



Stadtraum in Bewegung

ESP ENTWICKLUNGSSCHWERPUNKT WANKDORF

KANTON/STADT BERN OSTERMUNDIGEN ITTIGEN SBB BEA bern expo Bürgergemeinde BERN

Aktualisierung Richtplan 1996/2000
Nutzung und Umwelt

KOORDINATIONSBLÄTTER N01, U01

Richtplan nach Art. 68 BauG

17. April 2003

Richtplan Bern-Wankdorf

Koordinationsblatt Nr. **N 01** erstellt: **12.12.1996** nachgeführt: **März 2003**

Gegenstand: Art und Mass der Nutzung

Federführung:

- Stadtplanungsamt Bern
- Bauabteilung Ittigen
- Planungsabteilung Ostermundigen

weitere beteiligte Stellen:
Private Investoren und künftige Nutzer, bernmobil

Ansprechpartner der Partnerorganisationen:

- Kanton Bern: Amt für Gemeinden und Raumordnung
- Stadt Bern: Stadtgärtnerei, städt. Tiefbauamt, Verkehrsabteilung Stadtpolizei
- SBB: Assetmanagement

Stand der Koordination

Teilgebiet	max. Nutzungsmass (BGF in 1000 m ²)		Anteile Nutzungsart (BGF in 1000 m ²)					
			Arbeiten (Produktion/ Dienstleistungen, Lager/ Güterumschlag)		Freizeit, Erholung, Messe, Einkauf, Sport		Wohnen	
			Bestand	Potential	Bestand	Potential	Bestand	Potential
1. Umfeld der S-Bahn-Station	320	285	260	240	20	38	40	7
2. Publikumsorientierte Zonen	85	70	50	-15	35	85		
3. Periphere Arbeitszonen	450	325	400	320	30	5	20	
4. Militärische Anlagen	210	50	210	20		20		10
5. Periphere Wohnstandorte	110	115	25	5		5	85	105
6. Grünzonen ¹								
ESP-Perimeter total	1175	845	945	570	85	153	145	122

Legende:

- **Festsetzung**
- *Zwischenergebnis*
- Bestand: Nutzungsmass im ESP-Perimeter und in den sechs Teilgebieten
- Potential: zusätzliche Nutzungspotentiale; Planungsperspektive 15 Jahre

¹langfristig Wohnnutzung auf Teilen des Springgarten-Areals möglich

Bedeutung / Stellenwert:

(x) Vorgabe für Wettbewerb (x) Vorgabe für Projektierung
 (x) Vorgabe für Überbauungsordnung () Auflage im Baubewilligungsverfahren

Beschreibung / Bezug zum Gesamtplan:
 Hauptnutzung in den zentralen Bereichen ESP Wankdorf: Arbeits-, Messe- und Freizeitnutzung; Wohnnutzung konzentriert sich auf periphere Lagen. Das grösste Investitionspotential besteht in den Bereichen Industrie/Gewerbe und allgemeine Dienstleistungen.

Zur Nutzung in den Teilgebieten:

zu 1. Umfeld der S-Bahn-Stationen:

Es wird eine dichte und vielseitige Nutzung angestrebt, vorwiegend in den Bereichen Büroarbeitsplätze, Handel, Gewerbe und Schulen sowie Forschung, Produktion, Transport und Wohnen. Der Raum Wankdorf als öV-Knotenpunkt und Zentrum des ESP mit Ansiedlung von publikumsorientierten Nutzungen soll aufgewertet werden. Dafür sind die Freihalteflächen für den öffentlichen Verkehr zu sichern.

In erster Priorität: Verdichtung Umfeld S-Bahn Station, Ueberbauung Areal Stauffacherstrasse 80-130 und Ueberbauung Mercedes-Areal. Im übrigen Ergänzung / Verdichtung Areal Waffenfabrik und Gebiet Wankdorffeldstrasse. Langfristig: Verdichtung Areal Schermenweg.

zu 2. Publikumsorientierte Zonen:

Guisanplatz als zweites Zentrum des Entwicklungsschwerpunktes mit Nutzungen in den Bereichen Messe, Kongress, Sport, Kultur und Verkauf. Kurzfristige Vorhaben erster Priorität: Realisierung Fussballstadion mit Zusatznutzungen und Hotels beim Guisanplatz. Kurz- bis mittelfristig: Neubau Eisstadion, Umnutzung altes Eisstadion, Ersatz Festhalle, weiterer Ausbau des Messeplatzes.

zu 3. Periphere Arbeitszonen:

Gemeindegebiet Ittigen (Ey), Ostermundigen (Mösli) und Bern (Schermen), vielfältige Nutzungsmöglichkeiten in den Bereichen Produktion und Dienstleistungen. Realisierung der Flächen kurz- bis mittelfristig.

zu 4. Militärische Anlagen:

Unter dem Begriff "militärische Anlagen" werden sowohl die heutigen als auch die ehemaligen Gebäude und Anlagen, die für militärische Zwecke verwendet werden und wurden, bezeichnet. Militärische Nutzung weiterhin dominierend (kant. Zeughaus, Kaserne). Teilweise ist eine Umnutzung anzustreben. In erster Priorität: Umnutzung / Ergänzungsbauten im Einmündungsbereich Rodmatt-/Papiermühlestrasse und AVM. Im übrigen: Umbau / Umnutzung Reithalle / Nebenanlagen. Langfristig: Verdichtung Gebiet zwischen EMPFA und "Pentagon" denkbar (auch Wohnnutzung zu prüfen).

zu 5. Periphere Wohnstandorte:

Kirschenacker (Ittigen), Baumgarten und Florama-Areal; räumlich und teilweise bezüglich Erschliessung mit ESP Planung verknüpft. Planungsrechtliche Voraussetzungen für Überbauungen Kirschenacker und Baumgarten vorliegend.

zu 6. Grünzonen:

Grosse Allmend, kleine Allmend und Springgarten sind als Teile des Grünsystems Bärengraben – Schermenwald und gliedernde Elemente im Siedlungsgebiet zu erhalten. Die Qualität der bestehenden Grünanlagen ist im Rahmen von gestalterischen Massnahmen zu verbessern. Die vielfältige Nutzung der Grossen und Kleinen Allmend als Sport-, Spiel und Erholungsfläche muss erhalten und gestalterisch aufgewertet werden. Springgarten: langfristige Wohnnutzung auf Teilen des Areals möglich gemäss STEK.

Wichtigste Abhängigkeiten / Hinweise auf andere Koordinationsblätter:

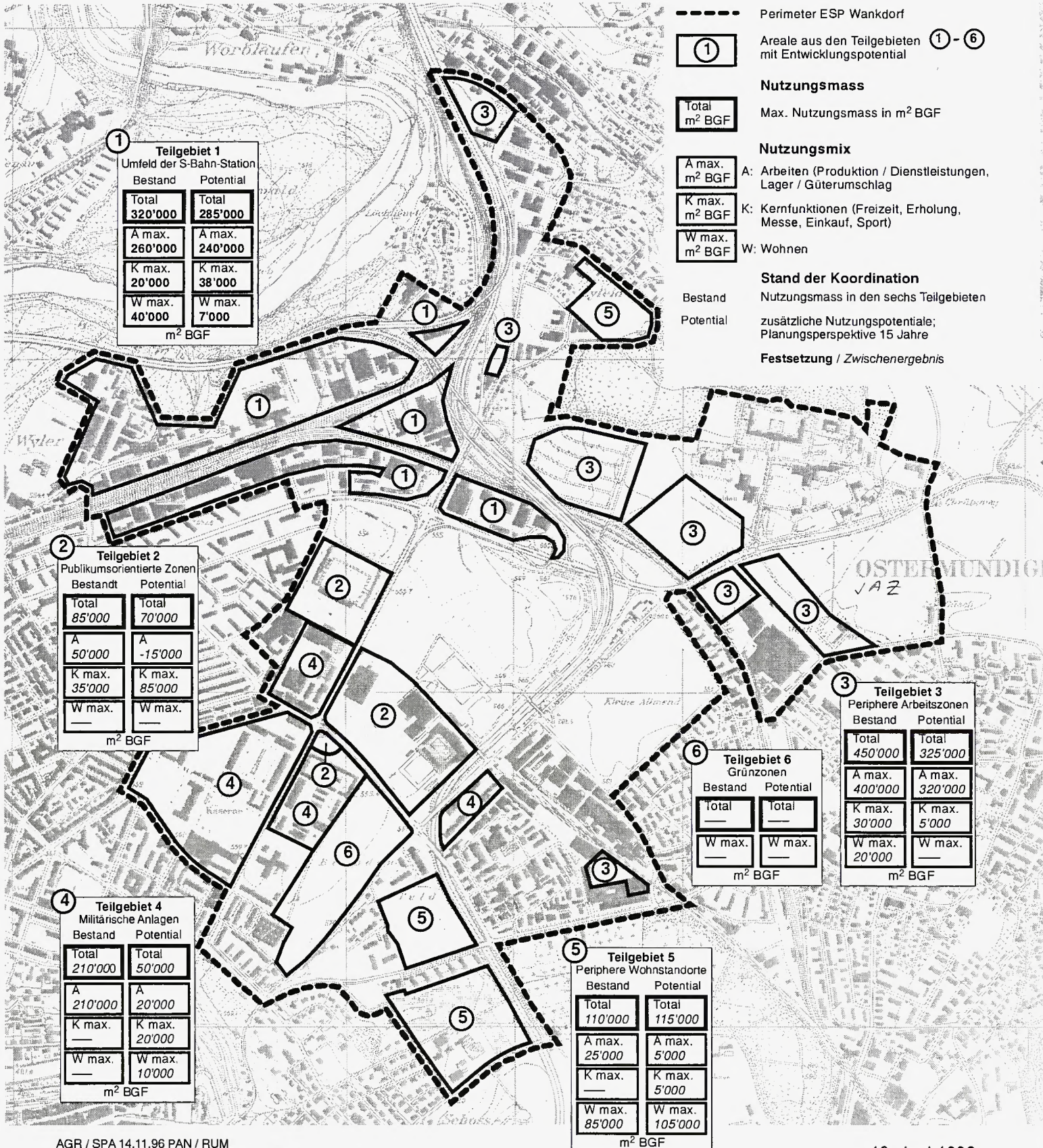
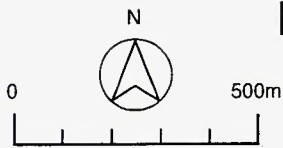
U 01 Umwelt; G 01 Leitlinien zu den Grünräumen; R 01 Abstimmung Nutzung und Erschliessung; R 02 Koordination der Entscheide der öffentlichen Hand

