung des lokalen Stadtklimas zu realisieren und im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu definieren.

Art. 11 Aussenraumplan

¹ Der Aussenraumplan ist Bestandteil der Überbauungsordnung. Er legt die Flächen und Typologie der Aussenräume verbindlich fest. Die definitive Gestaltung wird mit dem Umgebungsgestaltungsplan⁷ im Baubewilligungsverfahren festgelegt.

² Vorgärten sind als Gärten mit Einfriedungen gemäss Artikel 11 BO zu gestalten. Zulässig sind gedeckte oder ungedeckte Fahrradabstellplätze und Entsorgungseinrichtungen, sowie Aufenthaltsbereiche die sich in den Vorgärten integrieren und den Charakter des Quartier- und Strassenbildes wahren.

³ Der Innenhof ist als stark durchgrünter Aussenraum mit Bäumen, Sträuchern sowie Stauden- und Gräserpflanzungen und einer zentralen Wiesen- und Rasenfläche zu gestalten. Die Wiesen- und Rasenfläche dient dem bewegten Spiel.

⁴ Der Park ist als stark durchgrünter Aussenraum mit Bäumen, Sträuchern sowie Stauden- und Gräserpflanzungen zu gestalten. Die befestigten Flächen sind wenn möglich versickerungsfähig zu gestalten. Angrenzend

an die Fassade Baubereich B4 kann ostseitig ein 3 m breiter Streifen durch die Nutzenden des ersten Vollgeschosses zum Aufenthalt beansprucht werden. Wird im Baubereich B4.1 eine Arkade realisiert (vgl. Art. 5 Abs. 5 hiavor) kann die nördliche Begrenzung des Parks auf die Flucht des ersten Vollgeschosses zurückspringen.

⁵ Von den im Aussenraumplan dargestellten Baumstandorten (Lage schematisch) sind mindestens 24 zu realisieren. Die exakten Standorte sind im Baubewilligungsverfahren festzulegen.

⁶ Die Nordfassade im Baubereich B2 ist angemessen zu begrünen.

Art. 12 Anzahl und Organisation der Abstellplätze, Mobilitätskonzept

¹ Es dürfen maximal 108 Abstellplätze für Motorfahrzeuge gebäudeintern erstellt werden.

² In den im Überbauungsplan bezeichneten Bereichen können Abstellplätze für besondere Bedürfnisse erstellt werden.

³ Insgesamt sind mindestens 400 Fahrradabstellplätze zu erstellen, davon müssen mindestens 110 ebenerdig und in der Nähe der Hauseingänge sein.

⁴ Im Übrigen gilt das Mobilitätskonzept.

Art. 13 Erschliessungsanlagen für den Verkehr

¹ Die Ein- und Ausfahrt zur Tiefgarage ist innerhalb des im Überbauungsplan bezeichneten Abschnitts zu erstellen. Die exakte Lage ist im Baubewilligungsverfahren festzulegen.

² Für den Baubereich B3 und B4.1/B4.2 sind in den im Überbauungsplan bezeichneten Bereichen je eine Anlieferung zu erstellen. Deren Breite wird durch das manövriertechnisch nötige Mass bestimmt. Artikel 12 BO ist nicht anwendbar. Die exakte Lage ist im Baubewilligungsverfahren festzulegen.

³ Die Zu- und Wegfahrt zur Anlieferung im Baubereich B3 hat via Brunnmattstrasse zu erfolgen.

⁴ Für die Anlieferungszeiten für den Baubereich B3 gilt das Mobilitätskonzept.

⁵ Von der Schwarztorstrasse zur Mattenhofstrasse ist eine öffentliche Fusswegverbindung zu erstellen, die durchgehend hindernisfrei zu gestalten ist.

⁶ Die bestehende Ein- und Ausfahrt für Lastwagen an der Mattenhofstrasse darf ab Fertigstellung der Baubereiche B1, B2 und B3 nur noch als Baustellenzufahrt zum Baubereich 4 benutzt werden.

Art. 14 Lärmschutz

¹ Es gelten die im Plan festgelegten Lärmempfindlichkeitsstufen ES.

² Zum Schutz vor übermässigem Lärm sind folgende Massnahmen zu treffen und im Baubewilligungsverfahren nachzuweisen:

- a. Gebäudeinterner Warenumsschlag bei Anlieferung im Baubereich B3 (bei geschlossenen Toren)
- b. Haustechnische Anlagen sind im Innenhof nicht gestattet, mit Ausnahme notwendiger Sicherheitsanlagen (z.B. Entrauchung) und Zulufffassungen für die Belüftung der Untergeschosse.

Art. 15 Entsorgung

¹ Bestehende Werkleitungen im Bereich der heute bestehenden Verladehalle unter der Schwarztorstrasse zwischen den Baubereichen B2, B3, B4.1 und den Parzellennummern Gbbl.-Nrn. 3/257, 3/258 und 3/7303 (BR 3637) sind zu erhalten oder können, Dienstbarkeitsregelungen vorbehalten, auf Kosten der Verursacherinnen und Verursacher verlegt und nach Möglichkeit mit einem Werkleitungskorridor gefasst werden. Der Zutritt zu Betrieb und Unterhalt mit Unterhaltsfahrzeugen ist zu gewährleisten.

² Die Verlegung der 1904 erstellten Abwasserleitung zwischen der Garten- und der Schwarztorstrasse in die Gartenstrasse ist im Infrastrukturvertrag geregelt.

³ Grundsätzlich darf nicht mehr Regenabwasser in die öffentliche Kanalisation abgeleitet werden als vor der Inkraftsetzung der Überbauungsordnung.

⁴ Im Vorland ist die Ableitung des Regenwassers in Abstimmung mit der Stadt Bern zu lösen.

⁵ Für die Entsorgung von Kehrriech, Papier/Karton und Grüngut sind Container vorzusehen. Für Gewerbe- und Dienstleistungsflächen in den Baubereichen B2 und B3 sind eigene Container vorzusehen.

⁶ Für die Baubereiche B4.1 und B4.2 ist nur in dem im Plan bezeichneten Bereich ein Containerstandplatz und/oder Unterflurbehälter zulässig.

Art. 16 Energie

¹ Der zulässige Wärmebedarf für Heizung und Warmwasser darf höchstens zu 25 Prozent mit nicht erneuerbaren Energien gedeckt werden. Andernfalls hat die Wärmeversorgung für Heizung und Warmwasser mittels Anschluss an das Fernwärmenetz zu erfolgen.

² Erfolgt ein Anschluss an das Fernwärmenetz so gilt die Anschlusspflicht,

- a. für Gebäude, die neu erstellt werden,
- b. für bestehende Gebäude, deren Heizung ersetzt wird und
- c. für bestehende Gebäude, die so umgenutzt werden, dass der Energiebedarf für Heizung und Warmwasser wesentlich erhöht wird.

³ Alle Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen im Wirkungsbereich der Überbauungsordnung sind verpflichtet, auf ihrem Grundstück Leitungen und Übergabestationen für die Fernwärmeversorgung benachbarter Gebäude zu dulden.

⁴ Anschlusspflichtige Eigentümer und Eigentümerinnen sind verpflichtet, für den Wärmebedarf Fernwärme zu beziehen.

⁵ Für die Nutzung eigener erneuerbarer Energien gilt der Vorbehalt gemäss kantonaler Energiegesetzgebung.

Art. 17 Preisgünstiger Wohnraum

¹ Ein Drittel der Hauptnutzfläche für Wohnen ist als preisgünstiger Wohnraum zu erstellen und zu erhalten sowie dauerhaft in Kostenmiete zu vermieten. Wird die Überbauung in Etappen ausgeführt, darf der für die betreffende Etappe erforderliche Anteil an preisgünstigem Wohnraum nicht erst mit einer späteren Etappe erstellt werden.

² Als preisgünstiger Wohnraum gelten Wohnungen, deren Anlagekosten innerhalb der Kostenlimiten der Verordnung des BWO über die Kostenlimiten und Darlehensbeiträge für Miet- und Eigentumsobjekte (SR 842.4) liegen. Relevant sind die Kostenlimiten gemäss dem Berechnungsmodell «Wohnraum mit Preisgünstigkeitsverpflichtung Stadt – Anfangsmietzinssumme des preisgünstigen Wohnraums» vom 12. April 2018.

³ Der preisgünstige Wohnraum und dessen Vermietung in Kostenmiete werden im Grundbuch angemerkt.

⁴ Kostenmiete ist gegeben, wenn bei der Kalkulation der Mietzinssumme nur die effektiven Kosten für Verzinsung von Kapital und Land bzw. Baurechtszins, Amortisationen/Abschreibungen, Rückstellungen, Verwaltung und Unterhalt einfließen; Veränderungen der Bodenpreise und Marktentwicklungen dürfen bei der Kostenmiete nicht berücksichtigt werden. Die Anfangsmietzinssumme der Kostenmiete wird nach dem Berechnungsmodell «Wohnraum mit Preisgünstigkeitsverpflichtung Stadt – Anfangsmietzinssumme des preisgünstigen Wohnraums» vom 12. April 2018 berechnet.

⁵ Während der Mietdauer und bei Wiedervermietung der Wohnungen können die Kostenmieten nach der relativen Berechnungsmethode angepasst werden. Anpassungen an die Orts- und Quartierüblichkeit sind nicht gestattet. Gemeinnützige Wohnbauträger gemäss Verordnung über die Förderung von preisgünstigem Wohnraum (WFV; SR 842.1) können die Mietzinssumme nach Mietzinsmodellen gestalten, die im gemeinnützigen Wohnungsbau gängig sind, wenn sie mit dem Bericht einer anerkannten und unabhängigen Revisionsstelle die Einhaltung der Gemeinnützigkeit und Kostenmiete vorweisen.

Hinweise

1. Zwischen der Grundeigentümerschaft und der Stadt Bern und den Stadtwerken Bern ist am ein Infrastrukturvertrag abgeschlossen worden.
2. Es besteht eine Sondernutzungskonzession vom, erneuert am für die unterirdischen Bauten unter der Schwarztorstrasse.
3. Zwischen der Grundeigentümerschaft und der Stadt Bern ist am ein privatrechtlicher Vertrag mit Grundbucheintrag abgeschlossen worden.
4. Zwischen der Grundeigentümerschaft und der Stadt Bern ist am ein Dienstbarkeitsvertrag zur Parknutzung und Sicherung von Mischwasserleitungen..... abgeschlossen worden.
5. Der Gemeinderat hat das «Meinen-Areal» Mobilitätskonzept mit Gemeinderatsbeschluss vom genehmigt.

¹ NZP; SSSB 721.4

⁵ nach Art. 16 Abs. 1a i.V.m. Art. 29 Abs. 1 BO in der Fassung

² BKP; SSSB 721.31

gemäss BMBV-Anpassung vom 25.11.2018

³ LSV; SR 814.41

⁶ Art. 29 Abs. 1 BO in der Fassung gemäss BMBV-Anpassung

⁴ BO; SSSB 721.1

vom 25.11.2018

2. Durchführung des Verfahrens

Die öffentliche Mitwirkungsaufgabe der Überbauungsordnung Schwarztorstrasse/ Brunnmattstrasse, Meinen-Areal, wurde am 21. Dezember 2018 im Stadtanzeiger publiziert. Sie dauerte vom 7. Januar bis 8. Februar 2019. Die Unterlagen waren jeweils im Stadtplanungsamt Bern und der städtischen „BauStelle“ sowie im Internet unter www.bern.ch/mitwirkungen einsehbar. Eine Medienmitteilung zur Mitwirkungsaufgabe wurde an die Medien gesandt. Die Tagespresse hat über die Mitwirkung berichtet.

Die Quartiermitwirkung Stadtteil 3 wurde über die Planungsvorlage orientiert. Zur Darstellung der allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung fand am 7. Januar 2019 eine Informationsveranstaltung statt.

Während der Auflagefrist konnten schriftlich Einwendungen und Anregungen eingereicht werden.

3. Statistische Auswertung der Mitwirkungseingaben

Einen Mitwirkungsbeitrag eingereicht haben:

Vereine, Verbände

V-1: Quartiermitwirkung Stadtteil 3

V-2: VCS Verkehrsclub der Schweiz, Regionalgruppe Bern

Parteien

P-1: Sozialdemokratische Partei Bern Holligen

P-2: Sozialdemokratische Partei Bern Süd

P-3: Sozialdemokratische Partei Stadt Bern

P-4: FDP Die Liberalen Stadt Bern

P-5: Grünes Bündnis Bern

Private

O-1: U.C. Buchschacher AG, Grabenpromenade 5, Postfach 3001 Bern

O-2: Susanne Elsener, Manuel C. Widmer, Schwarztorstrasse 93, 3007 Bern

O-3: Bernadette Dancet, Brunnmattstrasse 24, 3007 Bern

4. Inhaltliche Auswertung der Mitwirkungseingaben

| Nr. | Eingabe | Stellungnahme |
|-----|--|--|
| V-1 | <p>Quartiermitwirkung Stadtteil 3</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Stossrichtung der Überbauungsordnung (UeO) wird begrüsst. • Es sind mehr grosse Familienwohnungen (4+) zu erstellen. | <ul style="list-style-type: none"> • Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen und verdankt. • Die Stadt Bern hat für den Wunsch nach grossen Familienwohnungen (4 und mehr Zimmer) Verständnis und teilt grundsätzlich das Anliegen. Bei der vorliegenden Planung ist jedoch zu beachten, dass es sich beim Meinen-Areal um ein privates Areal handelt; die Interessen der Stadt sind mit denjenigen der Investorinnen und Investoren in Einklang zu bringen, damit attraktive Wohnungen und ein Mehrwert für alle entstehen. Die Stadt kann die Grundeigentümerin zu grossen Familienwohnungen animieren, den Wohnungsmix aber nicht vorgeben. Die Grundeigentümerin ist seit Beginn der Planungsarbeiten (Wettbewerbsverfahren 2013/2014) bereit, die Preisgünstigkeitsverpflichtung der Initiative «Für bezahlbare Wohnungen» (Wohn-Initiative) zu berücksichtigen und setzt damit ein wichtiges wohnpolitisches Anliegen im Sinne der Stadt ohne Ausstiegsklausel um – also auch dann, wenn die Wohn-Initiative vor Bundesgericht keinen Bestand haben sollte. Bereits im Wettbewerbsverfahren 2013/14 wurde auch der Wohnungsmix definiert: gefordert wurden damals hauptsächlich kleinere Wohnungen mit zwei bis drei Zimmern. Trotz weit fortgeschrittenen Projektierungsarbeiten erklärt sich die Bauherrschaft bereit, im Bauprojekt Anpassungen zugunsten grosser Wohnungen zu prüfen: zusätzlich 4 x 5.5 Zimmer-(Gross)-Wohnungen können durch Reduktion von 4 x 3.5 Zimmer-Wohnungen und 4 x 1.5 Zimmer-Wohnungen entstehen. Die Anzahl Familienwohnungen gemäss Definition der kantonalen Bauverordnung (3 Zimmer und mehr) bliebe unverändert bei 52, der Gesamtwoh- |

| | | |
|--|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">• Parkplätze sind nicht weiter zu vermieten. Ein quartierübergreifendes Konzept für die Parkplatznutzung ist zu erstellen. | <p>schlaggebende Grösse, sondern das induzierte Verkehrsaufkommen. Je nach Art der Nutzung ist die Anzahl Parkierungsvorgänge pro Parkplatz pro Tag sehr unterschiedlich: Null, wenn ich meinen «Oldtimer» nur sehr selten benutze bis über 15 bei Kurzzeitparkplätzen, beispielsweise vor einer Bäckerei. Deshalb legt das Mobilitätskonzept die Anzahl Fahrten fest, die zulässig sind.</p> <p>Der Anregung kann nicht entsprochen werden.</p> <ul style="list-style-type: none">• Hier bestehen unterschiedliche öffentliche Interessen. Grundsätzlich soll verhindert werden, dass ein Überangebot an Parkplätzen erstellt wird und diese dann nicht von den Bewohnern der Liegenschaft genutzt, sondern an Pendler vermietet werden. Hingegen kann es zweckmässig sein, «Strassenparkplätze» durch Parkplätze in Einstellhallen zu ersetzen. Dies entspricht der Idee der Quartierparkierungsanlage. <p>Das Parkierungskonzept MIV der Stadt Bern zielt darauf ab, neue private Parkplätze durch die Reduktion von öffentlichen Parkplätzen zu „kompensieren“. Das Aufheben von Strassenparkplätzen ausserhalb des Planungsperimeters kann jedoch nicht innerhalb dieser Planungsvorlage festgelegt werden.</p> <p>Das Mobilitätskonzept wird dahingehend ergänzt, dass die Anzahl an Dritte vermieteter Parkplätze der Stadt Bern, Verkehrsplanung, periodisch gemeldet werden muss. Die Form der Datenerhebung wird noch bis zur Genehmigung des Mobilitätskonzepts (durch den Gemeinderat) festgelegt.</p> <p>Gemäss Massnahmen MIV im Mobilitätskonzept, dürfen Parkplätze in der unterirdischen Einstellhalle nur an Personen vermietet werden, die in einem Umkreis von höchstens 650 m Gehdistanz wohnen. Damit wird sichergestellt, dass kein zusätzlicher Mehrverkehr durch Pendler entsteht.</p> <p>Der Anregung kann nicht entsprochen werden.</p> |
|--|--|--|

| | | |
|--|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Die Anzahl von Veloparkplätzen ist auf 1,5 Plätze pro Bewohner zu erhöhen. • Auf der Schwarztorstrasse zwischen Loryplatz und Zieglerstrasse und in der gesamten Brunnmattstrasse ist Tempo 30 einzuführen. | <ul style="list-style-type: none"> • Gemäss Bauverordnung müssten zwei Veloabstellplätze pro Wohnung erstellt werden. Wenn der Anteil des zu erwartenden Veloverkehrs überdurchschnittlich ist, kann die Stadt mehr als das gesetzlich geforderte in der UeO festlegen. Dies hat die Stadt getan und gemäss den Ansätzen der VSS Norm 640.065 einen Fahrradabstellplatz pro Zimmer zu Wohnzwecken, d.h. insgesamt mindestens 400 Fahrradabstellplätze festgesetzt. Mit dem seitens Bauherrschaft vorgesehenen Angebot von insgesamt 435 Velo-Abstellplätzen wird sichergestellt, dass der angestrebte Modal Split-Anteil von 20 % Velo (STEK 2016) erreicht wird. Das Veloabstellplatzangebot reicht aus, damit: <ul style="list-style-type: none"> - jede/r der 313 Bewohner/innen durchschnittlich 1.3 Velo besitzen kann und damit in der Lage ist, mindestens 20 % der Wege mit dem Velo zu unternehmen, - 20 % der Beschäftigten mit dem Velo zur Arbeit kommen können und - mit Ausnahme der Kategorie «Kleingewerbe, Ateliers, Büros» - 20 - 40 % der Besucher/Kunden mit dem Velo kommen können. <p>Die Vorgabe des STEK 2016 wird berücksichtigt und die Anzahl Fahrradabstellplätze in Artikel 12 Absatz 3 Überbauungsvorschriften (UeV) auf mindestens 435 erhöht.</p> • Die Umgestaltung der Schwarztorstrasse und die Einführung des Velo-Gegenverkehrs sind nicht Gegenstand dieser Planungsvorlage. Für den Bereich «Basiserschliessung Schwarztorstrasse» ist das städtische Strassenprojekt massgebend, für die Umgestaltung der Brunnmattstrasse das Projekt «Tramgleisersatz Brunnmattstrasse – Fischermätteli». Die jeweiligen Schnittstellen mit der vorliegenden Planung werden im Infrastrukturvertrag zum Meinen-Areal geregelt. |
|--|--|---|

| | | |
|--|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none">• Es ist kein weiterer Detailhändler anzusiedeln, um den Druck auf das existierende Kleingewerbe nicht weiter zu erhöhen. | <p>Das Projekt Velo-Gegenverkehr auf der Schwarztorstrasse wird in absehbarer Zeit umgesetzt. Betreffend Tempo 30 hat der Stadtrat mit SRB Nr. 2018-166 vom 5. April 2018 beschlossen, dass auf der Schwarztorstrasse im Abschnitt zwischen Belp- und Sulgeneckstrasse Tempo 30 eingeführt werden soll. Ein entsprechender Auftrag für weitere Abschnitte der Schwarztorstrasse liegt derzeit nicht vor.</p> <p>In den vergangenen Jahren hat der Gemeinderat einzelne Tempo-30-Umsetzungspakete beschlossen. Dabei wurden jeweils jene Abschnitte priorisiert, bei denen der grösste Handlungsbedarf besteht. Dabei spielt der Lärmschutz eine wesentliche Rolle. Die Schwarztorstrasse ist eine der noch zu stark lärmbelasteten Strassen, wo mit Temporeduktion eine Lärmreduktion erreicht werden kann. Daher ist vorgesehen, diese Strasse in eines der kommenden Tempo-30-Pakete aufzunehmen, wobei die Minimierung der Fahrzeitverlängerung der Buslinie 17 bei der Projektentwicklung berücksichtigt werden muss.</p> <p>Der Anregung kann im Rahmen dieser Planung nicht entsprochen werden.</p> <ul style="list-style-type: none">• Die Nutzungsarten wurden bereits im Studienauftrag zum Meinen-Areal im Jahr 2015 vordefiniert. Danach soll das Meinen-Areal in Richtung Mischnutzung mit Schwerpunkt Wohnen entwickelt werden. Die Nutzungsart und –anordnung sollen dabei die Funktion als Quartierzentrum stärken, damit es zu einem Konzentrationspunkt der Versorgung und zu einem Identifikationsort des umliegenden Quartiers wird. Die publikumsorientierten Nutzungen im Erdgeschoss sollen in erster Linie der Quartiersversorgung dienen. Eine grundeigentümergebundene Vorgabe zum Nutzungsmix gibt es jedoch nicht. Die UeV lassen einen vielfältigen Mix an Verkaufsgeschäften, Restaurants, Bars, Cafés zu. <p>Der Anregung kann daher nicht entsprochen werden.</p> |
|--|---|--|

| | | |
|-----|--|--|
| V-2 | <p>VCS Verkehrsclub der Schweiz, Regionalgruppe Bern</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Aufwertung und Innenverdichtung werden begrüsst. • Das Parkplatzangebot für Motorfahrzeuge (Bewohner und gewerbliche Nutzungen) ist zu reduzieren, auf 0,2 Parkplätze pro Wohnung (37 Parkplätze) und 35 Kunden- und Mitarbeiterparkplätze. Die bestehenden und teilweise ungenutzten Parkplätze im gegenüberliegenden Gebäudekomplex an der Brunnmattstrasse sind in der Bedarfsermittlung für neue Parkplätze zu berücksichtigen. • Im Bereich des neuen Quartierzentrums zwischen Mattenhof- und Effingerstrasse ist eine Begegnungszone einzurichten. Zwischen Loryplatz und Zieglerstrasse ist Tempo 30 einzuführen. • Die Kontrolle der Fahrtenerzeugung und die Abschätzung zusätzlicher Verkehrsbehinderungen auf der Schwarztorstrasse ist schwierig. Daher wird es als wirksamer erachtet, die Autonutzung über die Anzahl verfügbarer Parkplätze einzuschränken. | <ul style="list-style-type: none"> • Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen und verdankt. • Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 Ergänzend: Der Einbezug von wenig genutzten Parkplätzen in benachbarten Gebäuden erscheint zweckmässig, ist aber planungsrechtlich kaum umsetzbar. Die Bedarfsermittlung bezieht sich auf die Nutzungen innerhalb des Planungssperimeters, eine «Quartierbetrachtung» kann nicht auf dieser Planungsstufe erfolgen. Die Stadt hat aber die Möglichkeit, auf ein «Überangebot» an Parkplätzen zu reagieren, indem die Anzahl oder die Nutzungsregeln der öffentlichen Parkplätze angepasst werden. Der Anregung kann nicht entsprochen werden. • Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 Ergänzend: Auf der Brunnmattstrasse verkehrt ein Tram. Dieses ist immer – auch in Begegnungszonen – vortrittsberechtigt. Eine Fussgänger- oder eine Begegnungszone ist daher nicht zweckmässig. Es ist möglich, auf dieser Achse eine weitere Verkehrsberuhigung zu erreichen, beispielsweise durch eine Temporeduktion auf 20 km/h. Diese Möglichkeit wird im Projekt «Tramgleisersatz Brunnmattstrasse – Fischermätteli» geprüft. Der Anregung kann nicht entsprochen werden. • Die Kontrolle der Anzahl Fahrten ist relativ einfach möglich, da alle Parkplätze über eine Einstellhallenzufahrt erfolgen müssen. Hier ist die technische Erfassung der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge möglich. Die Anzahl der maximal zulässigen Parkplätze wird in der UeO und im Mobilitätskonzept definiert, ist also nicht «frei». Die Anregung ist bereits berücksichtigt. |
|-----|--|--|

| | | |
|-----|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> Die Anzahl an Veloabstellplätzen ist auf 2,2 Veloabstellplätze pro Bewohner zu erhöhen. Davon ist mindestens ein Veloabstellplatz pro Bewohner/ Mitarbeiter/ Kunde ebenerdig oberirdisch anzuordnen. | <ul style="list-style-type: none"> Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 Ergänzend: Ein Veloabstellplatz pro Bewohner/ Mitarbeiter/ Kunde ebenerdig oberirdisch entspricht rund 455 Veloabstellplätzen (310 Bewohner, 44 Mitarbeitende, 100 Kunden). Aktuell schreiben die UeV vor, dass mindestens 110 Veloabstellplätze ebenerdig und in der Nähe der Hauseingänge anzuordnen sind. Aus verkehrsplanerischer Sicht sollte mindestens ein Drittel der Veloabstellplätze oberirdisch angeordnet werden (in diesem Fall 140 bis 150). Ein Abweichen von dieser Vorgabe ist dann zulässig, wenn die Erschliessung der unterirdischen Anlage sehr sicher und komfortabel ist. Gleichzeitig ist auch die «Flächenkonkurrenz» zwischen verschiedenen öffentlichen Anliegen an den Aussenraum zu berücksichtigen wie beispielsweise Aufenthaltsqualität, Gestaltung und Fussgängersicherheit. Die 110 oberirdischen Velo-Abstellplätze sind in diesem Sinne als Kompromiss zwischen verschiedenen Anliegen zu betrachten. Der Anregung kann nicht entsprochen werden. |
| P-1 | <p>Sozialdemokratische Partei Bern Holligen</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Umzonung und Neuüberbauung des Areals wird begrüsst und unterstützt. Man ist überzeugt, dass ein gutes Beispiel für verdichtetes Bauen im urbanen Raum entstehen wird. Der Wohnungsmix ist zugunsten von mehr grossen Familienwohnungen (4 1/2 Zimmer) zu korrigieren. Eine weitere Reduktion der Spielflächen wird aufgrund vorhandener Spiel- und Bewegungsflächen im Umfeld als gerechtfertigt erachtet. Die Stadt muss sich beim Kanton für eine weitergehende Ausnahmeregelung zugunsten grösserer Wohnungen einsetzen. | <ul style="list-style-type: none"> Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen und verdankt. Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1. Ergänzend: Das Mattenhofquartier ist bereits heute mit öffentlichen Grün- und Freiräumen unterversorgt. Die kantonale Bau-gesetzgebung (Pflicht zur Erstellung von Aufenthaltsbereichen, Kinderspielflächen und einer grossen Spielfläche im Aussenbe- |

| | | |
|--|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Die zusätzliche Einführung von Tempo 30 zwischen Loryplatz und Zieglerstrasse wird als wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zum Lärmschutz und damit zur Qualitätssteigerung für die Neuüberbauung erachtet und ist jetzt umzusetzen. • In den Baubereichen B3, B4.1 und B4.2 muss im ersten Vollgeschoss auch Wohnen zulässig sein. Ab dem zweiten Vollgeschoss soll ausschliesslich Wohnen zulässig sein. | <p>reich) kann mit der vorliegenden Planung knapp eingehalten werden. Die gesetzlich vorgeschriebene Mindestgrösse der grossen Spielfläche wird bereits herabgesetzt. Weitere Reduktionen führen zu Einbussen in der Wohn- und Lebensqualität. Angesichts der zunehmenden Innenverdichtung reicht der Bau von qualitativem Wohnraum und guter Verkehrsanbindung allein nicht aus. Der Aussenraum im Wohnungsbau kann auch aus fachlicher Sicht nicht nach Belieben reduziert werden. Nicht zuletzt ist es der Bauherrschaft und der Stadt ein Anliegen, mit der vorliegenden Planung attraktive Wohn- und Aussenraumqualitäten zu schaffen. (Die Stadt bearbeitet das Thema der Spielflächen auf konzeptioneller, gesamtstädtischer Ebene im Rahmen der Umsetzung von Massnahme 1.4) der Wohnstrategie).</p> <p>Der Anregung zur weiteren Reduktion der Spielflächen kann nicht entsprochen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 • Gemäss STEK 2016 und Quartierplanung Stadtteil III ist an diesem Standort ein neues Quartierzentrum vorgesehen, das Versorgungs- und Dienstleistungsfunktionen für das Quartier übernehmen kann. D.h. man möchte an dem Standort baulich in Richtung Mischung verdichten und gleichzeitig einen Schwerpunkt Wohnen realisieren. Um dies umsetzen zu können müssen die ersten beiden Vollgeschosse der ausgewiesenen Kernzone (Erdgeschoss und ers-tes Obergeschoss) Arbeits-, Dienstleistungs- und Quartiernutzungen aufnehmen können, um eine gewisse Flexibilität zu gewährleisten. <p>Der Anregung kann nicht entsprochen werden.</p> |
|--|--|--|

| | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Es sollen nur so viele Parkplätze erstellt werden müssen, wie auch tatsächlich vermietet werden können. Das Parkplatzangebot soll sich am Grundsatz des autoarmen Bauens orientieren und ist auf 0,2 Parkplätze pro Wohnung zu reduzieren. • Parkplätze sind nur an Personen zu vermieten, welche im Perimeter der Überbauungsordnung wohnen. • Parkplätze für Kundinnen und Kunden sowie für Angestellte sind zu bewirtschaften. • Es sind mindestens 435 Veloabstellplätze festzusetzen, damit der angestrebte Modal-Split von 20% Velo erreicht werden kann. • Die Anzahl von Veloparkplätzen ist auf 1,5 Plätze pro Bewohner zu erhöhen. • Die Anlieferungssituation (Ort, -zeiten, gebäudeintern) wird als gut gelöst erachtet. • Die Abgrenzung der Lärmempfindlichkeitsstufen ist nicht nachvollziehbar. | <ul style="list-style-type: none"> • Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 • Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 • Die Bewirtschaftung aller Parkplätze erfolgt über die Begrenzung der Anzahl der Fahrten. Eine Überschreitung der zulässigen Anzahl Fahrten hat Sanktionen zur Folge: Pro 5 Fahrten, um welche der Tages- oder der Spitzenstunden-Grenzwert überschritten wird, wird als Sanktion die Ersatzabgabe für ein Parkfeld geschuldet. Der für ein Parkfeld geschuldete Betrag beträgt CHF 8'700 pro Abstellplatz. Somit besteht für den Anlagenbetreiber bzw. Investoren ein relevanter finanzieller Anreiz, dass die zulässige Anzahl Fahrten nicht überschritten wird. Die Anregung ist berücksichtigt. • Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 • Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 • Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. • Das Bundesrecht gibt über die Zuteilung von Lärmempfindlichkeitsstufen Leitlinien vor. Dem Meinen-Areal wird entlang der Schwarz- |
|---|---|

| | | |
|--|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Die Wärmeversorgung muss zu 100% durch erneuerbare Energien oder mittels Anschluss an das Fernwärmenetz erfolgen. • Der festgesetzte Anteil an preisgünstigen Wohnungen wird als sehr wichtig erachtet. • Der Zeitplan für die Realisierung soll gestrafft werden. | <p>tor- und Brunnmattstrasse Nr. 27 (Baubereiche B4.1 und B4.2) die Lärmempfindlichkeitsstufe ES III analog der jeweiligen Nachbarbebauung zugewiesen. Damit können die Immissionsgrenzwerte durch den Strassenverkehr eingehalten werden. Entlang der Brunnmattstrasse Nr. 23 (Baubereich B3) wurde die Lärmempfindlichkeitsstufe ES III so festgelegt, dass die Anlieferung noch in dieser zu liegen kommt. Gemäss Artikel 43 LSV sind in der ES II keine störenden Betriebe zugelassen.</p> <p>Die Anregung ist berücksichtigt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Areal soll – in Übereinstimmung mit dem Richtplan Energie und der Wärmeversorgungskarte an die Fernwärmeversorgung von ewb angeschlossen werden, ausser es werden höchstens 25% des zulässigen Wärmebedarfs mit nicht erneuerbaren Energien gedeckt. Dies entspricht der Regelung in Artikel 16 Absatz 1 kantonales Energiegesetz 2011. Da in der Schwarztorstrasse bereits eine Fernwärmeleitung verläuft, wäre dies aus Sicht der Stadt Bern die nachhaltigste Lösung. Die Bauherrschaft prüft im weiteren Verfahren, zusammen mit ewb, einen möglichen Anschluss. In Anbetracht dieser Tatsache wird die Frage nach dem Anteil erneuerbarer Energien für Heizung und Warmwasser obsolet. <p>Der Anregung kann nicht entsprochen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Hinweis ist berücksichtigt (siehe auch V-1). • Die Stadt hat ein grosses Interesse daran, dass das neue Quartierzentrum bald realisiert werden kann. Daher werden wir darum besorgt sein, die Planungsvorlage möglichst schnell vor das Volk und zur Rechtskraft zu bringen. <p>Die Anregung ist berücksichtigt.</p> |
|--|--|--|

| | | |
|------------|---|---|
| <p>P-2</p> | <p>Sozialdemokratische Partei Bern Süd</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Verlagerung einer der letzten grossen Produktionsbetriebe aus der Stadt wird bedauert. Das Neubauprojekt und die Stossrichtung werden ausdrücklich begrüsst. • Der angestrebte Wohnungsmix entspricht nicht dem Bedarf. Das grösste Wohnungsdefizit besteht bei grösseren Wohnungen für Familien mit 4,5 oder mehr Zimmern. Bezahlbarer Wohnraum für Familien fehlt. • Die Schaffung eines Quartierzentrums entspricht einem wichtigen Anliegen der SP Bern Süd. Der angestrebte Nutzungsmix entspricht nicht dem Bedarf. Anstelle eines weiteren Detailhändlers würde man einen vielfältigen Mix an Verkaufsgeschäften, Restaurants, Bars, Cafés begrüssen. • Die Schwarztorstrasse muss dazu verkehrsberuhigt werden. • Der Anteil an grösseren Familienwohnungen (4 1/2 Zimmer) ist zu erhöhen. Die Stadt muss sich beim Kanton für eine weitergehende Reduktion der Spielflächen zugunsten von mehr grösseren Wohnungen einsetzen. • Das Gebiet ist stark durch den motorisierten Individualverkehr belastet. Da das Areal hervorragend erschlossen ist soll der zusätzliche Verkehr möglichst vollständig durch den öffentlichen Verkehr, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden. • Das Parkplatzangebot ist auf 0,2 Parkplätze pro Wohnung zu reduzieren. | <ul style="list-style-type: none"> • Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen und verdankt. • Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 • Verweis auf die Stellungnahmen zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 und der Sozialdemokratischen Partei Bern Holligen P-1 • Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 • Verweis auf die Stellungnahmen zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 und der Sozialdemokratischen Partei Bern Holligen P-1 • Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Das STEK 2016 wird umgesetzt. • Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 |
|------------|---|---|