Dokumentation / Grundlagen:

- Ortsplanung Ittigen (1994)
- Ortsplanung Ostermundigen (1995)
- Zonenplanänderung "Arbeitszone Mösli", Gemeinde Ostermundigen (2002)
- Räumliches Stadtentwicklungskonzept Bern, Gemeinderat der Stadt Bern
- Standortbestimmung Nutzung und Städtebau, Bericht und Anhang, Stadtplanungsamt Bern
- Wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte im Kanton Bern, 4. Zwischenbericht an den Regierungsrat des Kantons Bern, Dezember 1998
- Nutzungsbestände und -potentiale im ESP Wankdorf, ecoptima (2002)

Richtplan Entwicklungsschwerpunkt Bern - Wankdorf

Karte zum Koordinationsblatt N 01 Art und Mass der Nutzung Areale mit Entwicklungspotential



Richtplan ESP Bern – Wankdorf

Koordinationsblatt Nr. **U 01** erstellt: 12.12.1996 nachgeführt: März 2003

Gegenstand: Umwelt

Federführung:
Amt für Gemeinden und Raumordnung

weitere beteiligte Stellen:
Private Investoren und künftige Nutzer

- Ansprechpartner der Partnerorganisationen:**
- Kanton Bern: KIGA Abteilung Umweltschutz; Tiefbauamt
 - Stadt Bern: Amt für Umweltschutz und Lebensmittelkontrolle; Tiefbauamt; Stadtplanungsamt
 - Gemeinde Ittigen: Bauabteilung
 - Gemeinde Ostermundigen: Bauverwaltung
 - Region Bern VRB

Stand der Koordination	Vororientierung	Zwischenergebnis	Festsetzung
1. Verkehrsaufkommen	[]	[]	[X]
2. Parkplatznorm	[]	[]	[X]
3. Luftreinhaltung	[]	[]	[X]
4. Lärmschutz in den Quartieren	[]	[X]	[]
5. Angebot ÖV und Langsamverkehr; Modalsplit	[]	[X]	[]
6. Flankierende Massnahmen zum Schutz der Umwelt	[]	[X]	[]

- Bedeutung / Stellenwert:**
- | | |
|--|---------------------------------|
| (x) Vorgabe für Umzonungen | (x) Vorgabe für Projektierungen |
| (x) Vorgabe für Überbauungsordnungen | (x) Vorgabe für Wettbewerbe |
| (x) Auflagen im Baubewilligungsverfahren | |

Beschreibung / Bezug zum Gesamtplan:

zu 1. Verkehrsaufkommen:

Die Nutzungsverdichtung im Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bern-Wankdorf verursacht lokal Mehrverkehr von Personenfahrzeugen und Lastwagen. Dies ist nicht vermeidbar, wenn der ESP in seiner Rolle als „Schwerpunkt“ die neuen Nutzungen an die verkehrsgünstige Lage (öV und Strasse) nahe an die Stadt bringen soll. Ein kurz- bis mittelfristig vergrössertes Verkehrsaufkommen in der Umgebung eines ESP lässt sich rechtfertigen, wenn mit der Konzentration der Siedlungsentwicklung langfristig eine generelle Verminderung des motorisierten Verkehrs für die Region als Ganzes erreicht werden kann.

Das zulässige, zusätzliche Verkehrsaufkommen infolge der Neunutzungen (inkl. Wohnen) wird auf rund 15'000 Fahrten DTV geschätzt (Sensitivität ca. +/- 20%). In diesem Rahmen sind die emissionsseitigen Ziele des Massnahmenplans Luftreinhaltung 2000 – 2015 erfüllt.

Unter dem Vorbehalt der lokalen Verträglichkeit wird dem ESP Bern-Wankdorf von Seite des Kantons (ESP-Programm) und der Region Bern VRB (Regionaler Teilrichtplan) ein Fahrtenkontingent von total 6'500 - 7'500 Fahrten/Tag DTV für verkehrsentensive Vorhaben¹ (VIV) zugeteilt.

¹ „Verkehrsentensive Vorhaben“ (VIV) sind überdurchschnittliche Anlagen gemäss Massnahmenplan zur Luftreinhaltung vom 20. Juni 2001

zu 2. Parkplatznorm:

Die Lage des Entwicklungsschwerpunktes ist so gewählt, dass ein überdurchschnittlich grosser Teil des Verkehrs mit den öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt werden kann. Dies könnte bei Anwendung der gültigen Parkplatznorm (BauV, Art. 49 ff) zu einem Überangebot an Parkplätzen führen. Im Rahmen der erforderlichen Planungs- bzw. Baubewilligungsverfahren sind folgende Regeln zu beachten:

- Im Umfeld der S-Bahnstation Wankdorf (Perimeter UeO Umfeld S-Bahn-Stationen Wankdorf) wird der PP-Bedarf gemäss BauV Art. 49 ff zugunsten des besseren Modalsplits auf 75 % der Minimalwerte für Stadt und Agglomeration reduziert.
- Besondere Verhältnisse, die zur Abweichung vom Grundbedarf nach BauV führen, sind bei der Fahrtenprognose (Nachweis nach Art. 53 Abs. 4 BauV) mit dem Nachweis des Ziel-Modalsplits des ESP Wankdorf oder mit Fahrtenkontingenten für verkehrsentensive Vorhaben VIV (Fahrleistungsmodell) zu begründen.
- Im Übrigen gilt die Parkplatznorm nach BauV, Art. 49 ff.
- Für Grossanlagen und P+R gilt Koordinationsblatt V 04.

zu 3. Luftreinhaltung:

Um die lufthygienischen Ziele des neuen Massnahmenplanes [7] zu erreichen, sind die Fahrtenzahlen und Spielregeln für die einzelnen Teilgebiete und Nutzungen so festzulegen, dass die Verkehrsentwicklung (MIV) auf das zulässige Mass der Region Bern und auf die lokalen Verträglichkeiten abgestimmt ist. Der entsprechend hohe Verkehrsanteil mit öffentlichem Verkehr ist mittels gutem ÖV-Angebot und den flankierenden Massnahmen zu erreichen.

zu 4. Lärmschutz in den Quartieren:

Zum Schutz der Quartiere vor Lärm ist der motorisierte Verkehr möglichst über das Basisnetz zu führen und die Quartierstrassen (inkl. Übergangnetz) sind vom quartierfremden Verkehr zu entlasten.

Im Planungs- und Baubewilligungsverfahren sind die flankierenden Massnahmen aufzuzeigen und deren Realisierung sicherzustellen, welche notwendig sind um den Verkehr direkt auf das Basisnetz zu leiten und die Quartiere zu schonen.

zu 5. Angebot ÖV und Langsamverkehr; Modalsplit:

- Die Massnahmen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes werden im Koordinationsblatt V 01 und diejenigen zum Langsamverkehr im Koordinationsblatt V 02 beschrieben.
- Für den gesamten Richtplanperimeter des ESP Bern Wankdorf gilt ein Ziel-Modalsplit von **max. 35% MIV**, damit die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes und die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung gewährleistet werden kann. Je nach Qualität der öV-Erschliessung schwankt er zwischen 30% - 40%.

zu 6. Flankierende Massnahmen zum Schutz der Umwelt:

Zum Schutz der Umwelt und zur Erreichung des geforderten günstigen Modalsplits sind flankierende Massnahmen erforderlich, welche den verkehrstechnischen und umweltverträglichen Rahmen sicherstellen:

- ⇒ Verbesserungen im Angebot des öffentlichen Verkehrs (S-Bahnstation, Verknüpfung der ÖV-Linien, usw.)
- ⇒ Ausbau Infrastruktur Strasse (Ausbau Wankdorfplatz und Autobahnanschluss, Stauffacherstrasse mit vollständigem Anschluss an die Papiermühlestrasse)
- ⇒ Massnahmen zur Verkehrsbegrenzung und -beruhigung in den Quartierstrassen
- ⇒ Ausbau Infrastruktur Langsamverkehr (B+R, Fuss- und Radwegverbindungen, Velozufahrt zur S-Bahnstation usw.)
- ⇒ Umsetzung des Lärmschutzkonzeptes der Stadt Bern
- ⇒ Für verkehrsentensive Vorhaben (VIV) ist der Massnahmenplan Luftreinhaltung [7] zu berücksichtigen
- ⇒ Etappierung entsprechend der Realisierung der Infrastrukturausbauten.

Wichtigste Abhängigkeiten / Hinweise auf andere Koordinationsblätter:

N 01 Art und Mass der Nutzung, **V 01** Netz öffentlicher Verkehr, **V 02** Strassennetz und Netz Fussgänger und Velofahrer, **R 03** Folgeorganisation für die Realisierung: Controlling-Gruppe und Koordination Anlässe / Parkierung, **V 04** Parkierung und Verkehrsregime Grossanlagen, P+R / Stadtbesucher

Dokumentation / Grundlagen:

- [1] Umweltbericht Entwicklungsschwerpunkt Bern-Wankdorf, Dr. Graf AG, Bern
- [2] Verkehrsstudie Bern-Wankdorf, Arbeitsgemeinschaft Planungsbüro J. Dietiker, Windisch und D. Buchhofer, Umwelt- und Bauingenieure, Thun
- [3] ZPP Wankdorf: Bericht zu den umweltrelevanten Auswirkungen, Emch + Berger AG
- [4] Räumliches Stadtentwicklungskonzept (STEK), Gemeinderat Stadt Bern
- [5] Lärmschutz an Stadtstrassen, Sanierungskonzept, Amt für Umweltschutz und Lebensmittelkontrolle der Stadt Bern
- [6] Öffnung I/G-Zonen für Dienstleistungsbetriebe innerhalb der ESP- Perimeter Wankdorf und Ausserholligen, Bericht nach Art. 47 RPV, Ingenieurbüro Roduner
- [7] Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2000 / 2015, Amt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (KIGA) Abteilung Umweltschutz, vom 20. Juni 2001

Zustimmungen gemäss Art. 68 Abs. 3 BauG

Zustimmung der Schweiz. Bundesbahnen SBB, Assetmanagement

Bern, den 25.2003

NAMENS DES ASSETMANAGEMENTS

Der Leiter

Der Stellvertreter



Zustimmung der BEA bern expo

Bern, den 29.5.03

NAMENS DES VERWALTUNGSRATES

Der Präsident

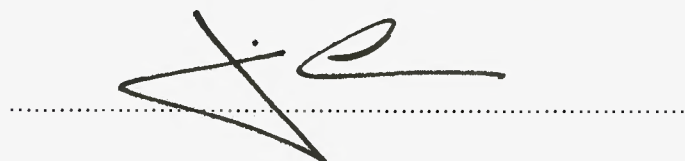


Zustimmung im Namen der Volkswirtschaftsdirektion, der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion und der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons

Bern, den 14.8.2003

NAMENS DER OBEN GENANNTEN DIREKTIONEN

Der Justiz-, Gemeinde und Kirchendirektor



Genehmigungsvermerke


Beschlossen vom Gemeinderat der Einwohnergemeinde Ittigen am 3. Feb. 2003

NAMENS DES GEMEINDERATES

Der Gemeindepräsident

Die Gemeindeschreiberin


.....

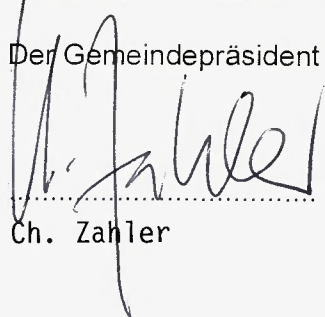

.....

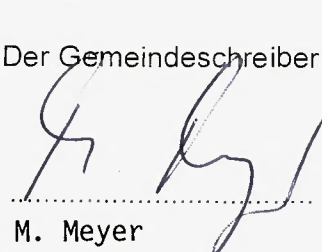
Beschlossen vom Gemeinderat der Einwohnergemeinde Ostermundigen am 13.05.2003

NAMENS DES GEMEINDERATES

Der Gemeindepräsident

Der Gemeindeschreiber


.....
Ch. Zahler


.....
M. Meyer


28. MAI 2003

Beschlossen vom Gemeinderat der Stadt Bern am

NAMENS DES GEMEINDERATES

Der Stadtpräsident

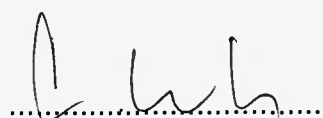
Die Stadtschreiberin


.....


.....

GENEHMIGT VOM AMT FÜR GEMEINDEN UND RAUMORDNUNG am 19. AUG. 2003

Der Kreisvorsteher


.....



EINGANG

22. AUG. 2003

Stadtkanzlei Bern

Nydeggasse 11/13
3011 Bern
Telefon 031 633 77 72
Telefax 031 633 77 31

19. August 2003

U/Zeichen: LUM/AFE
G/Nr: 110 03 701

**Einwohnergemeinde Bern, Ittigen, Ostermundigen:
Richtplan Entwicklungsschwerpunkt Bern-Wankdorf
Aktualisierung Richtplan 1996/2000
Genehmigung gemäss Art. 61 Baugesetz (BauG)**

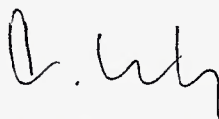
1. Die von den Gemeinderäten von Bern am 28.05.2003, Ittigen am 03.7.2003 und Ostermundigen am 13.05.2003 beschlossenen Änderungen zum Richtplan Entwicklungsschwerpunkt Bern-Wankdorf werden in Anwendung von Art. 61 BauG **genehmigt**.
2. Die Verbindlichkeit des Richtplanes Entwicklungsschwerpunkt Bern-Wankdorf wird gemäss Art. 68 Ab. 3 BauG auf folgende kantonale Behörden und besondere Erschliessungsträger ausgedehnt (Zustimmung erfolgte durch alle):
 - kantonale Bau, Verkehrs- und Energiedirektion (14.08.2003)
 - kantonale Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion (14.08.2003)
 - kantonale Volkswirtschaftsdirektion (14.08.2003)
 - Schweizerische Bundesbahnen, Kreisdirektion I (02.05.2003)
 - BEA bern expo (19.05.2003)
3. Die Gemeinden Bern, Ittigen und Ostermundigen werden angewiesen, diese Genehmigung gemäss Art. 110 BauV öffentlich bekanntzumachen.
4. Es werden keine Gebühren erhoben.
5. Gegen diese Verfügung kann innert 30 Tagen seit Eröffnung bei der kantonalen Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion, Münsterstrasse 2, 3011 Bern, schriftlich in zwei Doppeln und begründet Beschwerde erhoben werden (Art. 61a Abs. 1 BauG). Eine Beschwerde kann nur von der Partei, die ein schutzwürdiges eigenes Interesse an der Anfechtung hat, von ihrem gesetzlichen Vertreter oder einem bevollmächtigten Anwalt eingereicht werden.

6. Diese Verfügung wird unter Beilage der genehmigten Änderung zum Richtplan Entwicklungsschwerpunkt Bern-Wankdorf mit normaler Post eröffnet:

- den Gemeinden Bern, Ittigen und Ostermundigen (je 1 Ex.)
- dem Regierungsstatthalter von Bern (1Ex.)

Je ein Exemplar dieser Verfügung und der genehmigten Änderung zum Richtplan Entwicklungsschwerpunkt Bern-Wankdorf ist für das Amtsarchiv bestimmt.

Amt für Gemeinden und Raumordnung
Kreis Bern-Mittelland



M. Lutz, Kreisvorsteher

- AGR/6+2 Ex.
- BVE/1 + 1 Ex.
- VOL/1 + 1 Ex.
- SBB /1 + 1 Ex.
- BEA bern expo/1 + 1 Ex.

Ziffer 3!

Direktion für Planung, Verkehr und Tiefbau			
E 21. AUG. 2003			
EB	zBuA	zK	zErl
D			
GS		X	
Mü			
FöV			
FSW			
DPD			
DPD			
RD			X
SPA		X	
VA			
TAB			
AEB			
FRIST			



ESP ENTWICKLUNGSSCHWERPUNKT WANKDORF

KANTON/STADT BERN OSTERMUNDIGEN ITTIGEN SBB BEA bern expo Bürgergemeinde BERN

Aktualisierung Richtplan 1996/2000
Nutzung und Umwelt

ERLÄUTERUNGSBERICHT

17. April 2003

Inhaltsverzeichnis

A	Einleitung.....	1
1.	Ausgangslage	1
2.	Zielsetzung/Auftrag	1
B	Nutzung	2
C	Verkehr und Umwelt.....	5
1.	Verkehrsaufkommen	5
2.	Begrenzung der emissionsseitigen Luftbelastung.....	6
3.	Belastung und Belastbarkeiten des Strassennetzes.....	7
4.	Parkplatznorm.....	8
5.	Angebot öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr.....	9
6.	Anpassung der Koordinationsblätter U 01 und V 04	9
7.	Erschliessungserfordernisse und flankierende Massnahmen	10
8.	Dokumentation / Grundlagen.....	11
9.	Glossar	11
D	Weiteres Vorgehen.....	12
	Anhang.....	13

Impressum

Begleitgruppe

Matthias Wehrli (Vorsitz) Projektleiter ESP Wankdorf
Arthur Stierli Amt für Gemeinden und Raumordnung
Matthias Lutz Amt für Gemeinden und Raumordnung
Laszlo Litzko Stadtplanungsamt
Albert Huber Stadtplanungsamt
Hans-Peter Tschirren Kantonales Amt für Industrie, Gewerbe und Arbeit

Auftragnehmer

Marco Rupp, Philipp Wigger ecoptima ag, Bern
Andreas Roduner Roduner BSB + Partner, Schliern
ESP Wankdorf, Aktualisierung Richtplan
ecoptima ag • Roduner BSB + Partner

A Einleitung

1. Ausgangslage

Für den ESP Bern-Wankdorf wurde 1996 ein Richtplan erarbeitet und im Jahre 2000 erstmals angepasst. In der Zwischenzeit hat sich das Wankdorf stark entwickelt und die Bedürfnisse haben sich gewandelt:

- Das Nationalstadion mit 32'000 Plätzen ist im Bau.
- Ebenfalls im Bau sind die drei Hotels am Guisanplatz.
- Teilweise überbaut ist das Gebiet auf dem Schermenareal. Mit der Firma MPA und der Druckerei Stämpfli haben sich zwei Produktionsbetriebe angesiedelt.
- Die Überbauung auf dem Baumgarten ist ebenfalls weit fortgeschritten. Insbesondere konnte auch der Bürokomplex entlang der Autobahn realisiert werden.
- Auf dem Areal des Kirschenackers wurde die erste Etappe der Wohnüberbauung in Angriff genommen.
- Der südliche Teil der Kaserne Bern (Stallungen) wurde für zivile Nutzungen umgebaut.
- Für die beiden S-Bahn Haltestellen wurde das Planungsgenehmigungsverfahren eingeleitet. Eine Inbetriebnahme ist auf Ende 2004 geplant.
- Für eine Reihe von Gebieten wurden oder werden die zonenrechtlichen Vorschriften angepasst oder Wettbewerbe durchgeführt: u.a. Stauffacher, Umfeld S-Bahn, Mösli, Wettbewerb Wankdorfplatz.

Auslöser für die Aktualisierung des Richtplans von 1996/2000 waren die Zonenplanänderungen Mösli, Schermen und im Umfeld der S-Bahn Station. Um die Voraussetzung für die Genehmigung der UeO's zu schaffen, war eine Aktualisierung des Richtplans notwendig.