| | | |
|-----|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Der festgesetzte Anteil an preisgünstigen Wohnungen wird als sehr wichtig erachtet. • Der Nutzen des Projekts wird sich erst nach der Realisierung zeigen. Wichtig wird der Mietermix in den Erdgeschossen. Es wird gewünscht, das Quartier weiterhin in die Entwicklung und konkrete Vermietung einzubeziehen. | <ul style="list-style-type: none"> • Der Hinweis ist berücksichtigt. • Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an die Bauherrschaft weitergeleitet. |
| P-3 | <p>Sozialdemokratische Partei Stadt Bern</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Grundsätze und Zielsetzungen der Planungsvorlage werden unterstützt. Die Umzonung in vorliegender Form wird begrüsst. • Angesichts des Mangels an grossen Wohnungen in der Stadt Bern ist der Wohnungsmix zugunsten grösserer Wohnungen, insbesondere für Familien zu korrigieren. • Der Anteil von preisgünstigen Wohnungen ist über alle Wohnungsgrössen zu verteilen. • Das zweite Vollgeschoss aller Baubereiche soll ausschliesslich für Wohnen genutzt werden. • Das Parkplatzangebot soll sich am Grundsatz des autoarmen Bauens orientieren. Die geplante Anzahl Abstellplätze ist auf 0,2 pro Wohnung zu reduzieren. • Parkplätze dürfen nur an Personen vermietet werden, welche im Perimeter der Überbauungsordnung wohnen oder arbeiten. | <ul style="list-style-type: none"> • Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen und verdankt. • Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 • Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 • Verweis auf die Stellungnahmen zu den Eingaben der Sozialdemokratischen Partei Bern Holligen P-1 Ergänzend: Die UeV ermöglichen in allen Baubereichen im zweiten Vollgeschoss ausschliesslich Wohnen zu realisieren. Die Anregung ist berücksichtigt. • Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 • Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 |

| | | |
|-----|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Die Anzahl von Veloparkplätzen ist auf mindestens 1,5 Plätze pro Bewohner zu erhöhen. • Mit der Umnutzung des Meinen-Areals kommen weitere Wohnungen hinzu. Daher ist auf der Schwarztorstrasse zwischen Loryplatz und Zieglerstrasse Tempo 30 einzuführen. • Die Wärmeversorgung muss zu 100% durch erneuerbare Energien oder mittels Anschluss an das Fernwärmenetz erfolgen. | <ul style="list-style-type: none"> • Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 • Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 • Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Sozialdemokratischen Partei Bern Holligen P-1 |
| P-4 | <p>FDP Die Liberalen Stadt Bern</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Projekt und die Stossrichtung werden begrüsst. Der fortschreitenden Gentrifizierung wird mit dem Projekt Vorschub geleistet. • Kritisch betrachtet wird der Nichteinbezug des Perimeters Loryplatz und Florapark. Die Gesamtsicht fehle. • Die Qualität der gewählten Architektur wird bemängelt. | <ul style="list-style-type: none"> • Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen und verdankt. Mit der Entwicklung des Quartierzentrums und der Neuüberbauung Meinen werden notwendige Stadtreparaturarbeiten geleistet, die per se nicht zu Verdrängungsprozessen führen. Hinzu kommt die Bereitschaft der Grundeigentümer, die Preisgünstigkeitsverpflichtung der Initiative «Für bezahlbare Wohnungen» (Wohn-Initiative) zu berücksichtigen. Damit werden wichtige Signale gegen Gentrifizierungsprozesse gesendet. • Grundsätzlich legt die Stadt einen Planungsperimeter nur über Flächen, deren Grundeigentümer bereit sind, eine gemeinsame Planung zu lancieren. Die UeO Meinen-Areal umfasst 7 Parzellen, welche mit Ausnahme der Schwarztor- und Lilienstrasse (Stadt Bern) im Eigentum der Personalvorsorgestiftung der Ärzte und Tierärzte sind. Eine dritte Etappe war geplant, mit den Eigentümern konnte jedoch keine Einigung erzielt werden. • Die Qualität der Architektur wurde im Rahmen eines zweistufigen Studienauftragsverfahrens ermittelt. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. |

| | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Das Projekt darf die Anbindung an den Autobahnzubringer Neufeld/ Forsthaus nicht behindern oder erschweren. • Die Platzgestaltung an der Kreuzung Schwarztorstrasse/ Brunnmattstrasse muss weiterhin mit einem Schwerpunkt auf den Verkehr gestaltet werden. Eine Verkehrsberuhigung/ Fussgängerzone widerspricht den übergeordneten Rahmenbedingungen für den Verkehr. • Die Durchlässigkeit der Überbauung für die Quartierbewohner ist nicht gegeben. Dies widerspricht dem Beschrieb in der Planungsvorlage, der von einer offenen und durchlässigen Struktur spricht. • Die Nutzungszonen sind nachvollziehbar. • Es wird bedauert, dass Gebäude – im Sinne einer höheren Verdichtung – eine Gesamthöhe von 30 m nicht überschreiten dürfen. | <ul style="list-style-type: none"> • Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. • Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben des VCS Verkehrsclub der Schweiz, Regionalgruppe Bern V-2 Ergänzend: Neben der vorliegenden Planung UeO Meinen – Areal ist die Neugestaltung des Quartierzentrums Brunnhof aus stadt- und verkehrsplanerischer Sicht zentral. Es ist die Schliessung einer jahrzehntelangen städtebaulichen Wunde im Quartier. Ziel ist es, einen attraktiven Platzraum zu entwickeln, der seiner Funktion als Quartierzentrum gerecht wird. Die Neugestaltung des Quartierzentrums Brunnhof ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Die Projektierung erfolgt im Rahmen des Projekts «Tramgleisersatz Brunnmattstrasse – Fischermätteli». • Die Durchlässigkeit der Überbauung ist nur im Bereich der Parkanlage gegeben, in der eine öffentliche Wegeverbindung realisiert werden soll. Die Planungsvorlage enthält keinen Widerspruch. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. • Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. • Gemäss regionalem Hochhauskonzept ist der Planungssperimeter dem «Eventualraum» zugeordnet, innerhalb dem Hochhäuser nur im Sonderfall und unter Einhaltung höchster Qualitätsanforderungen möglich sind. Die Beurteilung der ersten Stufe des Studienauftrags hat zu der Erkenntnis geführt, dass auch ohne Hochhaus gute städtebauliche Ansätze mit einer angemessenen Verdichtung möglich sind. Die Studien mit Hochhäusern haben in Bezug auf die städtebaulichen Qualitäten nicht überzeugt. Auch ein struktureller Mehrwert gegenüber einer Lösung ohne Hochhaus konnte nicht |
|---|--|

| | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Die Vorgabe von Flachdächern ist nicht mit dem Energieziel des Gemeinderats vereinbar. • Auf Vorgaben zur Fassadengestaltung soll aus Kostengründen verzichtet werden. • Ein Ersatz des Fundamentgeschosses wird als günstiger erachtet als eine Sicherung bzw. Sanierung des Bestandes. • Auf eine Zertifizierung «Minergielabel» soll aus Kostengründen verzichtet werden. • 10-30% Familienwohnungen sind zu wenig. Eine Ausnahmebewilligung für das Herabsetzen der Kinderspielflächen wird als möglich erachtet. • Das maximale Nutzungsmass ist – im Sinne einer höheren Verdichtung - höher anzusetzen. | <p>nachgewiesen werden. Daher hat man auf Hochhäuser verzichtet. Der Anregung kann nicht entsprochen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Festsetzung von Flachdächern steht nicht im Widerspruch zum kommunalen Energierichtplan, der die thermische Nutzung der Sonnenenergie zur Brauchwasservorwärmung und Heizungsunterstützung auf geeigneten Dachflächen propagiert. Die UeO lässt explizit sowohl Solarenergienutzung als auch Dachbegrünung nebeneinander zu. Der Anregung kann nicht entsprochen werden. • Mit den Wegleitungen hinsichtlich Gestaltung und Materialisierung wird sichergestellt, dass die im 2-stufigen Studienauftrag erreichte Qualität des Siegerprojekts auch tatsächlich realisiert wird. Dies geschieht im Konsens mit der Bauherrschaft. Der Anregung kann nicht entsprochen werden. • Das Fundamt ist aus statischen Gründen zu erhalten. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. • Die Stadt Bern schreibt keine Zertifizierung vor. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an die Bauherrschaft weitergeleitet. • Verweis auf die Stellungnahmen zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 und der Sozialdemokratischen Partei Bern Holligen P-1 • Verweis auf die obige Stellungnahme zum Thema «Gebäude über 30 m Höhe» Ergänzend: Die aus städtebaulicher Sicht verträgliche maximale Dichte wurde im Rahmen eines 2-stufigen Studienauftragsverfahrens ausgelotet. Mit einer oberirdischen Geschossflächenziffer |
|---|---|

| | | |
|--|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Die Vorgabe einer Maximalzahl von Abstellplätzen für Motorfahrzeuge gebäudeintern ist nicht nachvollziehbar. • Es wäre sinnvoll, wenn der Grossverteiler die Einstellhalle ebenfalls nutzen könne. • Die Vorgabe, dass der Warenumsatz gebäudeintern erfolgen muss, wird als gewerbefeindlich und an dieser Lage als nicht opportun erachtet. • Die Beispiele möglicher Stadtklima-Massnahmen werden als unbeholfen erachtet und auf den bosco vertikale in Mailand als Vorzeigemodell verwiesen. • Artikel 17 Absatz 1 UeV ist zu streichen. Dem Investor soll freigestellt sein, wo und wann er den preisgünstigen Wohnraum erstellt. • Die Aussage der Privaten im Raumplanungsbericht C3.2, dass die wirtschaftliche Tragfähigkeit des Projektes mit Stand 1.09.2018 nicht gegeben sei, wird hinterfragt. | <p>GFZo von ca. 2,8 wird eine dem Ort angemessene Dichte erreicht. Gleichzeitig wird grosser Wert auf qualitativ hochwertige Aussenräume für die Bewohner und das Quartier gelegt. Der Anregung kann nicht entsprochen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 • Die Anregung ist berücksichtigt. • Aufgrund der Lärmgrenzwerte wurde die Bauherrschaft verpflichtet, eine gebäudeinterne Anlieferung umzusetzen. Eine Durchfahrt durch die Gartenstrasse wurde bereits im Wettbewerbsprogramm ausgeschlossen. Der Anregung kann nicht entsprochen werden. • Als Kompensationsmassnahmen für die entfallenden Baumpflanzungen entlang der Schwarztorstrasse und zur gestalterischen Aufwertung des Quartierzentrums sind stadtklimaverbessernde Massnahmen zu realisieren. Eine mögliche Massnahme ist eine Form von Fassadenbegrünung. Die Festlegung geeigneter Massnahmen erfolgt im weiteren Verfahren. Der Anregung kann nicht entsprochen werden. • Mit Artikel 17 Absatz 1 UeV wird sichergestellt, dass der preisgünstige Wohnraum auch wirklich innert nützlicher Frist erstellt wird. Der Anregung kann nicht entsprochen werden. • Bei der Entwicklung des Meinen-Areals handelt es sich um eine private Investition. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. |
|--|--|--|

| | | |
|------------|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> Die Begründung der Fachleute, dass eine reduzierte Zahl von Parkplätzen gut funktionieren könne ist nicht nachvollziehbar, da sie sich auf noch nicht realisierte Planungen abstützt. | <ul style="list-style-type: none"> Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und ggfs. durch andere Beispiele ergänzt. |
| <p>P-5</p> | <p>Grünes Bündnis Bern</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Zielsetzung und das städtebauliche Konzept der Planung werden befürwortet. Die geplante Anzahl Abstellplätze ist auf 68 zu reduzieren. 37, d.h. 0,2 pro Wohnung, 28 für die Dienstleister und 3 für Carsharing. Ein Teil der Einstellhallenplätze ist mit einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auszustatten. Die Anzahl ober- und unterirdischer Veloparkplätze ist auf mindestens 1,5 Plätze pro Bewohner zu erhöhen. Freiwerdende Parkplätze in der bestehenden Einstellhalle sind als Quartierparkierungsanlage zu nutzen und entsprechend Parkplätze in der blauen Zone im Umfeld aufzuheben. | <ul style="list-style-type: none"> Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen und verdankt. Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 Im Mobilitätskonzept ist bereits festgehalten, dass Grundinstallationen für Ladestationen realisiert werden. Deren Ausbau wird bisher dem Betreiber überlassen. Er kann damit auf die effektive Nachfrage reagieren. Eine grundsätzliche Verpflichtung, effektiv Ladestationen zu realisieren (ohne deren Anzahl festzulegen) erscheint zweckmässig, kann damit doch möglicherweise der «Kaufentscheid» einer Mietpartei für ein E-Fahrzeug beeinflusst werden. Das Mobilitätskonzept wird in Abschnitt 7.1 «Massnahmen MIV» durch den folgenden Satz ergänzt: Davon sind mindestens zwei Parkplätze für E-Mobilität auszurüsten. Es sind die nötigen Vorbereitungsmaßnahmen zu treffen, die es erlauben, bei Bedarf weitere Parkplätze für E-Mobilität auszurüsten. Die Ergänzung erfolgt bis zur Genehmigung des Mobilitätskonzepts durch den Gemeinderat. Die Anregung wird berücksichtigt. Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 |

| | | |
|-----|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Auf den Dächern der Siedlung ist eine Solar- oder Photovoltaikanlage zu bauen. Falls die Bauherrschaft diese nicht selbst erstellen möchte, soll die Dachfläche interessierten Dritten zur Verfügung gestellt werden. • Der Aussenraum der Siedlung ist in Absprache mit der Fachstelle Natur und Ökologie zu 100% naturnah zu gestalten, um die Biodiversität maximal zu fördern und möglichst vielen einheimischen Tier- und Pflanzenarten einen Lebensraum zu bieten. • Dem Wunsch des Stadtrats ist zu entsprechen und auf dem Areal sind mindestens die Hälfte der Familienwohnungen mit 4 oder mehr Zimmern zu erstellen. Die Stadt setzt sich beim Kanton dafür ein, die Richtlinien für die Aussenraumanforderungen zu flexibilisieren, damit mehr grosse Wohnungen auf dem Areal gebaut werden können. • Ein Grossteil der grossen Wohnungen ist im preisgünstigen Segment zu erstellen. | <ul style="list-style-type: none"> • Flachdächer sind gemäss Artikel 9 Absatz 2 UeV, mit Ausnahme begehbarer Terrassen, extensiv zu begrünen. Wo Solarinstallationen geplant sind, kann diese Fläche um das Mass dieser Installationen reduziert werden. D.h. die konkrete Ausgestaltung der Dachlandschaft obliegt der Bauherrschaft. Der Anregung kann nicht entsprochen werden. • Das Areal ist heute vollständig versiegelt. Aufgrund der fast unverändert zu erhaltenden unterirdischen Einstell- und Verladehalle wird es zukünftig eine Herausforderung sein, unversiegelte Flächen zu erstellen. Durch Dachbegrünung wird Verdunstung und Regenwasserretention gefördert. Es werden mindestens 15 % des Wirkungsbereichs (ohne Strasse) als naturnahe Lebensräume ausgestaltet. Damit werden die Vorgaben des Biodiversitätskonzepts der Stadt Bern erfüllt und ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung des lokalen Stadtklimas erreicht. Der Anregung kann nicht entsprochen werden. • Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 • Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 |
| 0-1 | <p>U.C. Buchschacher AG</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die zulässige Gesamthöhe der an der Gartenstrasse geplanten Gebäude ist nach Massgabe des bisher geltenden Bauklassenplans auf Bauklasse 3 zu begrenzen. Der höchste Punkt der gegenüber- | <ul style="list-style-type: none"> • Die zulässige Gesamthöhe wurde im Rahmen eines 2-stufigen Studienauftrags ausgelotet. In der ersten Stufe wurde ein städtebauliches Gesamtkonzept entwickelt, in dem man unter anderem |