2. Zielsetzung/Auftrag

Der Richtplan ESP Wankdorf aus dem Jahre 1996 soll in den Bereichen Nutzung und Umwelt soweit überprüft werden, dass die Planungen zum Stationsumfeld, sowie die Planungen Schermen und Mösli genehmigt werden können.

Der Auftrag an das Planungsbüro ecoptima umfasste insbesondere die Überprüfung der Nutzungen und Potentiale. Auf der Grundlage dieser Überprüfung wurden die entsprechenden Stellen im Richtplan aktualisiert (Koordinationsblatt N01, Art und Mass der Nutzung). Das Ingenieurbüro Roduner BSB + Partner untersuchte die Auswirkungen auf die Verkehrssituation und nahm eine Anpassung des Fahrleistungsmodells vor. Anschliessend wurde das Koordinationsblatt U01 (Umwelt) grundsätzlich überarbeitet. Die Regelungen zur Parkierung im Koordinationsblatt V04 (1. Harmonisierung der kommunalen Parkplatzansätze für das Gebiet ESP Bern-Wankdorf) werden wegen den kantonalen Bestimmungen (BauV Art. 49ff) hinfällig.

Für diese Aktualisierung des Richtplans ist keine Mitwirkung notwendig, weil bereits bei den angesprochenen Zonenplanänderungen mitgewirkt werden konnte.

Die Berücksichtigung der Infrastrukturvorhaben Sanierung Wankdorfplatz inklusive Verlegung der Autobahnanschlüsse Papiermühlestrasse, 2. Etappe Bahn 2000 viertes Streckengleis sowie die geplante strategische Arbeitszone (SAZ) Mösli sind nicht Gegenstand der vorliegenden Richtplanänderung. Diese Projekte sollen im Rahmen der vorgesehenen Gesamtrevision des Richtplans ESP Wankdorf auf Ende 2004 mit den Teilgebietsabgrenzungen koordiniert werden.

B Nutzung

Die neuen Nutzungen und Potentiale wurden auf der Basis der vorhandenen Grundlagen (Zonenvorschriften, UeO's) und nach Abklärungen mit den Fachstellen bei der Stadt, den Gemeinden und dem Kanton erstellt. In einer Arbeitsgruppe wurden die Resultate konsolidiert und verabschiedet.

Nachfolgend sind die wichtigsten Änderungen in den Teilgebieten des ESP's Wankdorf zusammengefasst:

Teilgebiet 1 (Umfeld S-Bahn-Station)

	Bestand 1996	Potential 1996	Potential 2000	Potential 2002	Δ Potential 1996-2000	Δ Potential 2000-2002
Arbeiten	260	160	160	240	0	80
Kern	20	35	35	38	0	3
Wohnen	40	5	5	7	0	2
Total	320	200	200	285	0	85

Alle Zahlen in 1000 m² BGF

Durch die Öffnung der I/G – Zonen für Dienstleistungsbetriebe wurde das maximale Nutzungspotential beträchtlich erhöht. Ein grosser Teil der Mehrnutzung von 85'000 m² BGF entfällt dann auch auf den Bereich Arbeiten.

Teilgebiet 2 (Publikumsorientierte Zonen)

	Bestand 1996	Potential 1996	Potential 2000	Potential 2002	Δ Potential 1996-2000	Δ Potential 2000-2002
Arbeiten	50	-15	-15	-15	0	0
Kern	35	70	70	85	0	15
Wohnen	0	0	0	0	0	0
Total	85	55	55	70	0	15

Alle Zahlen in 1000 m² BGF

Die realisierten bzw. sich im Bau befindenden Grossprojekte (Nationalstadion Wankdorf, NAHA 2, Hotelneubau Guisanplatz) waren bereits im Richtplan von 1996 als Potential erfasst.

Das neue Eisstadion soll im Raum der vorderen Allmend entstehen. Für das neue Eisstadion ergeben sich dadurch zusätzliche 15'000 m² BGF Kernnutzung. Man geht davon aus, dass im neuen Eisstadion durchschnittlich 50 Events à 10'000 Zuschauer pro Jahr stattfinden werden.

Teilgebiet 3 (Periphere Arbeitszonen)

	Bestand 1996	Potential 1996	Potential 2000	Potential 2002	Δ Potential 1996-2000	Δ Potential 2000-2002
Arbeiten	400	70	150	320	80	170
Kern	30	5	5	5	0	0
Wohnen	20	0	0	0	0	0
Total	450	75	155	325	80	170

Alle Zahlen in 1000 m² BGF

Zonenplanänderungen im Schermen-Areal und im Mösli Ostermundigen führten zu grossen (zusätzlichen) Nutzungspotentialen im Bereich Arbeiten. Das neugeschaffene Potential im Schermen-Areal beträgt 160'000 m² BGF (davon wurden im April 2000 bereits 80'000 m² BGF in den Richtplan aufgenommen), dasjenige für die Arbeitszone Mösli 90'000 m² BGF. Im Gebiet Mösli angrenzend an die kommunale Arbeitszone Mösli, sieht der Kanton Bern gemäss kantonalem Richtplan eine strategische Arbeitszone vor. Diese ist im Teilgebiet 3 nicht berücksichtigt.

Teilgebiet 4 (Militärische Anlagen)

	Bestand 1996	Potential 1996	Potential 2000	Potential 2002	Δ Potential 1996-2000	Δ Potential 2000-2002
Arbeiten	210	-50	-50	20	0	70
Kern	0	70	70	20	0	-50
Wohnen	0	0	0	10	0	10
Total	210	20	20	50	0	30

Alle Zahlen in 1000 m² BGF

Der Richtplan von 1996 sah für die militärisch genutzten Gebiete eine Verlagerung von Arbeitsnutzung hin zu Freizeitnutzung vor. Aus heutiger Sicht ist diese verkehrsintensive Nutzung fraglich und wird im aktualisierten Richtplan durch Arbeitsnutzung kompensiert.

Teilgebiet 5 (Periphere Wohnstandorte)

	Bestand 1996	Potential 1996	Potential 2000	Potential 2002	Δ Potential 1996-2000	Δ Potential 2000-2002
Arbeiten	25	5	5	5	0	0
Kern	0	5	5	5	0	0
Wohnen	85	105	105	105	0	0
Total	110	115	115	115	0	0

Alle Zahlen in 1000 m² BGF

Keine Veränderungen gegenüber Richtplan von 1996.

Teilgebiet 6 (Grünzonen)

	Bestand 1996	Potential 1996	Potential 2000	Potential 2002	Δ Potential 1996-2000	Δ Potential 2000-2002
Arbeiten	0	0	0	0	0	0
Kern	0	0	0	0	0	0
Wohnen	0	0	0	0	0	0
Total	0	0	0	0	0	0

Alle Zahlen in 1000 m² BGF

Keine Veränderungen gegenüber Richtplan von 1996.

Total ESP-Perimeter

	Bestand 1996	Potential 1996	Potential 2000	Potential 2002	Δ Potential 1996-2000	Δ Potential 2000-2002
Arbeiten	945	170	250	570	80	320
Kern	85	185	185	153	0	-32
Wohnen	145	110	110	122	0	12
Total	1175	465	545	845	80	300

Alle Zahlen in 1000 m² BGF

Gesamthaft ergeben sich **Mehrnutzungen von 300'000 m² BGF**. Ein grosser Teil des neu-geschaffenen Potentials entfällt auf den Bereich Arbeiten. Bei der verkehrsintensiven Kern-nutzung wird eine Abnahme angestrebt. Zusätzliche Potentiale im Bereich Wohnen sind punktuell möglich.

Auf der Grundlage der oben beschriebenen Entwicklungen wurde das Koordinationsblatt N 01 (Art und Mass der Nutzung) und die dazugehörige Karte aktualisiert. Die Potentiale „Horizont“ und „Langfristig“ gemäss des Richtplans von 1996 werden neu als ein Wert „Potential“ im abgeänderten Koordinationsblatt aufgeführt.

C Verkehr und Umwelt

1. Verkehrsaufkommen

Durch den Ausbau der Entwicklungsschwerpunkte entsteht lokal Mehrverkehr von Personenfahrzeugen und Lastwagen. Dies ist nicht vermeidbar, wenn der ESP in seiner Rolle als „Schwerpunkt“ die neuen Nutzungen an die verkehrsgünstige Lage (öV und Strasse) nahe an die Stadt bringen soll. Ein kurz- bis mittelfristig vergrössertes Verkehrsaufkommen in der Umgebung eines ESP lässt sich rechtfertigen, wenn mit der Konzentration der Siedlungsentwicklung langfristig eine generelle Verminderung des motorisierten Verkehrs (kürzere Fahrtenlänge; besserer Modalsplit) für die Region als Ganzes erreicht werden kann.

Die Beurteilung der Umweltauswirkungen basiert auf der Ermittlung des Verkehrsaufkommens, die in Beilage 2 dargestellt ist. Die Anzahl Personen pro 100m² BGF und Tag bilden Ausgangspunkt der Berechnung. In Abhängigkeit der verschiedenen Nutzungsarten werden ferner der Modalsplit, der Autobesetzungsgrad, der Primärkundenanteil, der Realisierungsgrad und die Anzahl Betriebstage pro Woche berücksichtigt.

Für einzelne Vorhaben wurde im Rahmen des Planerlassverfahrens das maximale Verkehrsaufkommen (DTV) festgelegt. Dazu gehören das Nationalstadion Wankdorf (4'000 Fahrten pro Tag), der Hotelneubau Guisanplatz (380 Fahrten pro Tag), die NAHA 2 (300 Fahrten pro Tag), Zonenplanänderung „Arbeitszone Mösl“ (+1'800 Fahrten pro Tag). Diese Fahrtenzahlen sind in der Tabelle von Beilage 2 berücksichtigt. Als Ersatz für das Eisstadion soll im Raum der vorderen Allmend ein Neubau entstehen. Es kann davon ausgegangen werden, dass hier rund 50 zusätzliche Events à ca. 10'000 Besucher pro Jahr stattfinden werden, was einem DTV von rund 280 Fahrten pro Tag entspricht.