| | | |
|-----|--|---|
| | <p>liegenden Häuserreihe ist nicht zu überschreiten. Im Fall der Nichtanpassung der Höhe werde man Entschädigungen verlangen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts im Bereich der Einfahrt Gartenstrasse ist durch geeignete Massnahmen sicherzustellen. | <p>Antworten gefunden hat zur Volumetrie der neuen Gebäude und dem städtebaulich verträglichen Nutzungsmass. In der zweiten Stufe wurden die Projektvorschläge weiter ausgearbeitet. Der gewählte städtebauliche Entwurf orientiert sich hinsichtlich Nutzung, Höhe und baulicher Struktur an seinem Umfeld. In Etappe 1, die an die Gartenstrasse angrenzt, wird der vorhandene Blockrand mit einer fünf- bis sechsgeschossigen Bebauung vollendet und erzeugt damit die für diesen Bereich charakteristische Dichte und räumliche Struktur. Er bildet die Grundlage für die Planungsvorlage. Der Anregung kann nicht entsprochen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Mobilitätskonzept werden die Massnahmen und deren dauerhafte Sicherung und Kontrolle aufgezeigt. Die Anregung ist berücksichtigt. |
| 0-2 | <p>Susanne Elsener, Manuel C. Widmer</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es werden verschiedene Anregungen und Hinweise zum Projekt gegeben: <ul style="list-style-type: none"> • Die Fassadengestaltung sollte überdacht und über alternative, erneuerbare Baustoffe und die Verwendung recycelter Baumaterialien nachgedacht werden. • Das Thema Wasser sollte in die Planung einfließen. • Das Primat der Veloförderung sollte zugunsten der Förderung eines Quartiertreffpunktes (für Fussgänger) überdacht werden. • Ein Quartiertreff sollte angeboten werden. | <ul style="list-style-type: none"> • Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an die Bauherrschaft weitergeleitet. • Der Aussenraumplan als Bestandteil der UeO enthält im Innenhof der Etappe 1 sowie im Park je einen Brunnen bzw. ein Wasserspiel. Die Anregung ist berücksichtigt. • Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen • Die UeO lässt explizit im ersten Vollgeschoss und im strassenseitigen Zwischengeschoss von Baubereich B2 und in den Unterge- |

| | | |
|-----|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Es fehlen 4 ½ Zimmer- und grössere Wohnungen; eine urbane Wohnzone sollte geschaffen werden, in der Gewerbe, Wohnen, Leben, Spiel, Gastronomie, Verkehr und Vergnügen als Teil des urbanen Lebens akzeptiert und gegenseitig toleriert werden. • Die zulässige Gesamthöhe sollte – im Sinne einer höheren Verdichtung – überprüft werden. • Anstelle eines weiteren Detailhändlers würde man einen vielfältigen Mix an Verkaufsgeschäften, Restaurants, Kleingewerbe etc. begrüssen. • Die Partizipation sollte ausgebaut und aus einem Projekt „für“ das Quartier ein Projekt „mit“ dem Quartier gemacht werden. • Überlegungen sollten angestellt werden, wie man da Quartier für die lange Bauphase entschädigen könnte. • Die Bauarbeiten für die Neuüberbauung sollten mit den Gleisarbeiten an der Brunnmattstrasse und dem Umbau der Schwarztorstrasse synchronisiert werden. • Es ist anzudenken, wie verhindert werden kann, dass öffentliche Anlagen zum Hunde-WC verkommen. | <p>schossen und dem ersten Vollgeschoss von Baubereich B3, B4.1 und B4.2 quartierdienende Nutzungen wie einen Quartiertreff zu. Die Anregung ist berücksichtigt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 • Verweis auf die Stellungnahmen zu den Eingaben der FDP Die Liberalen der Stadt Bern P-4 und der U.C. Buchschacher AG O-1 • Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 • Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an die Bauherrschaft weitergeleitet. • Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an die Bauherrschaft weitergeleitet. • Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 • Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an die Bauherrschaft weitergeleitet. |
| 0-3 | <p>Bernadette Dancet</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es besteht ein Mangel an grossen Familienwohnungen (4+). Der Wohnungsspiegel sollte dahingehend angepasst werden. | <ul style="list-style-type: none"> • Verweis auf die Stellungnahme zu den Eingaben der Quartierkommission V-1 |

5. Fazit

Im Rahmen der Mitwirkungsaufgabe zur Planung Schwarztorstrasse/ Brunnmattstrasse, Meinen-Areal, wurden 10 Mitwirkungseingaben eingereicht.

Die Eingaben beziehen sich vor allem auf folgende Themen:

- die Bereitstellung von grossen und preisgünstigen Familienwohnungen (4 Zimmer +)
- die Verteilung preisgünstiger Wohnungen
- die Sicherstellung eines vielfältigen Nutzungsmixes
- die Reduktion des Parkplatzangebotes für Motorfahrzeuge
- den Bedarf nach mehr Veloparkplätzen
- das Bedürfnis nach Koordination tangierender Verkehrsprojekte und die
- Frage nach höherer Dichte.

Die wesentlichen Anregungen sind bereits durch Vorgaben im Studienauftrag, aber auch durch Vereinbarungen mit der Grundeigentümerschaft verbindlicher Bestandteil der Planung geworden. Das weitere Vorgehen in vielen Einzelfragen ist gemeinsam mit Fachstellen definiert worden vor allem die Fragen zum Thema Mobilität.

Die Mitwirkungseingaben ziehen geringfügige Anpassungen des Überbauungsplans, der dazugehörigen Vorschriften und des Erläuterungsberichts zur Planung Schwarztorstrasse/ Brunnmattstrasse, Meinen-Areal, gegenüber der Mitwirkungsaufgabe nach sich.



Quartiere Holligen, Weissenstein, Mattenhof,
Monbijou, Weissenbühl und Sandrain

Stadtplanungsamt Bern
zuhanden des Gemeinderates
Zieglerstrasse 62
Postfach
3001 Bern

(per Mailversand)

Bern, 13. Februar 2019

**Stellungnahme Mitwirkungsaufgabe UeO Schwarztorstrasse / Brunnmattstrasse
"Meinen-Areal"**

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur UeO Meinen-Areal Stellung nehmen zu dürfen.
Wir nehmen diese gerne wahr.

A) Allgemeine Anliegen

QM3 ist mit der Stossrichtung der UeO grundsätzlich einverstanden. Auf der Basis eines Wettbewerbs mit einem qualitätssichernden Verfahren wurde ein solides Projekt herausgearbeitet. QM3 begrüsst es, dass auf dem Meinen-Areal ein Quartierzentrum mit Läden und vielen Wohnungen entsteht. QM3 schätzt es zudem sehr, dass auf freiwilliger Basis ein Drittel der Hauptnutzfläche für Wohnen preisgünstig angeboten wird.

B) Konkrete Anliegen

Nichtsdestotrotz hat QM3 einige Anpassungsvorschläge:

- 1) Trotz dem Dilemma mit den vom Kanton geforderten Spiel- und Freiflächen sollten nach Einschätzung von QM3 mehr grosse Familienwohnungen (4+ Zimmer) angeboten werden. Zudem hält der Erläuterungsbericht fest, dass ein Drittel der Wohnfläche und 40 Prozent der Wohnungen für preisgünstiges Wohnen erstellt werden. Dadurch entstehen vor allem kleine Wohnungen im preisgünstigen Segment. Der Anteil von preisgünstigen Wohnungen sollte über alle Grössen proportional angemessen sein.
- 2) Die geplanten 108 Abstellplätze für Motorfahrzeuge (ca. 0,35 pro Wohnung) erachtet die QM3 als zu viel. Zudem sollte es nicht gestattet sein, nicht benutzte Parkplätze weiter vermieten zu dürfen. Es braucht aus der Sicht von QM3 ein quartierübergreifendes Konzept für die Parkplatznutzung.
- 3) Dagegen ist QM3 der Meinung, dass der Bedarf an Veloparkplätzen (auch unterirdisch) zu bescheiden berechnet wurde. Hier sollten mehr Plätze angeboten werden (min. 1,5 pro BewohnerIn).
- 4) QM3 ist der Ansicht, dass es angebracht ist, auf der Schwarztorstrasse vom Loryplatz bis zur Zieglerstrasse Tempo 30 einzuführen, da auf diesem Abschnitt vor allem Wohnungen existieren. Des Weiteren sollte auch auf der Brunnmattstrasse durchgehend Tempo 30 herrschen.
- 5) In unmittelbarer Nähe zum Meinen-Areal gibt es bereits eine hohe Konzentration an Grossverteilern. Diese wird zudem mit dem vorliegenden Projekt erhöht. Dies sieht QM3 als störend an, da das existierende Kleingewerbe dabei stark unter Druck kommen wird.



Quartiere Holligen, Weissenstein, Mattenhof,
Monbijou, Weissenbühl und Sandrain

Besten Dank, dass Sie unsere Fragen beantworten bzw. das Anliegen prüfen.

Die Stellungnahme wurde von der Delegiertenversammlung vom 11. Februar 2019 mit 11 Ja-Stimmen, 3 Nein-Stimmen und 2 Enthaltungen verabschiedet.

QM3 – Quartiermitwirkung Stadtteil 3

Fabian Dreher, Vorstand

Patrick Krebs, Geschäftsleiter



Stadtplanungsamt Bern
Zieglerstrasse 62
Postfach
3001 Bern
Per Mail an: stadtplanungsamt@bern.ch

Bern, 7. Februar 2019

Mitwirkung UeO Schwarztorstrasse / Brunnmattstrasse, Meinen-Areal

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne äussern wir uns im Rahmen der Mitwirkung zu verkehrlichen Aspekten der UeO. Wir begrüssen grundsätzlich die Aufwertung und Innenverdichtung des (ehemaligen) Meinen-Areals.

Autoverkehr/-Parkplätze

Die Reduktion von heute 118 Parkplätzen auf (geplante) 108 Parkplätze und die (fast) komplette Verlegung in den Untergrund sehen wir positiv. Wir nehmen ermutigend zur Kenntnis, dass innerhalb von 5 Jahren die (geplanten) Parkplätze von 200 – 250 (Studie 2013) über 147 (2016) bis heute auf 80 bis 108 reduziert wurden (Angaben im Mobilitätskonzept, Seite 8). Offenbar findet hier ein Umdenken statt. Wir sagen: weiter so! Aus unserer Sicht genügen 80 Parkplätze, also das untere Ende der im Mobilitätskonzept angegebene Bandbreite.

Sowohl bei den Parkplätzen für die Bewohner wie für die gewerbliche Nutzungen können und sollten weniger als die (höchstens) erlaubten 108 Parkplätze genehmigt und realisiert werden.

Der Anteil autoloser Haushalte betrug im Jahr 2010 im Stadtteil 3 bereits 56%. Seither ist dieser Anteil weiter gestiegen. Zudem dürfte er in den verdichteten und hervorragend mit dem ÖV erschlossenen Quartieren höher liegen. Die 0,35 Parkplätze pro Wohnung (Mobilitätskonzept Seite 18, entsprechend 64 Parkplätzen) sind also Standard. Das erklärte Ziel der Stadt ist, den MIV-Anteil zu senken. Am einfachsten ist dies zu erreichen, indem das autofreie Wohnen gefordert und gefördert wird. In diesem Sinne und angesichts der optimalen ÖV-Erschliessung, der Bahnhof- und Zentrumsnähe und der optimalen Quartiersversorgung direkt im Quartierzentrum erachten wir 0,2 Parkplätze pro Wohnung für angebracht (entspricht 37 Parkplätzen).

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Regionalgruppe Bern
Bollwerk 35, 3011 Bern
Tel. 031 318 54 40
www.vcs-rgbern.ch, regionbern@gvcs-be.ch

Wie die sehr geringe Belegung der Denner und Coop Kundenparkplätze zeigt, gehen die allermeisten Kunden zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV zum Einkaufen. Das Auto wird hierfür nicht benötigt, obschon (mehr als) genügend Kundenparkplätze verfügbar und gut erreichbar sind. Dies wird bei einem neuen Grossverteiler vis-a-vis der heutigen Läden (und den weiteren kommerziellen Nutzungen) nicht anders sein. Die geplanten 47 Mitarbeiter- und Kundenparkplätze sind daher zu grosszügig berechnet. Bevor neue Parkplätze gebaut werden (Kosten, Anreiz für Autonutzung), sollten die bestehenden besser genutzt werden. Die bestehenden und teilweise ungenutzten Parkplätze im gegenüberliegenden Gebäudekomplex an der Brunnmattstrasse sind in die Bedarfsermittlung für neue Parkplätze im Meinen-Areal zu berücksichtigen, die Anzahl Mitarbeiter- und Kundenparkplätze auf 35 zu reduzieren.

Rund um das (neue) Quartierzentrum an der Brunnmattstrasse empfehlen wir, eine Begegnungszone einzurichten und auf den angrenzenden Strassen Tempo 30 einzuführen.

Kontrolle Fahrtenerzeugung

Das «relativ detaillierte» Aufzeigen der Kontrolle der Fahrtenerzeugung (Mobilitätskonzept Seite 11) begrünnen wir einerseits. Gut ist, im Vorfeld zu regeln, welche Massnahmen bei Nichteinhaltung der Fahrtenzahl ergriffen werden müssen, damit die Zielwerte eingehalten werden. Andererseits zeigen langjährige Erfahrungen aus anderen Überbauungen, dass aus verschiedenen Gründen meist doch nichts passiert, wenn die «Grenzwerte» nicht eingehalten werden. Daher ist es unseres Erachtens besser und einfacher, die Autonutzung über die Anzahl verfügbarer Parkplätze einzuschränken.

Zunahme Stau und ÖV-Behinderung auf der Schwarztorstrasse

Laut Mobilitätskonzept führen die (zusätzlichen) Fahrten wahrscheinlich nicht zu einer Zunahme des Staus auf der Schwarztorstrasse, der dann insbesondere die Bernmobil-Linie 17 behindert. Das ist zum jetzigen Zeitpunkt schwierig abzuschätzen. Auch hier gilt: Weniger Parkplätze, weniger Fahrten, weniger Stau, weniger Behinderung des ÖV.

Abstellplätze für Velos

Die Anzahl Abstellplätze für Velos ist mit 1,1 Velos pro Bewohner unseres Erachtens deutlich zu tief bemessen. Erfahrungsgemäss besitzt – insbesondere in autoarmen Überbauungen – jeder Bewohner mehrere Velos. Die VSS-Norm ist nicht auf autoarme Überbauung ausgerichtet; daher kann mit ihr für solche Überbauungen höchstens eine Untergrenze berechnet werden.

Wir fordern daher, die Anzahl an Velo-Abstellplätzen zu verdoppeln. Davon sollte mindestens ein Velo-Abstellplatz pro Bewohner/Mitarbeiter/Kunde ebenerdig oberirdisch angeordnet werden. Je attraktiver und einfacher die Velonutzung ist, desto eher/mehr wird das Velo gebraucht.

Mitwirkung VCS UeO Meinen-Areal

Seite 2



Fussverkehr

Die Verbreiterung des Fusswegbereichs an der Brunnmattstrasse, die neu zu schaffenden Querverbindungen und die Aufwertung des Aussenraumes begrüssen wir. Wie oben aufgeführt, sollte an der Brunnmattstrasse (zwischen der Mattenhof- und Effingerstrasse) eine Begegnungszone geschaffen werden (möglicherweise ist das bereits geplant; uns sind die Projekte zur Sanierung der Schwarztorstrasse und der Verlegung der (Brunnmatt-) Haltestellen nicht im Detail bekannt).

Anträge

- Reduktion der geplanten Parkplätze auf 72
- Erhöhung der Veloabstellplätze auf 2,2 pro Bewohner, davon 1,0 oberirdisch und ebenerdig
- Einrichtung einer Begegnungszone Brunnmattstrasse zwischen Mattenhof- und Effingerstrasse
- Einrichtung von Tempo 30 auf der Schwarztorstrasse zwischen Loryplatz und Zieglerstrasse

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge und stehen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Jochen Faber
Co-Präsident VCS-Regionalgruppe Bern

Adrian Indermühle
Vorstandsmitglied VCS-Regionalgruppe Bern



SP Bern Holligen
3000 Bern

Stadtplanungsamt Bern
Mitwirkung
Überbauungsordnung Meinen-Areal
Zieglerstrasse 62
Postfach
3001 Bern

Bern, 20. Januar 2019



Mitwirkungsbeitrag der SP Bern Holligen zur Überbauungsordnung Meinen-Areal

Sehr geehrte Damen und Herren

Die SP Bern Holligen dankt für die Möglichkeit der Mitwirkung zur Überbauungsordnung Meinen-Areal.

Neben allgemeinen Bemerkungen, Anliegen und Forderungen nimmt sie weiter zu einzelnen Artikeln der Überbauungsvorschriften wie folgt Stellung:

1. Allgemeine Bemerkungen

Wir bedauern sehr, dass der ursprüngliche Perimeter verkleinert werden musste, weil mit den Eigentümern der vorgesehenen dritten Etappe keine Einigung erzielt werden konnte.

Wir begrüßen und unterstützen die Umzonung dieses zentrumsnahen, vom öV bestens erschlossenen Areals sehr. Sie trägt den städteplanerischen Veränderungen Rechnung, wonach Industriebetriebe an dieser Lage heute fehl am Platz sind. Wir erachten die Umzonung dieses Areals als weiteren qualitativen Entwicklungsschub in unserem Quartier. Wir sind überzeugt, dass die geplante Überbauung nach deren Realisierung ein gutes Beispiel für verdichtetes Bauen im urbanen Raum sein wird, analog der Überbauung Brunnmatt-Ost.

Die vorgesehene Überbauung ermöglicht die Realisierung von dringend benötigtem Wohnraum an zentrumsnaher Lage für Menschen in verschiedenen Lebenssituationen. Nicht einverstanden sind wir mit dem Wohnungsmix. Wir verweisen auch auf die eingereichten parlamentarischen Vorstösse. Von den ausgewiesenen 52 Familienwohnungen sind lediglich 10 4 ½ Zimmerwohnungen. Das ist zu wenig.

Dies umso mehr, als gemäss Quartierplanung des Stadtteils III der Wohnungsmix nicht ausgewogen (es besteht ein Unterbestand an grösseren Wohnungen) und die Infrastruktur für Familien vorhanden ist. Kitas, Schulen, Frei- und Bewegungsräume (Schulhausplatz, Insel-

Cäcilien-, Monbijou- und Kocherpark) sowie Einkaufsmöglichkeiten sind in kurzer Distanz erreichbar.

Wir erwarten eine Korrektur beim Wohnungsmix z.G. von mehr grösseren Wohnungen (4 ½ Zimmer). Die Brunnmatt ist – entgegen anderslautender Äusserungen – auch ein Quartier für Familien. Das zeigt der Wohnungs- und Mietermix der Überbauung Brunnmatt Ost eindrücklich. Das Meinen-Areal ist nur einen Steinwurf davon entfernt, bietet also die gleiche Situation.

Mit der Umzonung und Überbauung des Meinen-Areals zugunsten des Wohnens wird das letzte fehlende Puzzlestück der baulichen Erneuerung in der Brunnmatt gesetzt. Damit wird entlang der Schwarztorstrasse zwischen Loryplatz und der Kreuzung Ziegler-/Schwarztorstrasse mit wenigen Ausnahmen ausschliesslich gewohnt. Die Brunnmatt wird zwischen Loryplatz und Zieglerstrasse zu einem zusammenhängenden Wohnquartier.

Aus Sicht der SP Bern Holligen ist jetzt der Zeitpunkt, wo auch die Stadt ihren Teil zur Verbesserung der Wohnqualität zwischen Loryplatz und Zieglerstrasse leisten muss. Wir verweisen auf die Motion Fraktion SP (Köcher/Sutter): «Verbindung und Erweiterung der Pilotprojekte Tempo 30 Loryplatz und Brunnmattstrasse im Bereich Brunnhof». In der Antwort schreibt der Gemeinderat, dass die zusätzliche Einführung von Tempo 30 zwischen Loryplatz und Zieglerstrasse einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zum Lärmschutz beitragen könne, also eine Qualitätssteigerung fürs Wohnen.

Wir fordern den Gemeinderat auf, jetzt, wo Veränderungen anstehen, tätig zu werden, damit der so erreichte tiefere Lärmpegel in die weitere Überarbeitung der Überbauungsordnung und des Bauprojektes miteinbezogen werden kann. Damit kann auch das geplante Quartierzentrum aufgewertet und die Aufenthaltsqualität im Park beim Baubereich B4.1 und B4.2 verbessert werden.

2. Zu den Überbauungsvorschriften

Zu Art. 3:

Wir sind nicht einverstanden, dass im zweiten Vollgeschoss von Baubereich B3, B4.1 und B4.2 (Absatz 2) auch nicht störende Arbeitsnutzungen und dem Quartier dienende Nutzungen zulässig sind. Das zweite Vollgeschoss der Baubereiche B3, B4, und B4.2 soll ebenfalls ausschliesslich für Wohnen genutzt werden. Absatz 2 ist dahingehend zu ändern.

Wir fordern eine Änderung der Vorschrift Absatz 3, damit auch im ersten Vollgeschoss der Baubereiche B3, B4.1 und B4.2 Wohnen gestattet ist, neben nicht störenden Arbeitsnutzungen und dem Quartier dienenden Nutzungen (wie in Baubereich B2).

Brunnmatt Ost zeigt beispielhaft, wie dies architektonisch gelöst werden kann und dass die Vermietung der Wohnungen auch im ersten Vollgeschoss kein Problem ist. Auch die anderen Wohnliegenschaften an der Schwarztorstrasse zwischen Loryplatz und Zieglerstrasse haben im Hochparterre Wohnungen.

Zu Art. 11:

Wir fordern einen höheren Anteil an grösseren Familienwohnungen (4 ½ Zimmer), weil wir überzeugt sind, dass an diesem nun zur Nachverdichtung anstehenden Ort die in der ÜO ausgewiesenen Aufenthalts- und Kinderspielflächen genügen. Es konnte eine gute Lösung im direkten Wohnumfeld gefunden werden. In kurzer Fussdistanz sind weitere Spiel- und

Bewegungsflächen vorhanden (Schulhausplatz, Inseipark, Monbijoupark, Kocherpark, Cäcilienpark).

Wir sind uns bewusst, dass wegen unserer Forderung zusätzliche Ausnahmen gemäss Artikel 44 und 46 BauV beansprucht werden müssen. In einer dichter werdenden Stadt geht das aber nicht anders. Es gilt, diese Problematik einzelfallweise zu prüfen und zu lösen.

Aus unserer Sicht lassen sich an diesem Ort weitergehende Ausnahmen vertreten (s. erster Abschnitt). Dies wurde auch schon so gemacht, z.B. auf dem Mutachareal (die zusammenhängende Spielfläche wird im Stadtteilpark Holligen Nord ausgewiesen) oder bei der städtischen Liegenschaft Freiburgstr. 57 (s. Anzeiger vom 3. Februar 2016) wie auch bei weiteren Wohnüberbauungen.

Wir erwarten von der Stadt, dass sie sich beim Kanton (zugunsten von mehr grösseren Wohnungen auf dem Meinen-Areal) für eine weitergehende Ausnahmeregelung einsetzt. Die besonderen Verhältnisse rechtfertigen dies.

Zu Art. 12:

Im Sektionsgebiet der SP Bern Holligen gibt es zu viele Einstellhallenplätze. Viele Haushalte haben kein eigenes Auto, weil die Erschliessung durch den öV sehr gut ist und viele Wege zu Fuss oder mit dem Velo gemacht werden können.

Wir sind überzeugt, dass die Reduktion der Parkplätze für den miV auch wirtschaftlich lohnend ist. Es sollen nur so viele Parkplätze erstellt werden müssen, wie auch tatsächlich vermietet werden können. In den Einstellhallen der Liegenschaft Europaplatz 1 und in der Einstellhalle der Überbauung Brunnmatt Ost, aber auch in der Dennerliegenschaft, stehen Parkplätze leer.

Wir begrüssen, dass auf dem Meinen-Areal ein reduziertes Parkplatzangebot vorgeschrieben werden soll. Das entspricht den Zielsetzungen des Parkierungskonzeptes. Allerdings geht uns die Reduktion (0,35 Parkplätze/Wohnung) an diesem vom öV bestens erschlossenen und so zentrumsnahen Areal zu wenig weit.

Das Parkplatzangebot soll sich am Grundsatz des autoarmen Bauens orientieren und ist, soweit rechtlich möglich, zu reduzieren. So wie das auch im Parkierungskonzept aufgeführt ist. Wir fordern Sie auf, Art. 12 Absatz 1 so zu ändern, dass man auf den Wert von 0,2 Parkplätzen/Wohnung kommt. Das entspricht Variante b Anhang 2 des Mobilitätskonzeptes.

Gemäss Mobilitätskonzept, welches Bestandteil der ÜO sein wird, soll es möglich sein, die Parkplätze in der unterirdischen Einstellhalle an Personen, welche im Umkreis von 650 m Gehdistanz wohnen, zu vermieten (s. Seite 10).

Wir sind damit nicht einverstanden. Wir beantragen einen Absatz oder die Formulierung im Mobilitätskonzept, dass **Parkplätze nur an Personen vermietet werden dürfen, welche im Perimeter der Überbauungsordnung wohnen.**

Rechtsverbindlich festgehalten werden muss auch, dass die Parkplätze für Kundinnen und Kunden sowie für Angestellte bewirtschaftet werden müssen.

Sparsam wird mit der Zahl der Veloabstellplätze umgegangen. Wieso nicht mindestens 435 Veloabstellplätze in Art. 12 Absatz 2 aufgenommen wurden, wie dies im Mobilitätskonzept auf Seite 14 als Sicherstellung des angestrebten Modal Split von 20% beschrieben wird, ist für uns nicht nachvollziehbar.

Der Wert 1,1 Velo pro Bewohnerin, pro Bewohner ist uns zu gering. Aus Erfahrung wissen wir, dass sehr viele zwei und mehr Velos besitzen. **Deshalb fordern wir 1,5 Velo pro Bewohnerin, pro Bewohner.** Auch die Zahl der Veloabstellplätze für die anderen Nutzungen ist nochmals zu überprüfen. Die Lage des Meinen-Areals ist für velofahrende Arbeitnehmende und auch für die Kundschaft attraktiv.

In der Einstellhalle unter der Schwarztorstrasse wird es auch für eine grössere Zahl von Veloabstellplätzen Platz haben.

Zu Art. 13:

Gute Lösungen konnten aus unserer Sicht für den Ort der Anlieferung (B3) und bzgl. der Vorgaben für die Anlieferungszeiten in Absatz 3 und 4 gefunden werden.

Zu Art. 14:

In Absatz 1 wird auf die im Plan festgelegte Lärmempfindlichkeitsstufe verwiesen. Wir fragen uns, weshalb das Verhältnis von ES II zu ES III nicht zugunsten von ES II verschoben werden kann. Wir haben bei der Überprüfung der ES – Stufen entlang der Schwarztorstrasse vom Loryplatz bis zur Zieglerstrasse den Eindruck bekommen, dass die in der ÜO festgelegte Grenze stärker nach hinten gelegt wurde, sowohl an der Schwarztor- wie an der Brunnmattstrasse.

Unklar ist für uns, weshalb die Grenze zwischen ES II und ES III im Bereich B3 (Meinen Nord) weiter nach innen gerückt ist, als jene im Bereich B4.1, B4.2 (Meinen Süd) entlang der Brunnmattstrasse.

Zu Art. 14 Absatz 2a:

Richtig und für uns wichtig ist, dass der Warenumschlag bei Anlieferung gebäudeintern erfolgen muss. Damit kann verhindert werden, dass Anwohnerinnen und Anwohner unverhältnismässig belästigt werden. Die oberirdische Anlieferung beim Coop an der Brunnmattstrasse zeigt, wie lärmig und störend sie für die Anwohnenden ist.

Zu Art. 16:

Wieso an diesem Ort auch ein **Anteil von nicht erneuerbaren Energien** erlaubt werden soll, können wir nicht nachvollziehen. Wir fordern, dass die Nutzung von 100% erneuerbarer Energie vorgeschrieben, der Artikel also dementsprechend geändert wird.

Zu Art. 17:

Für uns sehr wichtig ist, dass **ein Drittel der Hauptnutzfläche für Wohnen als preisgünstiger Wohnraum** erstellt wird. Die Regelung in Absatz 1 sichert auch, dass dieser langfristig erhalten bleibt.

Zum Schluss:

Wie Sie wissen, musste das Produktionsgebäude aus Sicherheitsgründen eingerüstet werden. Damit wurde ein unwirtlicher Ort geschaffen. Wir bitten Sie dringend, alles zu unternehmen, um den **Zeitplan zu straffen**, damit die Abstimmung zur Überbauungsordnung bereits im November 2019 erfolgen kann. Die Quartierbevölkerung hat schon zu lange auf die Überbauungsordnung warten müssen und will jetzt verhindern, dass die Bauruine zu lange das Quartierbild beeinträchtigt.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen, Anregungen und Forderungen.

Freundliche Grüsse



Kevin Bomhardt

SP Bern Holligen



SP Bern Süd
3000 Bern

Stadtplanungsamt Bern
Mitwirkung Überbauungsordnung Meinen-Areal
Zieglerstrasse 62
Postfach
3001 Bern

(Mailversand)

Bern, 27. Januar 2019

Mitwirkungsbeitrag der SP Bern Süd zur Überbauungsordnung Meinen-Areal

Sehr geehrte Damen und Herren

Die SP Bern Süd dankt für die Möglichkeit der Mitwirkung zur Überbauungsordnung Meinen-Areal und nimmt wie folgt Stellung.

1. Allgemeine Einschätzung

Wir bedauern sehr, dass einer der letzten grösseren Betriebe im sekundären Sektor in unserem Sektionsgebiet aus der Stadt verlagert wird. Das Fabrikgebäude der Meinen-Metzgerei hat das Quartierbild über Jahrzehnte mitgeprägt und hat der Umgebung einen eigenen Charakter verliehen. Wir würden eine stärkere Berücksichtigung eines diversifizierten Arbeitsplatzangebot in der Stadtplanung begrüßen, da dies für eine funktionierende Gesellschaft wichtig ist.

Wir begrüßen gleichzeitig, dass durch die Chance genutzt wird, an der gut erschlossenen Lage ein neuer Wohnraum geschaffen wird. Insbesondere begrüßen wir ausdrücklich, dass ein Drittel der Wohnungen im preisgünstigen Segment geschaffen werden. Der angestrebte Wohnungsmix entspricht nach unserer Einschätzung jedoch nicht dem Bedarf. Von den ausgewiesenen 52 Familienwohnungen sind lediglich 10 4 ½ Zimmerwohnungen. Das ist zu wenig. Das grösste Wohnungsdefizit im Stadtteil ist aus unserer Sicht bei den grösseren Wohnungen für Familien mit 4,5 oder mehr Zimmer auszumachen. Bezahlbaren Wohnraum für die vielen neuen Familien im Quartier ist für uns ein prioritäres Anliegen.

Mit der Schaffung eines Quartierzentrums nimmt die Planung ein weiteres wichtiges Anliegen der SP Bern Süd auf. Wir wünschen uns eine stärkere Belegung des Stadtteils und sehen die Arealentwicklung Meinen als Chance. Wir stellen jedoch fest, dass auch hier der angestrebte Nutzungsmix aus unserer Perspektive nicht dem Bedarf entspricht. Mit dem neuen Coop und dem Denner ist der Perimeter mit grösseren Detailhandelsgeschäften gut versorgt. Anstatt ein weiteres grösseres Detailhandelsgeschäft anzusiedeln, würden wir uns einen vielfältigeren Mix mit kleineren Verkaufsgeschäften, Restaurants, Bars, Cafés etc. begrüßen. So haben sich beispielsweise die Ansiedlung der Gelateria die Berna oder die Eröffnung des Werkhof 102 als positive Impulse erwiesen. Für uns ist es sehr wichtig, dass die neuen Wohnungen und Gewerbeflächen auf dem

Meinen-Areals einen Beitrag zur Belegung des Quartiers leisten. Damit dies überhaupt gelingen kann, muss die Schwarztorstrasse dringend beruhigt werden.

2. Zu den Überbauungsvorschriften

Zu Art. 11:

Wir fordern einen höheren Anteil an grösseren Familienwohnungen (4 ½ Zimmer), weil wir überzeugt sind, dass an diesem nun zur Nachverdichtung anstehenden Ort die in der ÜO ausgewiesenen Aufenthalts- und Kinderspielflächen genügen. Es könnte eine gute Lösung im direkten Wohnumfeld gefunden werden. In kurzer Fussdistanz sind weitere Spiel- und Bewegungsflächen vorhanden (Schulhausplatz, Inselpark, Monbijoupark, Kocherpark, Cäcilienpark).

Wir sind uns bewusst, dass wegen unserer Forderung zusätzliche Ausnahmen gemäss Artikel 44 und 46 BauV beansprucht werden müssen. In einer dichter werdenden Stadt geht das aber nicht anders.

Wir erwarten von der Stadt, dass sie sich beim Kanton (zugunsten von mehr grösseren Wohnungen auf dem Meinen-Areal) für eine weitergehende Ausnahmeregelung einsetzt. Die besonderen Verhältnisse rechtfertigen dies.

Zu Art. 12:

Das Sektionsgebiet der SP Bern Süd ist sehr stark durch den motorisierten Individualverkehr belastet. Dies betrifft insbesondere auch die Schwarztorstrasse, die durch das Meinen Areal führt. Gleichzeitig ist das Areal hervorragend mit drei Tram- und einer Buslinie erschlossen. Wir möchten, dass der zusätzliche Verkehr möglichst vollständig durch den öffentlichen Verkehr, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt wird.

Wir fordern Sie auf, Art. 12 Absatz 1 so zu ändern, dass man auf den Wert von 0,2 Parkplätzen/Wohnung kommt. Das entspricht Variante b Anhang 2 des Mobilitätskonzeptes. Im Gegenzug fordern wir zudem die Anzahl Veloabstellplätze entsprechend zu erhöhen.

Zu Art. 17:

Für uns sehr wichtig ist, dass ein Drittel der Hauptnutzfläche für Wohnen als preisgünstiger Wohnraum erstellt wird. Die Regelung in Absatz 1 sichert auch, dass dieser langfristig erhalten bleibt.

3. Zum Schluss

Der Nutzen des Projekts für das weitere Quartier wird sich erst nach der Realisierung zeigen. Wichtig wird aus unserer Sicht der Mietermix in den Erdgeschossen. Wir möchten, dass das Quartier weiterhin in der Entwicklung einbezogen wird und die Grundeigentümerin ihre Vorstellungen zur konkreten Vermietung zu gegebener Zeit dem Quartier vorstellt. Wir sind überzeugt, dass die Bevölkerung viele wichtige Hinweise geben kann, welchen Bedarf an neuen Läden und Gastronomiebetrieben besteht.

Wir danken Ihnen für die geleistete Arbeit und es würde uns freuen, wenn Sie unsere Anregungen zur Verbesserung des Projektes übernehmen können.