Gerundet ergeben sich für das Jahr 2015 folgende zusätzliche Fahrten (DTV) im ESP Wankdorf:

	mit Wohnen		ohne Wohnen
Teil 1: Umfeld S-Bahn	2'150	Fahrten	2'100 Fahrten
Teil 2: publikumsorientierte Zonen	6'000	Fahrten	6'000 Fahrten
Teil 3: periphere Arbeitszonen	4'400	Fahrten	4'400 Fahrten
Teil 4: militärische Anlagen	550	Fahrten	550 Fahrten
Teil 5: periphere Wohnzonen	1'700	Fahrten	400 Fahrten
Total:	<u>14'800</u>	<u>Fahrten</u>	<u>13'450 Fahrten</u>

Sensitivität

Die ermittelte Verkehrsentwicklung basiert auf Grundlagendaten, Erfahrungszahlen und Annahmen, die immer mit gewissen Unsicherheiten behaftet sind. Infolge der grossen Flexibilität des Richtplanes und der erwähnten Unsicherheiten ist bei der Gesamtfahrtenzahl mit einer Abweichung in der Grössenordnung von schätzungsweise $\pm 20\%$ zu rechnen. Diese Abweichungen können entstehen, wenn die angesiedelten Betriebe mehr oder weniger kundenintensiv sind, oder ihre Arbeitsplatzdichte höher oder tiefer liegt als angenommen. Ferner können sich die Nutzungszusammensetzung, der Realisierungsgrad, der Modalsplit, der Autobesetzungsgrad usw. bis ins Jahr 2015 anders entwickeln als angenommen.

2. Begrenzung der emissionsseitigen Luftbelastung

Die schweizerische Umweltschutzgesetzgebung will Menschen, Tiere und Pflanzen, ihre Lebensgemeinschaften und Lebensräume gegen schädliche oder lästige Einwirkungen schützen. Für die Lufthygiene bedeutet dies, dass die Verkehrsentwicklung und die Umweltverträglichkeit aufeinander abgestimmt werden müssen (Koordinationsinstrument: Fahrleistungsmodell [7]).

Mit der Konzentration von neuen Arbeitsplätzen in den Entwicklungsschwerpunkten mit optimaler öV-Erschliessung erhofft man sich auch eine Verlagerung von bestehenden, dispers verteilten Arbeitsplätzen aus dem ganzen Stadtgebiet an diese Standorte. Damit kann stadtweit eine Reduktion des Pendler- und Arbeitsverkehrs erreicht werden. Unter diesem Gesichtspunkt der gesamträumlichen Verbesserung kann die zulässige Gesamtfahrtzahl von rund **15'000 Fahrten DTV** für den ESP Wankdorf aus lufthygienischer Sicht gemäss Massnahmenplan Luftreinhaltung als zulässig betrachtet werden.

Die heutige Verkehrsnachfrage im Einzugsbereich der S-Bahn-Station Wankdorf kann anhand der spezifischen Verkehrspotentiale (SVP) auf rund 13'000 bis 14'000 PW-Fahrten pro Tag geschätzt werden. Mit der Inbetriebnahme der S-Bahnstation wird sich der Modalsplit zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs verbessern und der motorisierte Individualverkehr im ESP Bern-Wankdorf um schätzungsweise **3'000 bis 4'000 Fahrten/Tag** abnehmen.

Die ermittelten Fahrten aus Kapitel 3 (Total 14'800 \pm 20%) liegen somit innerhalb der lufthygienischen Zielvorgabe, sofern keine unvorhergesehenen Verkaufsnutzungen und verkehrintensiven Vorhaben über den beschriebenen Nutzungsrahmen hinaus angesiedelt werden.

Dem ESP Bern-Wankdorf ist unter Vorbehalt der lokalen Verträglichkeiten für verkehr-intensive Vorhaben von Seite des Kantons (ESP-Programm) und der Region (Richtplan verkehr-intensive Vorhaben VIV Region Bern, VRB) ein Fahrtenkontingent von total 6'500 - 7'500 Fahrten/Tag DTV zugeteilt worden, das im emissionsseitig verträglichen Gesamtverkehrsaufkommen von 15'000 Fahrten (DTV) integriert ist. Von Seite des Kantons sind es 3'800 Fahrten aus dem ESP-Programm und von Seite der Region VRB sind es 2'700 Fahrten aus dem Einkaufs- und Freizeitbereich.

Für verkehr-intensive Vorhaben (VIV) gilt ferner:

- Für den Neubau oder die Erweiterung eines verkehr-intensiven Vorhabens (VIV) muss der Nachweis erbracht werden, dass im Mass der erzeugten Neufahrten ein Fahrtenkredit aus dem Fahrleistungsmodell zur Verfügung steht und die Standortanforderungen gemäss kantonaalem Richtplan erfüllt werden. Diese Standortanforderungen sind im ESP Bern-Wankdorf grundsätzlich erfüllt.
- Die Fahrleistungskontingente werden dem Standort ESP-Wankdorf im Richtplan verkehr-intensive Vorhaben VIV Region Bern (Regionaler Richtplan Teil 1) und im Rahmen des kantonalen ESP-Programmes zugeteilt.
- Im Rahmen der Nutzungsplanungen und der Baubewilligungen sind stufengerecht abzuklären und zu regeln:
 - die Zuteilung der Fahrleistungskredite für verkehr-intensive Vorhaben (VIV) auf die einzelnen Parzellen
 - die Umrechnung auf Fahrten
 - die Einhaltung der lokalen Belastbarkeiten
 - die Umsetzung eines Fahrten-Controllings

3. Belastung und Belastbarkeiten des Strassennetzes

In Beilage 3 ist die Verkehrsbelastung des Strassennetzes (in Fz/Tag DTV) infolge des ESP-Neuverkehrs dargestellt. Die Umlegung der Fahrten auf das Strassennetz erfolgte mit dem „Tropfenmodell“ des VRB, welches die Wunschlinien mit dem Gravitationsansatz ermittelt. Voraussetzung bei der Umlegung des Verkehrs auf das Strassennetz ist, dass der MIV möglichst direkt auf das Basisnetz und zu den Autobahnanschlüssen geleitet wird und die Wohnquartiere nicht durch quartierfremden Verkehr belastet werden.

Die Betrachtung der Umweltaspekte beschränkt sich auf die wesentlichen zwei Elemente Lärm und Luft. Der Nachweis der Belastbarkeiten konzentriert sich auf die Auswirkungen des Mehrverkehrs infolge der neuen ESP-Nutzungen bis ins Jahr 2015.

Luft

Nachfolgend sind die wesentlichen Strassenabschnitte, die Ausgangsbelastung 2000 und die zu erwartende Mehrbelastung infolge der Entwicklung des ESP sowie die Belastbarkeit nach Anleitung des KIGA dargestellt. Überschreitungen der zulässigen Belastbarkeiten werden **fett** markiert.

Nr.	Strasse	DTV heute Fz/Tag	Zusatzverkehr ESP Ausser- holligen DTV Fz/Tag	Lokale Belastbarkeit aus der Sicht der Luftreinhaltung Fz/Tag DTV		
				Kat.	einfach	3-fach
A	Stauffacherstrasse (Brüggli)	5'700	350	AM	1'400	4'200
B	Standstrasse	11'000	1'800	AM	950	2800
C	Winkelriedstrasse	23'100	1'500	AM	0	0
D	Papiermühlestrasse zur Laubegg- strasse	12'700	2'900	AM	800	2'400
E	Papiermühlestrasse nördlich Stadion	19'500	4'200	AL	600	1'800
F	Papiermühlestrasse in Ittigen	14'200	600	AM	650	1'900
G	Schermenweg (Wankdorfplatz - A6)	20'600	4'000	AL	520	1'560
H	Bolligenstrasse (A6- Milchstrasse)	18'900	4'800	AL	700	2'100

Beurteilung:

Bereits mit dem heutigen Verkehrsaufkommen und trotz den technischen Verbesserungen am Fahrzeugpark bis ins Jahr 2015 werden die absehbaren Luftbelastungen am Basisnetz in der Stadt Bern die Grenzwerte weiterhin überschreiten oder weisen nur eine geringe Reserve auf. Wesentliche Überschreitungen der Belastbarkeiten sind in der Papiermühlestrasse südlich des Wankdorfplatzes, an der Achse Winkelriedstrasse-Standstrasse und an der Achse Schermenweg-Bolligenstrasse zwischen Wankdorfplatz und Milchstrasse zu erwarten. Dieses Problem besteht grundsätzlich unabhängig der ESP-Projekte und ist mit übergeordneten planerischen Mitteln zu lösen (z.B. im Rahmen von STEK und der Regionalplanung des VRB). Andererseits kann eine kurzfristige, lokale Überbelastung bei den Autobahnzufahrten vertreten werden, wenn durch die günstige Lage des ESP die Gesamtemissionen langfristig geringer ausfallen.

Lärm

Nachfolgend ist aufgrund der ermittelten Verkehrsbelastungen die zu erwartende Lärmpegelzunahme zusammengestellt. Es wird davon ausgegangen, dass die Verkehrszusammensetzung (Schwerverkehr/PW-Verkehr) nicht wesentlich ändert.