Überbauungsordnung Meinen – Mitwirkungsbericht

- Natalie Studer, Weissensteinstrasse 84, 3007 Bern; natalie.studer@gmail.com; +41 79 733 16 57
- Fabian Dreher, Bernstasse 94, 3018 Bern; alepha03@yahoo.co.uk; +41 79 208 08 24

Freundliche Grüsse

Natalie Studer, Co-Präsidentin

Fabian Dreher,
Mitglied des Vorstands



Stadtplanungsamt Bern
Zieglerstrasse 62
Postfach
3001 Bern

Bern, 5. Februar 2019

Mitwirkung UeO Schwarztorstrasse / Brunnmattstrasse "Meinen-Areal"

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der Mitwirkung zur UeO Schwarztorstrasse / Brunnmattstrasse "Meinen-Areal" teilzunehmen.

Wir bitten Sie um wohlwollende Prüfung unserer Stellungnahme und bitten Sie um Berücksichtigung unserer Anliegen in den weiteren Planungsschritten.

Freundliche Grüsse

Sozialdemokratische Partei der Stadt Bern

Daniel Rauch
Co-Präsident

Michael Sutter
Parteisekretär

**Sozialdemokratische Partei
Stadt Bern**

Monbijoustrasse 61
Postfach 2947 · 3001 Bern
Telefon 031 370 07 90
Telefax 031 370 07 81

bern@spbs.ch
www.spbern.ch

1 Grundsatz

Die SP unterstützt die Grundsätze und Zielsetzungen der vorliegenden Planungsvorlage für das «Meinen-Areal». Wir begrüssen die Umzonung dieses zentrumsnahen, vom öV bestens erschlossenen Areals in eine gemischte Wohnzone mit Schwerpunkt Wohnen und entlang der Brunnmattstrasse in eine Kernzone mit Gewerbenutzungen.

Die vorgesehene Überbauung ermöglicht die Realisierung von dringend benötigtem Wohnraum an zentrumsnaher Lage für Menschen in verschiedenen Lebenssituationen und öffentlich zugängliche Nutzungen für die Quartiersversorgung im Erdgeschoss. Die SP begrüsst auch die Attraktivierung des öffentlichen Raums und die Schaffung neuer Grün- und Freiräume.

Zu einzelnen Aspekten der Planung nehmen wir wie folgt Stellung:

2 Wohnungsmix / Familienwohnungen

Von den ausgewiesenen 52 Familienwohnungen sind lediglich zehn 4½-Zimmerwohnungen vorgesehen. Das erachten wir angesichts des Mangels an grossen Wohnungen in der Stadt Bern eindeutig als zu wenig und verweisen auf Ziel 2b der Wohnstrategie des Gemeinderats, dass die Stadt Bern auch bei privaten Wohnbauprojekten grosse (Familien-)Wohnungen fördert. Wir fordern deshalb eine Korrektur des Wohnungsmix zugunsten von mehr grösseren Wohnungen, insbesondere für Familien.

Gemäss Erläuterungsbericht sind ein Drittel der Wohnfläche und 40 Prozent der Wohnungen für preisgünstiges Wohnen vorgesehen. Dadurch entstehen vor allem kleine Wohnungen im preisgünstigen Segment. Wir fordern, dass der Anteil von preisgünstigen Wohnungen über alle Wohnungsgrössen angemessen verteilt wird.

3 Wohn- und Arbeitsnutzungen

Wir sind nicht einverstanden, dass im zweiten Vollgeschoss von Baubereich B3, B4.1 und B4.2 nicht störende Arbeitsnutzungen und dem Quartier dienende Nutzungen zulässig sind. Diese sind auf das Erdgeschoss zu beschränken. Wir fordern, dass das zweite Vollgeschoss aller Baubereiche ausschliesslich für Wohnen genutzt wird.



4 Verkehr / Abstellplätze

Das Parkplatzangebot soll sich am Grundsatz des autoarmen Bauens orientieren und ist möglichst zu reduzieren, wie das auch im Parkierungskonzept aufgeführt ist. Die geplanten 108 Abstellplätze für Motorfahrzeuge erachten wir als zu viel und fordern eine Reduktion auf 0,2 Parkplätze/Wohnung. Das entspricht Variante b Anhang 2 des Mobilitätskonzeptes mit maximal 80 Abstellplätzen für Motorfahrzeuge.

Gemäss Mobilitätskonzept, welches Bestandteil der ÜO sein wird, soll es möglich sein, die Parkplätze in der unterirdischen Einstellhalle an Personen, welche im Umkreis von 650 m Gehdistanz wohnen, zu vermieten. Wir sind damit nicht einverstanden und fordern, dass Parkplätze nur an Personen vermietet werden dürfen, welche im Perimeter der Überbauungsordnung wohnen oder arbeiten.

Der Bedarf an Veloabstellplätzen ist aus unserer Sicht zu bescheiden berechnet. Hier müssen mehr Plätze angeboten werden. Wir fordern mindestens 1,5 Veloabstellplätze pro BewohnerIn.

Entlang der Schwarztorstrasse wird hauptsächlich gewohnt, mit der Umnutzung des Meinen-Areals kommen weitere Wohnungen hinzu. Wir fordern deshalb, dass auch auf der Schwarztorstrasse zwischen Loryplatz und Zieglerstrasse Tempo 30 eingeführt wird und verweisen in diesem Zusammenhang auf die Motion Fraktion SP (Köçer/Sutter): «Verbindung und Erweiterung der Pilotprojekte Tempo 30 Loryplatz und Brunnmattstrasse im Bereich Brunnhof».

5 Wärmeversorgung

Es ist nicht einleuchtend, weshalb für die Wärmeversorgung ein Anteil von 25% nicht erneuerbarer Energien erlaubt werden soll. Wir fordern eine entsprechende Anpassung der Überbauungsvorschriften (Art. 16), dass die Wärmeversorgung zu 100% durch erneuerbare Energien (oder mittels Anschluss an das Fernwärmenetz) gedeckt werden muss.

FDP
Die Liberalen

FDP.Die Liberalen
Stadl Bern
Neuengasse 20
CH-3011 Bern

T +41 (0)31 320 36 33
F +41 (0)31 320 36 30

info@fdp-stadtbern.ch
www.fdp-stadtbern.ch



FDP.Die Liberalen Stadl Bern, Neuengasse 20, 3011 Bern

Stadt Bern
Stadtplanungsamt
Zieglerstrasse 62
3001 Bern

Vorab per Mail

Bern, 07. Februar 2019

Mitwirkungsbericht zum Meinen-Areal

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Stadtplanung lädt zur Mitwirkung ein. An dieser Stelle danken wir Ihnen für diese Möglichkeit.

Mit heutiger Eingabe ist die Frist vom 8. Februar 2019 für das Einreichen einer Mitwirkung eingehalten. Die Eingabe erfolgt vorab per Mail.

Wenn nachfolgend kritische Bemerkungen angebracht und Ergänzungen vorgeschlagen werden, soll dies in keiner Weise die geleistete Arbeit schmälern, sondern als konstruktive Kritik angesehen werden.

1. Generell

Es ist zu begrüßen, dass eine Mitwirkung stattfindet und das Areal eine gemischte Nutzung mit Gewerbe im Erdgeschoss und Wohnungen in den oberen Geschossen erhalten soll. Auch dass ein Grossverteiler für die tägliche Versorgung im Quartier angesiedelt werden soll, ist zu begrüßen, wobei das Meinen Areal in unmittelbarer Nähe bereits heute über ein Coop sowie einen Denner verfügt. Ziehen die anderen Grossverteiler nicht aus, dann wird dieser Bereich der Stadt extrem gut versorgt sein.

In der Überbauungsordnung wird ausgeführt, das vorliegende Projekt ermögliche urbanes Wohnen an bestens erschlossener Lage. Das mag sein, wobei hier die Stadt der voranschreitenden Gentrifizierung Vor Schub leistet. Inwiefern das in Zukunft eine nachhaltige Wohnpolitik darstellt, stellen wir in Frage. Die Gentrifizierung wird trotz Schaffung von preisgünstigem Wohnraum voranschreiten.

Eine verpasste Chance stellt in unseren Augen der Nichteinbezug des Perimeters Loryplatz sowie Florapark. Es wäre wünschenswert, wenn hier eine ganzheitliche Sicht eingenommen würde.

Mit der neuen Überbauung wird aus einer stadtplanerischen Sicht ein neues Quartierzentrum geschaffen, aber dieser Anspruch hat auch der Loryplatz. Diese Gesamtsicht fehlt uns im vorliegenden Projekt, obwohl dies auf Seite 53 explizit festgehalten wird.

PLR
Les Libéraux-Radicaux

PLR
I Liberali

PLD
Ils Libéraux

Schade ist zudem, dass die geplante Überbauung keinen mutigen architektonischen Ansprüchen entspricht. Das ausgewählte Projekt ähnelt in vielen Gesichtspunkten vielen bereits realisierten Projekten und wird mit grosser Wahrscheinlichkeit keinen internationalen Architekturpreis gewinnen und auch keine Architekturinteressierten anziehen. Einmal mehr hat man den Eindruck von 0815-Bauten (siehe Bild auf der ersten Seite der Dokumentation Ueberbauungsordnung). Ob Westside, Schönberg Ost oder das soeben vorgestellte Wettbewerbsiegerprojekte im Vierer/Mittelfeld, immer eine ähnliche Architektur, welche sich vor allem durch den Aussenbereich unterscheidet. Warum in Art. 8 der Ueberbauungsvorschriften nur Flachdächer erlaubt sind, ist nirgends begründet.

Einmal mehr wird das STEK devot als Grundlage herangezogen, wobei dieses Dokument hauptsächlich eine links-grüne Agenda ist, die zwar behördenverbindlich, aber nicht demokratisch abgesegnet wurde. Dem STEK fehlt folglich die juristische wie die demokratische Legitimation.

2. Spezifisch

Erschliessung/Verkehr

Es stimmt, dass das Areal zumindest aktuell verkehrstechnisch gut erschlossen ist und zwar sowohl für den Langsamverkehr, den MIV wie auch den öffentlichen Verkehr. Wie lange das noch so bleibt, ist insbesondere für den MIV fraglich. Es wäre wünschenswert, wenn die Anbindung an den Autobahnezubringer Neufeld/Forsthaus nicht behindert oder erschwert würde. Gemäss dem STEK sollen die angrenzenden Haupt-Verkehrsachsen bestehen bleiben.

Sowohl die Brunnmattstrasse, wie insbesondere auch die Schwarztorstrasse werden von verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen intensiv befahren. Diese beiden Verkehrsachsen bilden daher aus raumplanerischer Sicht eine Barriere. Der Betrachtungsperimeter der Vorlage beinhaltet zwei voneinander getrennte raumplanerische Einheiten.

Die Platzgestaltung der Kreuzung Schwarztorstrasse, Brunnmattstrasse wird weiterhin mit einem Schwerpunkt auf dem Verkehr gestaltet werden müssen. Eine beruhigte Situation ähnlich einer Fussgängerzone, wie sie in der Abbildung 18 dargestellt ist und im Kapitel 03.3 beschrieben, widerspricht den übergeordneten Rahmenbedingungen für den Verkehr.

Die Überbauung an sich bildet mit den flächigen Fassaden gegen die Strassen einen Abschluss. Es ist keine Durchlässigkeit für die Quartierbewohner der Nachbarschaft gegeben. Aufgrund der Lage und der intensiven Befahrung der Strassen ist dieses Prinzip hier sinnvoll. Es schützt die Bewohner des Neubaus vor dem Verkehr. Es widerspricht aber der Darstellung im vorliegenden Dossier von einer offenen und durchlässigen Struktur für die Öffentlichkeit.

Nutzungszone

Die grundsätzlichen Nutzungszone sind nachvollziehbar.

Höhe

Es ist bedauerlich, dass keine höheren Bauten als maximal unter 30 m gebaut werden dürfen. Das Gebiet ist weit von der Altstadt = Perimeter Weltkulturerbe entfernt und hier könnte man der im STEK enthaltenen Verdichtung Rechnung tragen, indem die Höhenkoten höher definiert werden respektive nicht gleich weggelassen werden. Eine Begründung, weshalb auf eine Höhenkote von unter 30m festgehalten wird, fehlt. Es wird eine Chance verpasst, die gemäss STEK vorgesehenen hohen Bauten an einer geeigneten Lage umzusetzen.

Flachdächer

Warum nur Flachdächer? Für Sonnenkollektoren etc. eignen sich Flachdächer nicht. Mit dem Energieziel des Gemeinderates sind solche Einschränkungen nicht realisierbar.

PLR
Les Libéraux-Radicaux

PLR
I Liberali

PLD
Ils Libéraux

Bauweise

Im vorliegenden Konzept sind die folgenden Punkte noch zu bereinigen, respektive zu hinterfragen:

Die Vorgaben zur der Fassadengestaltung (Materialisierung, Fenstergrössen, Fassadenrück-sprung) bedingen relativ teure Bauweisen. Die Kosten dafür werden die Mieter tragen müssen. Das widerspricht dem Ziel, für die Bewohner mit tiefen Einkommen zahlbare Wohnungen anbieten zu können.

Die Unterlagen schreiben vor, die Untergeschosse müssten bestehen bleiben. Die projektieren Gebäude bedingen gemäss einer Ueberschlagsrechnung massivere Fundamente als diejenigen im Bestand. Ein Ersatz des Fundamentgeschosses wäre daher voraussichtlich günstiger als eine zusätzliche, aufwändige Sicherung und Sanierung des Bestandes. Gemäss dem Kapitel 03.5 ist das mit einer kompetenten Fachplanung möglich. (Anmerkung: wir gehen davon aus, dass die Arbeiten ausschliesslich an kompetente Planer vergeben werden)

Minergetabel: Erfahrungsgemäss sind Massnahmen zu Nachhaltigkeit sinnvoller und effektiver, wenn sie spezifisch für ein Projekt geplant werden, als wenn ein standardisiertes Label angewandt wird. Wir empfehlen, so vorzugehen, wie es oft heute in der Privatwirtschaft gemacht wird: Anwendung der im Projekt sinnvollen Massnahmen, aber Verzicht auf die teure und heute nicht mehr bedeutsame Zertifizierung.

Familienwohnungen

Es wird immer wieder betont, es gebe zu wenige grosse Familienwohnungen in der Stadt Bern. 10 – bis 30 % im Meinen-Areal sind zu wenig. Der Verweis auf Art. 44 BauV genügt nicht.

Art. 45 Abs. 3 BauV lautet, „Die Baubewilligungsbehörde kann Mindestfläche angemessen herabsetzen.... aufgrund besonderer Umstände unverhältnismässig wäre.“ In der Nähe ist z.B. der Florapark und auch ein, zwei Spielplätze zu finden.

Das Marzili etc. sind in einer Stadt der kurzen Wege mit dem Fahrrad innert kürzester Zeit erreichbar. Hier wäre sicherlich eine Ausnahmebewilligung möglich.

Mass der Nutzung

Das maximale Nutzungsmass ist höher anzusetzen. Verdichtung ist das Mass der Stunde und somit genügen 18'413 m2 GfO nicht mehr, wenn die Höhenkote wegfällt.

Anzahl Abstellplätze/Parkplätze

Da mit Ausnahme von zwei, drei Behindertenparkplätzen alle übrigen Abstellplätze für Motorfahrzeuge unterirdisch resp. gebäudeintern bestehen werden, ist nicht nachvollziehbar, warum die Anzahl in den Ueberbauungsvorschriften mit einer fixen Maximalzahl beschränkt werden muss. Art. 50 der BauV spricht von einer Bandbreite. Art. 51 spricht von 0,5 bis 2 Abstellplätzen pro Wohnung.

Es wäre sinnvoll, wenn der Grossverteiler ebenfalls Parkplätze in der Einstellhalle nutzen könnte. Aus dem Erläuterungsbericht geht das nicht klar hervor.

Warenumschlag (Seite 46, Erläuterungen zum Art. 12 bis 13)

Der Erläuterungsbericht führt aus, dass der Warenumschlag nur im Gebäude bei geschlossenen Toren erfolgen darf. Einerseits propagiert man hier das urbane Wohnen andererseits erwartet man Ruhe wie auf dem Land. Diese Vorschrift erachtet die FDP als gewerbefeindlich und an dieser Lage als nicht opportun. Es handelt sich um ein Quartier mit gemischter Nutzung, was auch ihren Reiz hat und dazu gehört auch entsprechender Stadtlärm.

Stadtklima-Massnahmen

Die Beispiele im Erläuterungsbericht sind eher unbeholfen. Wir verweisen hierzu auf den „bosco verticale“ in Mailand als Vorzeigemodell für heutige Stadtklima-Massnahmen.

Preisgünstiger Wohnraum

Art. 17 Abs 1 letzter Satz ist zu streichen. Wenn schon die noch nicht rechtskräftige Auflage für 1/3 gemeinnütziger Wohnungsbau in der Ueberbauungsordnung festgehalten ist, sollte es dem Investor – das ganze Areal gehört ja einer PK – freigestellt sein, wo und wann er diese Kostenmieten-Wohnung erstellt.

Fragen/Unklarheiten

In C3.1 (Seite 64) wird erwähnt, die wirtschaftliche Tragfähigkeit sei mit Stand 1.9.2018 aus Sicht der Privaten nicht gegeben. **Wie ist diese Bemerkung zu verstehen?**

Transitec, Mobilitätskonzept, Seite 10: Die Fachleute führen aus, eine reduzierte Anzahl Parkplätze könne gut "funktionieren". Als Beweis werden Planung aufgeführt, die noch gar nicht realisiert wurden (bspw. Gaswerkareal). Das ist eine komische Art etwas zu begründen und diese Beispiele belegen daher nicht, dass das Vorgehen auch wirklich funktionieren wird.

Freundliche Grüsse
FDP Stadt Bern

Dolores Dana
Parteilungsmitglied und Stadträtin

Barbara Freiburghaus
Stadträtin / Kommission PVS



Neubrückstrasse 17 | Postfach 13001 Bern | T 031 301 82 09 | info@gbbern.ch |
www.gbbern.ch | PC-30-37923-6 | GB Bern - Sektion der Grünen Kanton Bern

Stadtplanungsamt Bern
Zieglerstrasse 62
Postfach
3001 Bern

4. Februar 2019

Mitwirkung UeO Schwarztorstrasse / Brunnmattstrasse, Meinen-Areal

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, uns im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zur Überbauungsordnung Schwarztorstrasse / Brunnmattstrasse, Meinen-Areal äussern zu können.

Grundsätzlich steht das Grüne Bündnis (GB) der Erstellung von Wohnungen auf dem ehemaligen Meinen-Areal positiv gegenüber. Wir begrüssen es besonders, dass ein Drittel der Wohnungen preisgünstig werden soll. Ebenfalls als positiv werten wir, dass ein Teil des Areals so gestaltet werden soll, dass er als dringend notwendiges Quartierzentrum fungieren kann.

Im Folgenden gehen wir auf einige Kernpunkte der Vorlage genauer ein.

Mobilität

Das Grüne Bündnis begrüsst es, dass mit Hilfe des Mobilitätskonzepts darauf hingewirkt wird, den durch die neue Siedlung entstehenden MIV zu reduzieren. Auch begrüsst das GB, dass die Parkplätze ausschliesslich unterirdisch erstellt werden. Nicht akzeptabel ist jedoch, dass beim Projekt lediglich die im STEK formulierten Minimalziele angestrebt werden (15% MIV). Das Meinen-Areal verfügt über eine optimale ÖV-Anbindung und wird in naher Zukunft auch mit zwei Velohaupttrouten erschlossen sein. Aufgrund dieser sehr guten Voraussetzungen für autofreies Wohnen fordert das Grüne Bündnis eine weitere Reduktion der Parkplätze auf 0.2 pro Wohnung (d.h. 37 insgesamt). Auch bei den Parkplätzen für die Dienstleister ist eine weitere Reduktion angezeigt, wie die Beispiele der Grossverteiler in der Umgebung zeigen, deren Parkplätze häufig ungenutzt sind. Wir fordern deshalb, dass hier ein Modalsplit von 10% statt 15% angestrebt wird, womit sich



Neubrückstrasse 17 | Postfach 13001 Bern | T 031 301 82 09 | info@gbbern.ch |
www.gbbern.ch | PC-30-37923-6 | GB Bern - Sektion der Grünen Kanton Bern

die nötigen Parkplätze auf 28 reduzieren. Zudem ist ein Teil der Einstellhallenplätze mit einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auszustatten. Um den ambitionierten Modalsplit zu erreichen, muss die Attraktivität für den Veloverkehr noch gesteigert werden, und es braucht daher mehr oberirdische und unterirdische Veloparkplätze.

Sollte nach der Erhöhung der Veloabstellplätze in der bestehenden Einstellhalle noch Flächen zur Verfügung stehen, sollen sie als Quartierparkierungsanlage genutzt werden, und im Gegenzug die entsprechenden Parkplätze in der blauen Zone im Umfeld aufgehoben werden.

Anträge:

1. Die geplante Anzahl Abstellplätze ist auf 68 zu reduzieren (37, d.h. 0.2 pro Wohnung, 28 für die Dienstleister und 3 für Carsharing).
2. Ein Teil der Einstellhallenplätze ist mit einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auszustatten.
3. Die Anzahl oberirdischer und unterirdischer Veloparkplätze ist zu erhöhen (mindestens 1.5 Plätze pro Person).
4. Freiwerdende Parkplätze in der bestehenden Einstellhalle sind als Quartierparkierungsanlage zu nutzen und entsprechend Parkplätze in der blauen Zone im Umfeld aufzuheben.

Energie

Die Energie und Klimastrategie 2015 der Stadt Bern fordert, dass die Erzeugung von lokalem erneuerbarem Strom bis 2025 15 % des Stromverbrauchs erreichen soll. Dieser ambitionierte Wert kann nur erreicht werden, wenn überall dort, wo es in der Stadt Bern möglich ist, erneuerbarer Strom erzeugt wird. Aus Sicht des GB sollte deshalb auf den Dächern der Überbauung Meinen-Areal eine Solar- oder Photovoltaikanlage gebaut werden.

Antrag

5. Auf den Dächern der Siedlung ist eine Solar- oder Photovoltaikanlage zu bauen. Falls die Bauherrschaft diese nicht selber erstellen möchte, soll die Dachfläche interessierten Dritten zur Verfügung gestellt werden.



Neubrückstrasse 17 | Postfach | 3001 Bern | T 031 301 82 09 | info@gbbern.ch |
www.gbbern.ch | PC-30-37923-6 | GB Bern - Sektion der Grünen Kanton Bern

Grünraum / Ökologie

Die Stadt ist nicht nur ein Lebensraum für Menschen, sondern auch für viele Pflanzen und Tierarten. Durch die angestrebte innere Verdichtung der Stadt kommen die natürlichen Lebensräume jedoch unter Druck und es muss darauf geachtet werden, die verbleibenden Grünanlagen und Gärten umsichtig zu gestalten. Dies kann dazu beitragen, die Biodiversität in der Stadt zu erhöhen und gefährdete Arten zu erhalten und zu fördern. Die Überbauung des Meinen-Areals ignoriert diese Problematik und möchte nur die gesetzlich vorgeschriebene absolute Minimalfläche von 15% naturnah gestalten. Für das GB sollte der Aussenraum einer Siedlung von dieser Grösse Vorbildcharakter haben und Lebensraum für möglichst viele Tier- und Pflanzenarten bieten. Die Ausführungen im erläuternden Bericht lassen zudem bei uns Zweifel aufkommen, dass die vorgesehenen 15% naturnahen Flächen wirklich als solche angerechnet werden können und die erforderliche Qualität aufweisen. Die Umsetzung der Vorgaben und die detaillierte Aussenraumgestaltung ist deshalb mit der Fachstelle Natur und Ökologie abzusprechen.

Antrag

6. Der Aussenraum der Siedlung ist in Absprache mit der Fachstelle Natur und Ökologie zu 100% naturnah zu gestalten, um die Biodiversität maximal zu fördern und möglichst vielen einheimischen Tier- und Pflanzenarten einen Lebensraum zu bieten.

Wohnungsgrössen

In der Stadt Bern fehlt es vor allem an grossen Wohnungen. Im Stadtrat wurde deshalb ein Postulat erhebelich erklärt, welches fordert, dass auf dem Meinen-Areal mindestens 40% Wohnungen mit 4 oder mehr Zimmern erstellt werden. Das nun vorliegende Projekt sieht jedoch lediglich 10 von 184 Wohneinheiten als 4-Zimmer-Wohnungen vor. Die Planung verletzt somit die Vorgabe des Stadtrats aufs Gröbste. Das Argument, der Aussenraum lasse nicht mehr Familienwohnungen zu, kann diesen Umstand nur teilweise entkräften. Die 52 Familienwohnungen auf dem Areal bestehen zu 80% aus 3-Zimmer- und nur zu 20% aus 4-Zimmer-Wohnungen. Es wäre möglich, die Hälfte der Familienwohnungen als 4-Zimmer-Wohnungen zu bauen, ohne dabei die Flächenvorgaben zu verletzen. Dies vor allem, weil die Berechnungen in der Tabelle auf S. 44 falsch sind. (Die gesamte FHF+FK von 6 4-Zimmer-Familien-Wohnungen a je 115.2m² beträgt 691 m² und nicht 1152 m²).

Wir möchten ebenfalls anregen, dass sich die Stadt beim Kanton dafür einsetzt, dass die Richtlinien bzgl. Aussenraumanforderungen für Familienwohnungen im städtischen Gebiet zu flexibilisieren. Anstelle der starren kantonalen Vorgaben in jedem einzelnen Projekt umzusetzen wäre es in der Stadt Bern viel sinnvoller, die Aussenraumanforderungen mit dem Freiraumkonzept abzustimmen. Mit den öffentlich

3



Neubrückstrasse 17 | Postfach | 3001 Bern | T 031 301 82 09 | info@gbbern.ch |
www.gbbern.ch | PC-30-37923-6 | GB Bern - Sektion der Grünen Kanton Bern

zugänglichen Parks und Schulhausanlagen bestehen in den einzelnen Stadtteilen aber auch gute Angebote, die nicht im unmittelbaren Wohnumfeld liegen. Es ist unbestritten, dass Kinder auch in ihrem Wohnumfeld genügend Platz brauchen zum Spielen. Belegungszahlen (vgl. z.B. Grundlagenbericht zur Wohnstrategie) zeigen aber auch, dass ein grosser Teil der 3-Zimmerwohnungen von Paaren und nicht von Familien genutzt werden und auch Wohngemeinschaften ohne Kinder sind auf grosse Wohnungen angewiesen. Deshalb ist aus unserer Sicht eine Lockerung der Aussenraumvorgabe möglich, ohne die Aufenthaltsqualität für Kinder zu gefährden.

Es ist darauf zu achten, dass ein Grossteil der grossen Wohnungen für preisgünstiges Wohnen erstellt wird.

Anträge:

7. Dem Wunsch des Stadtrats ist zu entsprechen und auf dem Areal sind mindestens die Hälfte der Familienwohnungen mit 4 oder mehr Zimmern zu erstellen.
8. Die Stadt setzt sich beim Kanton dafür ein, die Richtlinien für die Aussenraumanforderungen zu flexibilisieren, damit mehr grosse Wohnungen auf dem Areal gebaut werden können.
9. Ein Grossteil der gossen Wohnungen ist im preisgünstigen Segment zu erstellen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und Vorschläge und verbleiben mit freundlichen Grüssen

i.V. Benjamin Steinweg
Geschäftsführer des Grünen Bündnis

4



U.C. BUCHSCHACHER AG
GRABENPROMENADE 5
POSTFACH 3001 BERN

IMMOBILIEN-TREUHAND UND VERWALTUNGEN
E-MAIL: INFO@BUCHSCHACHER.CH
TELEFON 031 311 71 26 FAX 031 311 37 44

Einschreiben

Stadtplanungsamt Bern
zuhanden Gemeinderat
Zieglerstrasse 62
Postfach
3001 Bern

Bern, 7. Februar 2019



Mitwirkungsaufgabe UeO „Meinen-Areal“; schriftliche Anregungen und Einwendungen

Sehr geehrte Damen und Herren Gemeinderätinnen und Gemeinderäte

Wir beziehen uns auf die Mitwirkungsaufgabe UeO „Meinen-Areal“ und schreiben Ihnen als Verwaltung der folgenden Liegenschaften:

- Gartenstrasse 12 (Eigentümer: Beat und Ulrich Buchschacher);
- Gartenstrasse 14 (Eigentümerin: Susanne Boutros);
- Gartenstrasse 18 (Eigentümerin: Barbara König).

Entsprechende Vollmachten legen wir auf erste Aufforderung hin gerne vor. Im Namen der von uns vertretenen Eigentümer stellen wir die folgenden

I. Anträge

1. Die zulässige Gesamthöhe der an der Gartenstrasse geplanten Gebäude sei nach Massgabe des bisher geltenden Bauklassenplans (Bauklasse 3) zu begrenzen.
2. Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts im Bereich Einfahrt Gartenstrasse sei durch geeignete Massnahmen sicherzustellen.

II. Begründung

1. Gesamthöhe der an der Gartenstrasse geplanten Gebäude

a. Gegenwärtig ist die an die Gartenstrasse angrenzende, zum „Meinen-Areal“ gehörende Parzelle (Bern-GbbL III/350) der Bauklasse 3 zugeordnet (vgl. Ziff. 03.1 auf S. 15 des Erläuterungsberichts). Diese Bauklasse ermöglicht drei Vollgeschosse (Art. 28 Abs. 1 BO).

b. Neu ist an diesem Bereich (dies geht beispielsweise aus der Visualisierung auf S. 25 des Erläuterungsberichts hervor) eine fünf- bis (im Bereich Kreuzung Gartenstrasse/Brunnmattstrasse) sechsgeschossige Wand mit einem überhöhen (mindestens 4 m) Erdgeschoss geplant.

Diese Baute gliedert sich nicht in die Nachbarschaft der Gartenstrasse ein.

c. Die von uns vertretenen Eigentümerinnen und Eigentümer verlangen deshalb, dass an der Gartenstrasse auf der Parzelle Bern-GbbL Nr. III/350 nicht höher gebaut wird, als es die Grundordnung (BO) zulässt, gemäss der die Regeln der Bauklasse 3 massgebend sind. Die Überbauungsordnung ist entsprechend anzupassen. Hingegen bestehen keine Einwände dagegen, dass die Gebäudehöhe im Arealinnern (mit zunehmendem Abstand zur Gartenstrasse) kontinuierlich ansteigt.

d. Die beantragte Änderung setzt voraus, dass der Überbauungsplan entsprechend angepasst wird. Im Überbauungsplan ist bezogen auf die Parzelle Bern-GbbL Nr. III/350 eine Höhe von 547.41 Meter über Meer angegeben. Wir gehen davon aus, dass es sich dabei um die Höhenkote gemäss Art. 6 Abs. 1 der Überbauungsvorschriften handelt. Das entsprechende Mass ist zu reduzieren und zwar auf eine Höhe, welche jedenfalls den höchsten Punkt der gegenüberliegenden Häuserreihe an der Gartenstrasse nicht übersteigt.

e. Für den Fall, dass die verlangte Anpassung nur teilweise (beispielsweise Reduktion um nur ein Geschoss) oder überhaupt nicht erfolgen sollte, werden die von uns vertretenen Eigentümerinnen und Eigentümer Entschädigung im Sinne von Art. 30 ff. BauG (Lastenausgleich) verlangen. Die Ansprüche gelten hiermit vorsorglich als angemeldet und die von uns vertretenen Eigentümerinnen und Eigentümer erwarten, dass sie über den weiteren Verfahrensverlauf orientiert werden (Art. 31 BauG), wenn keine Reduktion der Gebäudehöhe erfolgt.

2. Mobilitätskonzept

Das Mobilitätskonzept (vgl. Ziff. 04.3 ab S. 30 des Erläuterungsberichts) sieht vor, dass die „Anlieferung für einen möglichen Grossverteiler ... zu Beginn der Gartenstrasse“ (also im Bereich der Kreuzung Gartenstrasse/Brunnmattstrasse) erfolgen soll. Die Lastwagen sollen aus der Brunnmattstrasse kommend in die Gartenstrasse einbiegen und die Brunnmattstrasse über die Gartenstrasse wieder verlassen (vgl. Abb. 30 auf S. 31 des Erläuterungsberichts).

Dagegen bestehen keine Einwände. Allerdings befürchten die von uns vertretenen Eigentümerinnen und Eigentümer, dass das geplante Mobilitätskonzept in der Praxis nicht umgesetzt wird und die Lastwagen die Gartenstrasse (als Quartierstrasse) als Zu- und Wegfahrt benutzen. Eine solche Nutzung muss durch geeignete Massnahmen verhindert werden. Dies könnte durch die folgende Signalisation geschehen:

- a. Im Bereich der Anlieferung wird auf der Gartenstrasse eine Doppellinie (Art. 73 SSV; vgl. Abbildung 6.04) angebracht, die es denjenigen Fahrzeugen untersagt, die Strassenmitte zu überqueren, welche die Gartenstrasse aus der für die Anlieferung „unerwünschten“ Verkehrsrichtung befahren.
- b. Bei der Ausfahrt der Anlieferung ist ein Schild „Abbiegen nach rechts verboten“ (Art. 25 SSV; Abbildung 2.42 der SSV) anzubringen, das verhindert, dass Lastwagen nach erfolgter Anlieferung statt nach links zurück in die Brunnmattstrasse nach rechts abbiegen und die Gartenstrasse befahren.

Es ist schon bei Erlass der Überbauungsordnung sicherzustellen, dass geeignete Massnahmen (beispielsweise in der Form der vorgeschlagenen Signalisation) ergriffen werden.

Wir bitten Sie höflich um Kenntnisnahme und um Berücksichtigung der Anliegen.

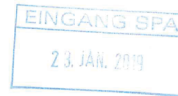
Mit freundlichen Grüssen
U.C. Buchschacher AG



Ulrich Buchschacher

- Kopien an Eigentümer

Manuel C. Widmer
 Stadtrat Bern (GFL)
 Schwarzorstrasse 93
 3007 Bern
 +41 79 222 78 78
 mcw@bluewin.ch



Stadtplanungsamt Bern
 Zieglerstrasse 62
 Postfach
 3001 Bern

Bern, 21. Januar 2019

Öffentliche Mitwirkung UeO Schwarzorstrasse / Brunnmattstrasse "Meinen-Areal"

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehme ich als direkter Nachbar des Areals die Gelegenheit zur Mitwirkung wahr und teile Ihnen gerne meine Gedanken zum vorliegenden Projekt mit:

Grundsätzlich begrüsse ich, dass das Mattenhofquartier, welches in meinen Augen für die Stadt Bern so was wie ein „vergessenes Quartier“ darstellt – oder zumindest lange darstelle – endlich etwas in den Fokus rückt. In den letzten 25 Jahren hat dieses Quartier vor allem Stillstand und „Übergangen werden“ erlebt. Ein ziemlicher Rückgang von Arbeitsplätzen im Quartier führte zur Schliessung von Geschäften und Restaurants – sprich: Die Infrastruktur wurde für die Quartierbevölkerung in den letzten 20 Jahren immer schlechter. Das gilt auch für die Erschliessung mit dem öV – der Wegfall der beiden Linien 13 und 14 stadteinwärts durchs Quartier waren spürbar. Gratiszeitungen fanden lange den Weg nicht in die Umgebung von Meinen und Denner. Die Schliessung des Migros am Loryplatz war bis in den Brunnhof spürbar. Publibike lanciert ich Angebot als letztes im Mattenhof und Bernmobil baut alle Anzeigetafeln im Quartier ab – zu wenig Publikumsverkehr... Die Liste liesse sich beliebig erweitern.