Nr.	Strasse	DTV heute Fz/Tag	Zusatzverkehr ESP Wankdorf	DTV 2015 Fz/Tag	Mehrbelastung Lärm dB (A)
A	Stauffacherstrasse (Brüggli)	5'700	350	6'050	+ 0.5
B	Standstrasse	11'000	1'800	12'800	+ 0.6
C	Winkelriedstrasse	23'100	1'500	24'600	+ 0.3
D	Papiermühlestrasse zur Laubegg- strasse	12'700	2'900	15'600	+ 0.9
E	Papiermühlestrasse nördlich Stadi- on	19'500	4'200	23'700	+ 0.8
F	Papiermühlestrasse in Ittigen	14'200	600	14'800	+ 0.2
G	Schermenweg (Wankdorfplatz - A6)	20'600	4'000	24'600	+ 0.8
H	Bolligenstrasse (A6- Milchstrasse)	18'900	4'800	23'700	+ 1.0

Beurteilung:

Die Lärmpegelzunahme infolge des induzierten Mehrverkehrs darf nicht dazu führen, dass die Immissionsgrenzwerte überschritten werden oder durch die Mehrbelastung einer sanierungspflichtigen Verkehrsanlage wahrnehmbar stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden (Art. 9 LSV). Die Lärmzunahme auf dem Basisnetz ist infolge der bereits vorhandenen hohen Belastungen kaum wahrnehmbar und wird mit den Lärmschutzmassnahmen nach Lärmsanierungskonzept gelöst. In den Quartierstrassen reagiert die Lärmwahrnehmung jedoch empfindlicher auf den Mehrverkehr. Hier sind Massnahmen zur Vermeidung von quartierfremdem Verkehr erforderlich. Im Baubewilligungsverfahren sind die flankierenden Massnahmen aufzuzeigen und deren Realisierung sicherzustellen, welche notwendig sind um den Verkehr direkt auf das Basisnetz zu leiten.

Die Pegelzunahmen liegen in allen untersuchten Strassenabschnitten innerhalb des kritischen Wertes der Wahrnehmbarkeit von 1 dB(A).

Technische Kapazitäten

Im ESP Wankdorf sind gewisse Infrastrukturausbauten nötig, um einen verstetigten Verkehrsfluss zu ermöglichen. Bei der Sanierung des Strassennetzes im Bereich Wankdorfplatz ist ein Kapazitätsausbau von rund 30% nötig, der die zusätzlichen Verkehrsbelastungen (siehe Beilage 3 ESP-Neuverkehr; generelle Verkehrsentwicklung usw.) berücksichtigt.

4. Parkplatznorm

Die Lage der Entwicklungsschwerpunkte ist so gewählt, dass ein überdurchschnittlich grosser Teil des Verkehrs mit den öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt werden kann. Dies bedeutet, dass die Anwendung der gültigen Parkplatznorm (BauV, Art. 49 ff) zu einem Überangebot an Parkplätzen führen würde. Dies kann sich ungünstig auf den Modalsplit auswirken und das hoch gesteckte Ziel gefährden. Die Abschätzung des Grundbedarfs ergibt für die vorgesehenen Arbeitsnutzungen ca. 5'600 neue Parkplätze, die bei durchschnittlich 3.5 Fahrten pro Parkplatz ein Verkehrsaufkommen von rund 19'500 Fahrten (DTV) erwarten lassen, was über der Fahrtenzahl gemäss Kap. 3 liegen würde.

Es wird deshalb vorgeschlagen, dass innerhalb des ESP Wankdorf die Parkplatznorm gegenüber der BauV in ausgewählten Gebieten zugunsten des besseren Modalsplits wie folgt reduziert resp. begrenzt wird:

Im Umfeld der S-Bahnstation Wankdorf (Perimeter UeO Umfeld S- Bahn-Stationen Wankdorf) wird der PP-Bedarf nach BauV Art. 49 ff auf **75 % der Minimalwerte** für Stadt und Agglomeration reduziert.

Laut der Studie [6] ist für den Gesamtverkehr im ESP-Wankdorf ein mittlerer Ziel-Modalsplit von **max. 35% MIV** zu erreichen, damit die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes und die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung gewährleistet werden kann. Je nach Qualität der öV-Erschliessung schwankt der MS zwischen 30% - 40%. Bei besonderen Verhältnissen, die zur Abweichung vom Grundbedarf nach BauV führen, sind bei der Fahrtenprognose (Nachweis nach Art. 53 Abs. 4 BauV) der Ziel-Modalsplit nachzuweisen oder die Zusatzfahrten mit Fahrtenkontingenten für verkehr-intensive Vorhaben VIV (Fahrleistungsmodell) zu begründen.

Im übrigen ESP gilt die BauV, wobei möglichst die Anwendung der unteren Werte der Bandbreite erwünscht ist. Es stellt sich ferner die Frage, falls ein Bauherr den Parkplatzbedarf nach BauV in einem vertretbaren Rahmen freiwillig reduziert, um die Benützung des öffentlichen Verkehrs zu fördern, ob eine Befreiung von der Ersatzabgabepflicht ermöglicht werden soll (Anreizsystem).

Die Frage der Parkierung bei Grossanlässen oder beim P+R wird im Koordinationsblatt V 04 geregelt.

5. Angebot öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr

Die Massnahmen zum Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes und des Langsamverkehrs werden in den Koordinationsblättern V01, V02 und V03 beschrieben. Sie sind die Voraussetzung dafür, dass ein günstiger Modalsplit erreicht und der Verkehr im Strassennetz verstetigt werden kann. Von besonderer Bedeutung sind nebst den Zubringerlinien des öffentlichen Verkehrs auch attraktive Radwege zur S-Bahnstation besonders für die Gebiete Schermen und Mösl. Sie liegen in idealer Velodistanz zur S-Bahnstation.

6. Anpassung des Koordinationsblatts U 01

Seit der Erarbeitung des Richtplans ESP-Wankdorf 1996 sind die Arbeiten für den neuen Massnahmenplan Luftreinhaltung des Kantons Bern [7] durchgeführt und abgeschlossen worden. Das im Richtplan 96 verwendete Konzept des Entwicklungsbonus wurde durch die Regelung mit dem Fahrleistungsmodell ergänzt. Mit diesem Element sollen die emissionsseitigen Ziellücken beim motorisierten Personenverkehr bis ins Jahr 2015 geschlossen werden und die raumplanerischen Belange mit denjenigen der Luftreinhaltung und des Klimaschutzes abgestimmt werden.

Ausserdem hat der Regierungsrat die Parkplatzvorschriften in der BauV neu geregelt.

Aus diesen Gründen hat es sich gezeigt, dass das Koordinationsblatt U 01 grundsätzlich überarbeitet werden musste. Dabei wurde Wert darauf gelegt, dass die Aussagen stufengerecht (Richtplanung) sind.

Im überarbeiteten Koordinationsblatt U 01 werden das Verkehrsaufkommen, die Parkplatznorm, die Luftreinhaltung, der Lärmschutz in den Quartieren, das Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie die flankierenden Massnahmen zum Schutz der Umwelt koordiniert.

7. Erschliessungserfordernisse und flankierende Massnahmen

Der Entwicklungsschwerpunkt lässt sich technisch und bezüglich Umweltverträglichkeit nur realisieren, wenn aufgrund von Rahmenbedingungen und flankierenden Massnahmen unerwünschte Auswirkungen auf die Quartiere und die Umwelt vermieden werden. Diese sind im Rahmen der Planungs- bzw. Baubewilligungsverfahren zu prüfen.

Rahmenbedingungen:

- Realisierung der S-Bahnstation Wankdorf
- Kapazitätserhöhung des Strassennetzes im Bereich Wankdorfplatz / Autobahnanschluss
- Für das Gebiet Stauffacherstrasse ist der vollständige Anschluss der Stauffacherstrasse an die Papiermühlestrasse erforderlich.
- In der Geschäfts- und Gewerbezone der UeO Umfeld der S-Bahn-Stationen Wankdorf sind maximal 20% der Bruttogeschossfläche für Ladengeschäfte, Gaststätten und Freizeiteinrichtungen zulässig
- reduziertes Parkplatzangebot in Gebieten mit erhöhtem Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs
- Umsetzung des Koordinationsblattes V 04 (Grossanlässe und P+R) zum Schutz der benachbarten Quartiere
- Etappieren der Überbauung entsprechend der Realisierung der Infrastrukturausbauten

flankierende Massnahmen:

- Massnahmen zur Verkehrsbegrenzung und -beruhigung in den Quartierstrassen. Dies gilt namentlich auch für die Stauffacherstrasse beim Bahnübergang zwischen Scheibenstrasse und Standstrasse
- Ausbau des Bus- und Tramnetzes gemäss den Richtplänen als Zubringer zur S-Bahnstation
- Ausbau des Wegnetzes mit direkten, sicheren und attraktiven Verbindungen zugunsten des Langsamverkehrs gemäss den Richtplänen insbesondere als Zubringer zur S-Bahnstation und den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (z.B. Schermenreal / Mösli zur S-Bahnstation)
- Umsetzen des Lärmsanierungskonzeptes in den betroffenen Wohnquartieren, je nach Bauvorhaben, welche Auswirkungen auf die jeweiligen Strassen haben können (unterbinden von Schleichverkehr auf Quartierstrassen).

8. Dokumentation / Grundlagen

- [1] Umweltbericht Entwicklungsschwerpunkt Bern-Wankdorf, Dr. Graf AG, Bern
- [2] Verkehrsstudie Bern-Wankdorf, Arbeitsgemeinschaft Planungsbüro J. Dietiker, Windisch und D. Buchhofer, Umwelt- und Bauingenieure, Thun
- [3] ZPP Wankdorf: Bericht zu den umweltrelevanten Auswirkungen, Emch + Berger AG
- [4] Räumliches Stadtentwicklungskonzept (STEK), Gemeinderat Stadt Bern
- [5] Lärmschutz an Stadtstrassen, Sanierungskonzept, Amt für Umweltschutz und Lebensmittelkontrolle der Stadt Bern
- [6] Öffnung I/G-Zonen für Dienstleistungsbetriebe innerhalb der ESP- Perimeter Wankdorf und Ausserholligen, Bericht nach Art. 47 RPV, Ingenieurbüro Roduner
- [7] Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2000 / 2015, Amt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (KIGA) Abteilung Umweltschutz

9. Glossar

Primärkundenanteil:	Anteil der Hauptaktivitäten an der Gesamtzahl der Aktivitäten im ESP bei einem Besuch (Berücksichtigt die Mehrfacherledigungen)
VIV:	„Verkehrsintensive Vorhaben“ (VIV) sind überdurchschnittliche Anlagen gemäss Massnahmenplan zur Luftreinhaltung vom 20. Juni 2001.
Fahrleistungsmodell:	Das Fahrleistungsmodell ist das Koordinationsinstrument im Massnahmenplan zur Luftreinhaltung vom 20. Juni 2001 zur Abstimmung der Verkehrsentwicklung auf die emissionsseitigen Ziele der Luftreinhaltung.
Überdurchschnittliche Anlage:	Anlage, die ein Verkehrsaufkommen von mehr als 2'000 Fahrten pro Tag verursacht.
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr entspricht der Verkehrsmenge, die einen Querschnitt im Jahr durchfährt dividiert durch 365 Tage.
Realisierungsgrad:	Als Realisierungsgrad gilt hier der Anteil der bis ins Jahr 2015 realisierten Nutzung an der nach dem Richtplan maximal möglichen Nutzung.
Autobesetzungsgrad:	Durchschnittliche Anzahl Personen in Personenwagen
Modalsplit:	Der Modalsplit zeigt den Anteil der einzelnen Verkehrsmittel an den Fahrten des ESP.

D Weiteres Vorgehen

Im Rahmen einer Gesamtrevision des Richtplans soll die Überprüfung und Aktualisierung aller Koordinationsblätter bis Ende 2004 vorgenommen werden. Dabei sind die Überlegungen zur Sanierung Wankdorfplatz, 2. Etappe Bahn 2000 sowie der strategischen Arbeitszone (SAZ) Mösli miteinzubeziehen.

Sind wegen konkreten Arealplanungen Anpassungen des Richtplans vor dem Zeitpunkt der Gesamtrevision erforderlich, so soll gleichzeitig mit der Arealplanung eine entsprechende teilweise Änderung des Richtplans ESP Wankdorf vorgenommen werden.

Anhang

- Anhang 1: Nutzungen, Übersicht nach Kleinquartieren und Nutzungskategorien
- Anhang 2: Berechnung des Verkehrsaufkommens
- Anhang 3: zusätzliche Verkehrsbelastung infolge neuer Nutzungen

ESP-Wankdorf / Nutzung

Übersicht BGF m2 nach Flächenkategorien und Kleinquartiere

Kleinquartier-Nummer	Flächenkategorien											Total
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	
SVP:	3.0	3.0	5.0	8.0	10.0	35.0	10.0	4.0	2.0	5.0	0.3	
MS (MIV)	80%	80%	60%	35%	40%	55%	50%	30%	40%	40%	30%	
K26200	79'797								881			80'678
Bestand												
Abzug												
Potential												13'991
Wankdorf-feld	11'000		10'000	25'000	14'000				8'100			68'100
Bestand												
Abzug												
Potential												72'168
K26210	71'228								940			72'168
Bestand												
Abzug												
Potential												1'843
Stauffacher West+Mitte	1'843			45'000								45'000
Bestand												
Abzug												
Potential												87'844
K26220	84'859								2'985			87'844
Bestand												
Abzug												
Potential												39'010
Stauffacher Ost	38'120		23'000	40'000	14'000				890			132'500
Bestand												
Abzug												
Potential												40'827
K23060	38'918								1'909			40'827
Bestand												
Abzug												
Potential												0
Schermenweg Kant. Venwalg	0		7'500	7'500								15'000
Bestand												
Abzug												
Potential												15'000
Total 1	50'000	16'500	40'500	117'500	28'000				8'100			260'600
Teil 2	74'346								780			75'126
Bestand												
Abzug												
Potential												16'854
NAHA 2 / Eisstadion	16854							NAHA				75'000
Bestand												
Abzug												
Potential												0
K23020												0
Bestand												
Abzug												
Potential												0
Hotel Guisan-Platz												0
Bestand												
Abzug												
Potential												12'000
K26190												0
Bestand												
Abzug												
Potential												0
Fussball-stadion	2'000											62'500
Bestand												
Abzug												
Potential												149'500
Total 2	2'000											149'500
Teil 3												0
Bestand												
Abzug												
Potential												0
K23050-70												0
Bestand												
Abzug												
Potential												160'000
Schermen												0
Bestand												
Abzug												
Potential												0
K23040												0
Bestand												
Abzug												
Potential												0
Arbeitszone Galgenfeld												0
Bestand												
Abzug												
Potential												15'700
Arbeitszonen ittigen												0
Bestand												
Abzug												
Potential												25'000
Arbeitszone Mösli Gde Ostermund.												0
Bestand												
Abzug												
Potential												106'000
Total 3												306'700
Bestand												
Abzug												
Potential												306'700

36.5%

26.0%

28.5%

Kleinquartier-Nummer

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	Total
SVP:	3.0	3.0	5.0	8.0	10.0	35.0	10.0	4.0	2.0	5.0	0.3	
MS (MIV)	80%	80%	60%	35%	40%	65%	50%	30%	40%	40%	30%	

Flächenkategorien

	E	F	G	H	I	J	K
	1000				450		

Teil 4
militärische Anlagen
3.7%

Kategorie	Bestand	Abzug	Potential	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	NW	W	Total
K23020	63'315	244										450			63'315	450	63'765
								1'000							244	0	244
															1'000	0	1'000
K23040	177'209	9'999										2'725			177'209	2'725	179'934
															9'999	0	9'999
															10'000	0	10'000
K25180	67'212	12'165										582			67'212	582	67'794
												342			12'165	342	12'507
								15'200							15'200	0	15'200
K26190	92'435	19'633										779			92'435	779	93'214
												297			19'633	297	19'930
															2'000	0	2'000
Total 4	12'000							16'200				108'000	8'100		19'700	108'000	127'700

Teil 5
periphere Wohnstandorte
5.4%

Kategorie	Bestand	Abzug	Potential	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	NW	W	Total
K22260	9'415											10'877			9'415	10'877	20'292
Florama	7'877											600			7'877	600	8'477
															3'800	39'200	43'000
K23100							9'000								0	0	0
Baumgarten								26'000							0	0	0
															13'100	46'500	59'600
Kirschenacker															0	0	0
Gemeinde															0	0	0
iftigen												22'300	2'800		2'800	22'300	25'100
Total 5	9'000			9'000	2'600							108'000	8'100		19'700	108'000	127'700

Kategorie	Bestand	Abzug	Potential	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	NW	W	Total
Total	684'388	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22'128	0	0	758'734	22'908	781'642
Brutto	103'667	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2'334	0	0	120'521	2'334	122'855
Netto	64'000	16'500	308'500	185'700	86'800	15'000	12'000	50'000	116'100	8'100	10'000				636'079	113'766	749'845
															872'700		
Gesamttotal	(Bestand + Potential - Abzug)																

bisheriges Total
 NW = Nicht-Wohnnutzung
 W = Wohnnutzung
 Potential Innere Verdichtung in bestehenden Bebauung bei Potential dazugerechnet
 Nichtwohnnutzung = +3,5% / (Wohnnutzungsfläche + 2%)
 (Berechnung = Bestand - Abzug = "Bleibende Fläche" + "Verdichtungsflächen" + "Zulassungsflächen")

Parkplatz-Grundbedarf:

n =	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
P=0.25*BGF/n	320	83	1'543	929	1'085	75	100	256	4	1	8	200	50	0	0	0	0
Anz. Grosse Vorhaben X	0	0	500	400	200	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zuschläge: X*50	320	83	2'043	1'329	1'285	126	100	250	5.0	12.0	3.0	1.0	2.0	0	0	0	0
Total Grundbedarf:	2.2	2.2	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
SVP(P)=																	