Mit der Fertigstellung der „Überbauung 5 Freunde“ zeichnete sich ein Silberstreifen am Horizont ab. So kam zum Beispiel mit dem Einzug der Menschen in die gelben Backsteinhäuser mit Coop wieder ein Retailer ins Quartier und der Werkhof 102 bot erstmals so etwas wie ein „Quartierzentrümchen“ an – etwas was es bisher weder lokal noch physisch gab und gibt.

Natürlich ist die Hoffnung gross, dass die Überbauung Meinen weiter dazu beiträgt, dass sich das Quartier entwickelt und den Trend, dass z.B. Familien ins Quartier ziehen, beschleunigt.

Nicht allzu grosse Begeisterung hat bei mir die Visualisierung der Überbauung ausgelöst – was nicht nur optische Gründe hat. Der angedachte Bau zeigt sich wenig innovativ, reiht sich zwar ziemlich nahtlos in die aktuelle eher starre und kubische Architektur ein – hat aber wenig Charakter und damit



kaum Potential, einem Quartier einen neuen Charakter zu geben. In meinen Augen – Entschuldigung – wirkt das Ganze eher langweilig und kastig. Kahle Beton- oder Steinwände tragen selten zur optischen Aufwertung eines Quartiers bei – vor allem dann nicht, wenn – wie im Brunnhof – es eher an Grün denn an Grau mangelt. Die „5 Freunde“ könnten positive Impulse liefern.

So scheint man vor allem – auch im von aussen sichtbaren Bereich – auf sehr traditionelle Werkstoffe und auf eine sehr traditionelle Optik zu setzen. Gerade mit Blick auf die aufkommenden Diskussionen des Stadtklimas würde ich mir wünschen, dass die Bauherrschaft noch einmal übe die Bücher geht. Diese Steinwände, zusammen mit der eh schon grossen Graufäche von Schwarzor- und Brunnmattstrasse, werden v.a. im Sommer kaum zu einem angenehmeren und kühleren Klima beitragen und eher eine Erhitzung fördern.

Dem könnte mit alternativen, erneuerbaren Baustoffen entgegengewirkt werden – es gibt heute optisch sehr ansprechende Aussenverkleidungen aus Holz, welche aktiv zur Verbesserung des Stadtklimas beitragen könnten (vgl. z.B. partiell die „Aussenhaut“ des WestSides).

Auch könnte mir einer begrünten Dachterasse (inkl. Bäume) und sogar der Aussenfassaden etwas zur aktiven Verbesserung des Mikroklimas im Quartier beigetragen werden – ebenfalls sowohl optisch wie real (vgl. Garden Tower in Wabern). Damit könnten evtl. auch die fehlenden 50m2 Aussenfläche kompensiert werden.

Ebenfalls immer wichtiger wird in den letzten Jahren das Thema „Recycling von Baumaterialien.“ Auch mit der Verwendung von andernorts abgebauten Werkstoffen könnte sich im Bau der Häuser etwas Interessante(re)s ergeben. Der Kanton Solothurn etwas will diese Form des Baustoff-Recyclings aktiv fördern – und es gäbe auch in der Schweiz bereits viele Testgebäude und Vorbilder. Zudem würde ein solches Bauen den Leigsaturzielen der Stadt entsprechen, welche die Share-Economy aktiv fördern wollen.

Auch mit ins Thema Stadt-, oder Quartierklima passt das Thema „Wasser“, welches im vorliegenden Projekt, obschon es im Brunnhof stehen wird und der Stadtbach unter dem Gebäude durchfliesst, leider keine Beachtung findet. Es wäre mehr als wünschenswert, wenn das Thema Wasser noch ins Projekt aufgenommen werden könnte, zum Beispiel mit einem Brunnen und/oder Bach in der öffentlichen „Parkanlage Süd.“ Fliessendes Wasser wäre nicht nur für Kinder ein willkommenes „Spielzeug“ - nebst dem beruhigenden Plätschern könnte das Wasser eben auch aktiv zu einer Verbesserung des Klimas beitragen (z.B. Abkühlung im Sommer).

Dem öffentlichen Raum gilt es grundsätzlich grosse Beachtung zu schenken, denn (innere) Verdichtung führt immer auch zu Interessenkollisionen. Im Falle der Überbauung Meinen könnte dies insbesondere die Konkurrenzsituation von öffentlichem Verkehr, Veloförderung und Quartierzentrum betreffen. Der Platz, der für alle diese Nutzungen zur Verfügung steht, ist eher beschränkt – insbesondere im Perimeter Brunnmattstrasse, zwischen Effinger- und Schwarzorstrasse. Wenn dort nebst einer Neuverlegung der Gleise auch noch Platz für spezielle Velospuren geschaffen werden sollte, so scheint einmal mehr das „Fussvolk“, die Leute, die da stehen und sitzen statt sich von A nach B bewegen wollen, „den Kürzeren zu ziehen.“ Mit Tramstationen, Gleisstrassees und Velospuren bleibt am Schluss wenig Platz für Begegnung, „einfach Sein“ und Fussgänger/innen. Aus meiner Sicht darf die Stadt hier die Prioritäten gerne auch mal zu Gunsten der FussgängerInnen, der Ruhenden, der den öffentlichen Raum Nutzenden setzen. Eine Quartierzentrum, ein Raum wird von den Leuten nur genutzt werden, wenn sie da nicht dauernd be-

und/oder verdrängt werden. Dafür musste aber evtl. für einmal der Primat der Veloförderung zugunsten der Förderung eines Quartiertreffpunktes überdacht werden.

A propos Quartierzentrum: Ein physischer Treffpunkt, eine Quartiertreff fehlt dem Mattenhof/Brunnhof seit jeher. Es würde das Quartiergefüge sicher positiv beeinflussen, wenn in den neuen Gebäuden ein (ebenerdiger?) Raum ausgedacht werden könnte, der als Treffpunkt/Versammlungsort/Veranstaltungsort vom und im Quartier genutzt werden könnte. Ähnliche Institutionen finden sich erst weiter weg in der Villa Stucki oder an der Schlossstrasse – dem Quartier fehlt bis anhin so ein Ort...

3

Auch wenn das Quartier sich in seiner Struktur (viele vielbefahrene Strassen, wenig Grün- und Spielflächen, kaum Infrastruktur für Kinder, ...) bisher nicht sonderlich familienfreundlich zeigt, so enttäuscht der angedachte Wohnungsmix doch etwas. Der sehr hohe Anteil an kleinen Wohneinheiten führt erfahrungsgemäss eher zum Zuzug von Leuten, bei denen der Bezug zum unmittelbaren Umfeld nicht allerhöchste Priorität geniesst. Ein oder Zweizimmerwohnungen werden häufiger von Wochenaufenthaltern oder weniger ortsgebundenen Personen bewohnt, selten zu zweit. Dieses Segment ist im Mattenhof schon gut abgedeckt. Mit den „5 Freunden“ sind erfreulicherweise Familien, Kinder, Kinderwagen und spielende Kinder häufiger geworden. Aber Familien brauchen auch zum Wohnen Platz und ein stimmiges Umfeld. Mit bloss 10 4,5-Zimmer-Wohnungen wird sich bedauerlicherweise an der Quartierstruktur kaum etwas ändern. Es fehlen a) Wohnungen mit einer noch höheren Zimmerzahl und mehr 4½-Zimmer-Wohnungen. Auch wenn man wohl mit kleineren Wohnungen auf weniger Quadratmetern mehr Miete generieren kann – dem Quartier würde ein veränderter Wohnungsmix -- insbesondere auf dem Süd-Areal – sicher gut tun. Es wäre hier wie überall angezeigt, den Mietermix auch über das Angebot an Wohnungen aktiv zu bestimmen. Denn der wirkt sich direkt auf das Leben im Quartier und das Quartierleben aus.

An der Informationsveranstaltung vom 07.01.19 im Werkhof 102 machen sich viele Leute Sorgen um Lärm. Ich teile diese Sorge nicht. Sie ist geprägt vom Verlangen, zwar in der Stadt zu wohnen – aber zu Konditionen wie in „Hintertupfingen“ auf dem Lande. Stadt macht Lärm, wenn sie lebt. Statt der Vorschläge, die Lärmgrenzwerte noch zu verschärfen, rege ich an, für die Überbauung Meinen erstmals eine neue Zone zu schaffen – die „Urbane Wohnzone.“ Die Idee dahinter ist, dass Gewerbe, Wohnen, Leben, Spielen, Gastronomie, Verkehr und Vergnügen als Teil des urbanen Lebens akzeptiert und gegenseitig tolerieren. Wer in eine Siedlung in einer urbanen Wohnzone zieht, weiss, dass er auch über Mittag Kinder spielen hört, dass auch mal nach 22 Uhr Gelächter oder Musik aus einer Bar ertönt, dass man das Gewerbe auch am Nachmittag in der Wohnung hören kann und dass ein Quartierfest auf einem Quartierplatz tönt – und sie geniessen das bewusst... In der Stadt und auf Bundesebene sind Bestrebungen zur Schaffung einer solchen Bauzone im Gange – und das ehemalige Industrieareal Meinen würde sich als Pilotprojekt dafür hervorragend eignen.

Nicht zuletzt möchte ich anregen, die Höhe der Gebäude noch einmal zu überprüfen. Mich erstaunt in der Diskussion um „verdichtetes Bauen“ immer wieder, dass sich Bauprojekte in Bern – so erlebe ich das zumindest – immer wieder eine Selbstbeschränkung auferlegen. Würde man die Gebäude je einen oder zwei Stöcke höher bauen, könnten noch mehr Leute auf dem gleichen Platz eine Bleibe finden. Was genau spricht da dagegen?

Mit der Erfahrung, wie die Stadt mit dem Mattenhof in den letzten 35 Jahren umgegangen ist – oder eben nicht umgegangen ist – möchte ich mit Nachdruck darauf hinweisen, dass es mit dem Erstellen von 184 Wohnungen für das Quartier nicht getan ist. Wir haben zwar 2 Bäckereien, aber ansonsten ist das Quartier in jedem Belang, bis auf 2 Retailer (braucht es da wirklich noch einen Dritten?), eher dünn bestückt. Der Metzger zieht weg, es gibt ein Restaurant. Wenn sich Leute in einem Quartier wohl fühlen sollen, so muss gewährleistet werden, dass sie einen Grossteil ihrer Erledigungen auch im Quartierumfeld erledigen können. Ist das nicht der Fall, schlafen die Leute zwar im Quartier, kaufen aber in der Stadt ein, wo sie auch aus- und ins Restaurant gehen. Diese Entwicklung kann und darf nicht einfach dem „Markt überlassen“ werden. Da braucht es in meinen Augen eine aktive Rolle der Stadt, zusammen mit dem Bauherrn, den Quartierorganisationen und dem ansässigen Gewerbe. In die gleiche Kerbe schlägt die Hoffnung, dass die Gewerbeflächen in den Neubauten zu Preisen vermietet werden, die es nicht nur grossen Playern erlauben, sich da einzumieten. Das wäre sicher für den Gewinn der Pensionskasse dienlich – aber kaum für das Quartier. Wenn nur Dienstleister einziehen, die alle um 17.00 schliessen und nach Hause gehen, bringt das Ansiedeln von neuen Geschäften dem Quartier leider gar nichts.

4

Zusammenfassend bin ich froh um die Bewegung, die die Überbauung ins Quartier bringt und die Chance, die sich daraus ergeben. Allerdings liegt „der Teufel im Detail.“ Diese Details habe ich aufzulisten versucht. Es gibt dabei kaum eine Reihenfolge in der Wichtigkeit – vor allem weil die meisten Dinge miteinander zusammenhängen. Schon jetzt übt die Bauherrschaft ja die Zusammenarbeit mit Leuten aus dem Quartier. Ich würde anregen, diese Partizipation auszubauen – und aus einem Projekt „für“ das Quartier ein Projekt „mit“ dem Quartier zu machen.

Ganz zum Schluss möchte ich anregen, Überlegungen anzustellen, wie das Quartier für die erneut lange Bauphase „entschädigt“ werden könnte. Sprich: Wie kann dem Quartier, das schon wieder 2 Jahre Lärm, Verkehr, Staub und Erschütterungen zu vergegenwärtigen hat (vgl. 5 Freunde) die Akzeptanz leichter gemacht werden?

Mit freundlichen Grüßen dankt für die Auseinandersetzung mit meinen Eingaben



Manuel C. Widmer

PS1: Wie sieht es bezüglich Synchronisierung der Geleisearbeiten an der Brunnmattstrasse und den Bauarbeiten an der Überbauung aus? Es wäre wohl schwer verständlich, wenn das nicht gleichzeitig gemacht würde, oder?

PS2: Gleiche Frage wie bei PS1 bezüglich des Umbaus der Schwarztorstrasse (Velo-Gegenverkehr) und den Überbauungsmassnahmen. Auch hier müssten mit Rücksicht auf die QuartierbewohnerInnen Doppelspurigkeiten vermieden werden.

PS3: Es gilt schon jetzt – und mit der Erfahrung aus dem Park hinter den 5 Freunden – anzudenken, wie verhindert werden kann, dass die öffentliche Anlage Süd zum Hunde-WC verkommt.

Diese Eingabe entstand in Zusammenarbeit mit Susanne Elsener.

Von: bernadette.dancet@bluewin.ch <bernadette.dancet@bluewin.ch>
Gesendet: Dienstag, 8. Januar 2019 21:21
An: _M Stadtplanungsamt, PRD SPA <stadtplanungsamt@BERN.CH>
Betreff: Mitwirkungsaufflage UeO Schwarztorstrasse / Brunnmattstrasse "Meinen-Areal"

Sehr geehrte Damen und Herren

Gestern Abend habe ich an der Infoveranstaltung betreffend MeinenAreal teilgenommen und möchte gerne meine Ernüchterung betreffend die Aussagen zu den Familienwohnungen mit ihnen teilen, da sie zur öffentlichen Mitwirkung aufgerufen haben.

Der Wohnungsspiegel sieht in der Überbauung lediglich 10 4.5 Zimmerwohnungen vor. Solche Planungswünsche seitens der PAT-BVG kann ich aus wirtschaftlichen Gründen nachvollziehen. Gelernt habe ich vom Vertreter der PAG-BVG dass auch 3.5 Zimmerwohnungen per Gesetz als Familienwohnung gelten. Dies steht aber im Gegensatz zu den gezeigten Statistiken (wieviel Wohnraum brauchen wir heutzutage) und der Realität, in welcher nur selten eine Familie mit Kindern in einer 3.5 Zimmerwohnung lebt.

Nicht einverstanden mit der gestrigen Darstellung seitens der Stadt bin ich aber was die Wohnqualität für Familien an der Brunnmattstrasse/ Schwarztorstrasse: sie ist sehr hoch! Ich lebe selber mit meiner Familie an dieser Kreuzung und vermisse zwar ein paar Grünflächen aber vorallem: Nachbarskinder. Die benachbarten Familien verlassen das Quartier mit zunehmender Familiengrösse nur weil sie keine Wohnung finden mit 4 oder mehr Zimmern. Nun kann die Frage nach dem Huhn oder dem Ei gestellt werden: Gibt es zuwenig grosse Wohnungen weil es zuwenig Nachfrage gibt oder zwingt das Angebot Familien zum Auszug?

Ich bin klar der Meinung dass im Quartier ein Mangel an grossen Wohnungen herrscht und finde bedenklich, dass in einer neuen Überbauung wie auf dem MeinenAreal nur 10 Wohnungen erstellt werden welche wirklich für Familien geeignet sind. Gemäss den Plänen soll ein neuer Quartierplatz entlang der Brunnmattstrasse / MeinenAreal entstehen, möglichst belebt. Dass dieser Platz aber auch in Zukunft belebt wird sollen auch bauliche Voraussetzungen für Familien geschaffen werden.

Ich wäre ihnen sehr verbunden, wenn der Wohnungsspiegel im Sinne einer familiären Nachbarschaftssituation angepasst würde.

Gerne stehe ich ihnen für weitere Ausführungen zur Verfügung, wir werden das Projekt sprichwörtlich aus nächster Nähe mitverfolgen.

Freundliche Grüsse,

Bernadette Dancet
Brunnmattstrasse 24
3007 Bern
bernadette.dancet@bluewin.ch

Verfasser

Stadt Bern, Stadtplanungsamt
Zieglerstrasse 62
Postfach 3001 Bern

Telefon 031 321 70 10
stadtplanungsamt@bern.ch
www.bern.ch/stadtplanung

Bezugsquelle

Dieser Bericht kann bei obenstehender Adresse bezogen werden.

4200_Entwurf-MIWI-Bericht_Meinen-Areal_20190327-MNI_kt-Vorpr.indd