Parkplatzzahl Grundbedarf: 4'474
1'150
5'624

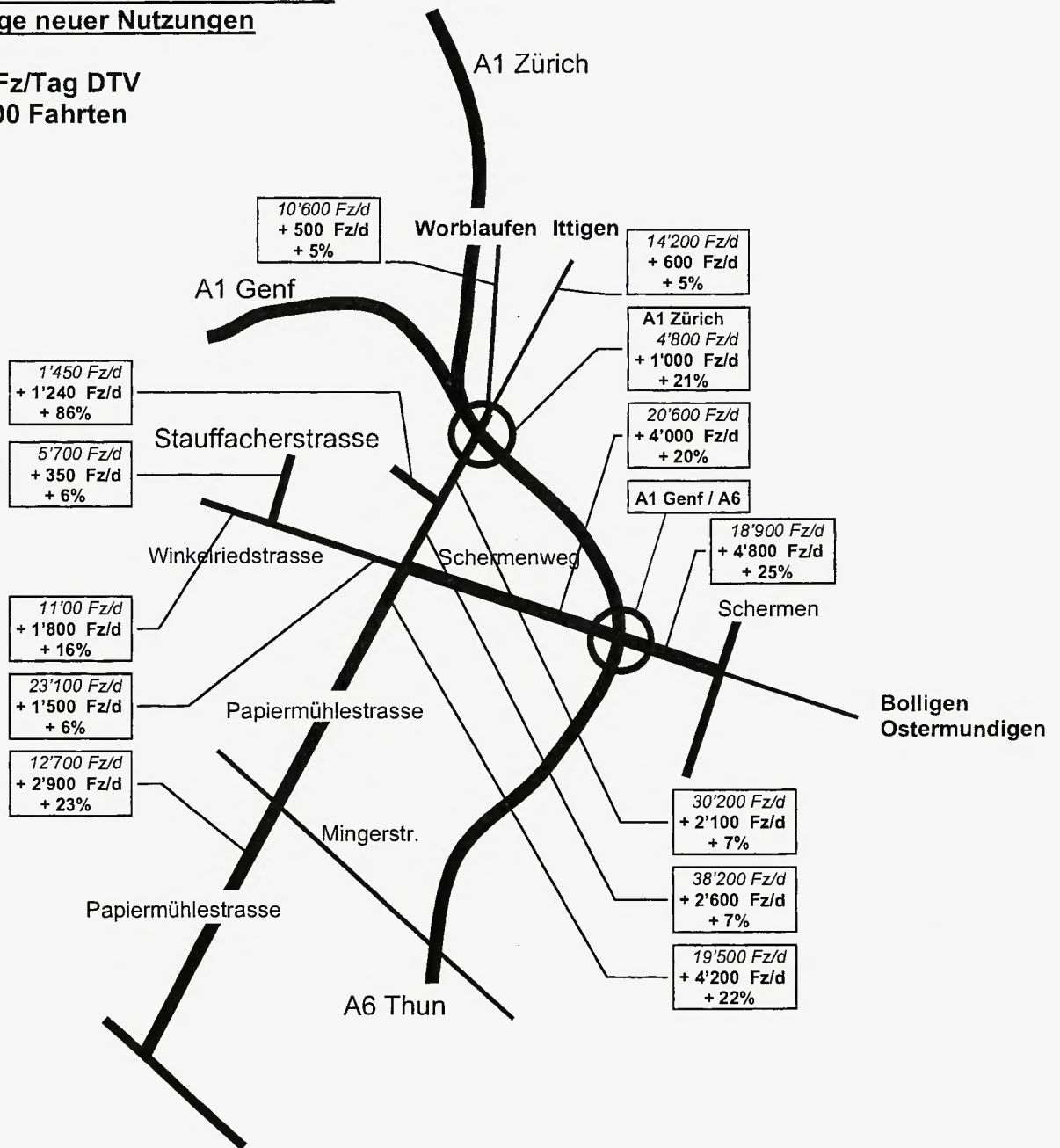
Beilage 2

Teilgebiet Nutzungs- art	Kunden/Besucher					Angestellte/Anwohner					Nutzungsmaß		
	Pers/100m ² BGF /Tag	Bew./ Pers*Tag	Primär- kunden- Anteil	MS (MIV-Ant.)	Autobe- setzungs- grad	Pers/100m ² BGF /Tag	Bew./ P*Tag	Primär- kunden- Anteil	MS (MIV-Ant.)	Autobe- setzungs- grad	Anzahl Arbeits- plätze/Ein- wohner	BGF voll [m ²]	
1 / A 1 / B 1 / C 1 / D 1 / E 1 / I	0.5 0.7 1.0 1.0 6.0 0.2	2.0 2.0 2.0 2.0 2.0 2.0	80% 80% 80% 80% 80% 80%	80% 80% 35% 35% 30% 40%	1.3 1.3 1.3 1.3 1.7 1.5	1.00 1.50 2.50 3.00 2.00 2.00	2.1 2.1 2.1 2.1 2.1 3.0	100% 100% 100% 100% 100% 100%	30% 30% 30% 30% 30% 30%	1.25 1.25 1.25 1.25 1.25 1.50	500 248 1013 3525 560 162	50'000 16'500 40'500 117'500 28'000 8'100	
Total Teil 1 Umfeld S-Bahn													
2 / A 2 / D 2 / E 2 / F 2 / G 2 / H 2 / K	0.5 1.0 8.0 50.0 1.4 3.0 100.0	2.0 2.0 2.0 4.0 2.5 2.0	80% 80% 70% 80% 100% 100%	80% 35% 40% 60% 70% 30% 30%	1.3 1.3 1.7 1.5 1.25 2.0 2.0	1.00 3.00 2.00 0.71 0.30 1.00 1.00	2.1 2.1 2.1 2.1 2.1 2.1 2.1	100% 100% 100% 100% 100% 100% 100%	35% 35% 35% 35% 35% 35% 35%	1.25 1.25 1.25 1.25 1.25 1.25 1.25	6'987 20 645 800 99 36 500 100	260'908 2'000 21'500 40'000 14'000 12'000 50'000 10'000	
Total Teil 2 publik orient. Zone													
3 / C 3 / D 3 / F	1.0 1.0 50.0	2.0 2.0 2.0	80% 100% 80%	50% 50% 70%	1.3 1.3 1.5	2.50 3.00 0.71	2.1 2.1 2.1	100% 100% 100%	40% 40% 40%	1.25 1.25 1.25	6'700 1'131 14	268'000 37'700 2'000	
Total Teil 3 Schermen													
4 / A 4 / E	0.5 8.0	2.0 2.0	80% 70%	90% 40%	1.3 1.7	1.00 2.00	2.1 2.1	100% 100%	40% 40%	1.25 1.25	120 324	12'000 16'200	
Total Teil 4 milit. Anlagen													
5 / D 5 / E 5 / I 5 / J	1.0 8.0 0.2 0.7	2.0 2.0 2.0 2.0	80% 70% 80% 80%	35% 40% 35% 40%	1.5 1.7 1.5 1.3	3.00 2.00 2.50 2.00	2.1 2.1 2.1 2.1	100% 100% 100% 100%	40% 40% 40% 40%	1.25 1.25 1.50 1.25	270 52 2'160 203	9'000 2'600 108'000 8'100	
Total Teil 5 perifer Wohnstandorte													
Total ESP													
Gesamt- total	Mittel	2.1	gewichtet			Mittel	2.1	gewichtet			Arbeitsplätze	873'700	

Teilgebiet Nutzungs- art	Art der Nutzung			Nutzungsmass			Verkehrsaufkommen									
	1P = 1 Person	BGF voll [m ²]	Realisie- rungsgrad %	BGF 2015 [m ²]	Tot. Anzahl Arbeits- plätze/Ein- wohner 2015	MIV-Fahrten Fz/Betriebs-tag Kunden	MIV-Fahrten Fz/Betriebs-tag Angest.	MIV-Fahrten Fz/Betriebs- tag/100m ²	MIV-Fahrten Fz/Betriebs-tag Total	Betriebsstage pro Woche	MIV-Fahrten Fz/Tag [DTV]	ÖV/FRFG- Bewegungen extern	Alle Bewegungen extern			
1 / A	Lager, Transport, Produktor	50'000	60%	30'000	300	154	151	1.0	305	5.0	218	815	1'450			
1 / B	Lager im OG Vielseitig nutzbarer Gewerberaum in mehrgeschossigen Gebäuden für Gewerbe	16'500	60%	9'900	149	71	75	1.5	146	5.0	104	401	705			
1 / C	Büro usw.	40'500	60%	24'300	608	109	306	1.7	415	5.0	296	1'910	2'774			
1 / D	Büroraum in mehrgeschossigen Gebäuden Off. Orientierte Nutzungen im 1. bis 3.	117'500	60%	70'500	2'115	304	1'066	1.9	1'370	5.0	978	6'404	9'283			
1 / E	Geschoss, Fitness, Ausstell., Kino, teilw. Detailhandel, Fachmarkt, Gastronomie	28'000	70%	19'600	392	332	198	2.7	530	6.0	454	2'705	3'864			
1 / I	Wohnen	8'100	80%	6'480	130	6	78	1.3	83	7.0	83	356	512			
Total Teil 1 Umfeld S-Bahn																
					3'693				2'848		2'434					
2 / A	Lager, Transport, Produktor	2'000	80%	1'600	16	8	9	1.1	18	5.0	13	31	58			
2 / D	VBS, Büroraum in mehrgesch. Gebäuden Off. Orientierte Nutzungen im 1. bis 3.	21'500	80%	17'200	516	74	303	2.2	378	5.0	270	1'104	1'699			
2 / E	Geschoss, Fitness, Ausstell., Kino, teilw. Detailhandel, Fachmarkt, Gastronomie	40'000	80%	32'000	640	843	376	3.8	1'220	6.0	1'045	3'780	6'160			
2 / F	Stadion, COOP, Detailhandel, Fachmarkt, usw.	14'000	100%	14'000	99	4'480	58	32.4	4'538	6.0	3'890	4'616	11'409			
2 / G	Hotel	12'000	80%	9'600	29	301	17	3.3	318	7.0	318	251	748			
2 / H	NAHA 2	50'000	80%	40'000	400	450	235	1.7	685	2.0	196	3'308	4'800			
2 / K	Eishalle	10'000	80%	8'000	80	2'400	47	30.6	2'447	0.8	280	14'137	20'210			
Total Teil 2																
					1'780				9'603		5'011					
3 / C	Vielseitig nutzbarer Gewerberaum in mehrgeschossigen Gebäuden für Gewerbe	268'000	80%	214'400	5'360	1'319	3'602	2.3	4'921	5.0	3'515	10'586	18'358			
3 / D	Büro usw.	37'700	80%	30'160	905	232	608	2.8	840	5.0	600	1'802	3'129			
3 / F	Büroraum in mehrgeschossigen Gebäuden Detailhandel, Fachmarkt, usw.	2'000	80%	1'600	11	597	8	37.8	605	6.0	519	498	1'630			
Total Teil 3																
					6'276				6'366		4'634					
4 / A	Lager, Transport, Produktor	12'000	80%	9'600	96	55	65	1.2	120	5.0	86	161	348			
4 / E	Off. Orientierte Nutzungen im 1. bis 3. Geschoss, Fitness, Ausstell., Kino, teilw. Detailhandel, Fachmarkt, Gastronomie	16'200	80%	12'960	259	342	174	4.0	516	6.0	442	1'497	2'495			
Total Teil 4																
					355				636		528					
5 / D	Büroraum in mehrgeschossigen Gebäuden	9'000	100%	9'000	270	34	181	2.4	215	5.0	154	434	711			
5 / E	Off. Orientierte Nutzungen im 1. bis 3. Geschoss, Fitness, Ausstell., Kino, teilw. Detailhandel, Fachmarkt, Gastronomie	2'600	100%	2'600	52	69	35	4.0	103	6.0	89	240	400			
5 / I	Wohnen	108'000	100%	108'000	2'160	81	1'210	1.2	1'290	7.0	1'290	2'946	4'882			
5 / J	Arbeiten in Wohngebiet (Ateliers, Büros)	8'100	100%	8'100	203	28	136	2.0	164	6.0	141	310	516			
Total Teil 5																
					2'685				1'773		1'673					
Total Teil 6																
					14'789											
		873'700		679'600	Arbeitsplätze und Einwohner	12'288	8'938.6		21'226		14'979	58'288	96'139			
					Potenzial 2015											

zusätzliche Verkehrsbelastung
infolge neuer Nutzungen

in MFz/Tag DTV
14'800 Fahrten



Legende:

18'900 Fz/d	DTVw heute ¹⁾
+ 4'800 Fz/d	Neuverkehr ESP
+ 25%	Zunahme in %

¹⁾ Ist-Zustand 1999, Gesamtverkehrsmodell Region Bern