

SP Bern Holligen
p.A. Peter Marbet
Bahnstrasse 68
3008 Bern

Einschreiben

Präsidialdirektion der Stadt Bern
Generalsekretariat
Fachbereich Recht
Junkerngasse 47
Postfach

3000 Bern 8

Bern, 3. Juni 2020

Einsprache

der Sozialdemokratischen Partei Bern Holligen, Verein mit Sitz in Bern,

handelnd durch Peter Marbet, Bahnstrasse 68, 3008 Bern, Vorstandsmitglied der SP Bern Holligen (Vertretungsvollmacht liegt bei)

betreffend

Öffentliche Auflage Überbauungsordnung Schwarztorstrasse/Brunnmattstrasse – Meinen-Areal

Formelles

Gemäss Publikation im amtlichen Anzeiger Region Bern vom 6. Mai 2020 läuft die Einsprachefrist bis 5. Juni 2020. Mit heutiger Postaufgabe ist diese Frist gewahrt.

Die Legitimation zur Einsprache ergibt sich aus Art. 3 der Statuten (s. Beilage).

Grundsätzliche Bemerkungen

Die SP Holligen setzt sich für eine nachhaltige Entwicklung, mehr Wohnraum, insbesondere für Familien sowie eine hohe Wohn- und Lebensqualität im Quartier ein. Die geplante Überbauung hat eine hohe Bedeutung zur Stärkung des Brunnmattquartiers als Wohnstandort. Sie ermöglicht die Realisierung von dringend benötigtem Wohnraum an zentrumsnaher Lage.

Das Meinen-Areal soll gemäss Erläuterungsbericht (S.12) in Richtung Mischnutzung mit Schwerpunkt Wohnen entwickelt werden und die Lagegunst für publikumsorientierte Nutzungen und dem Quartier dienende Nutzungen im 1. Vollgeschoss soll voll ausgeschöpft werden. Für das Meinen-Areal liege der Fokus insbesondere auf der Siedlungsentwicklung nach innen (S. 19). Der Gemeinderat strebe bis 2030 ein Bevölkerungswachstum von 12 % in Kombination mit einem moderaten Anstieg der Beschäftigten an. Ziel sei es, für die verschiedenen

Bedürfnisse Wohnraum zu schaffen, preiswerten und gemeinnützigen Wohnungsbau im Sinne der Wohninitiative zu fördern und eine gute Nutzungsdurchmischung zu erreichen.

Die öffentlichen Räume sollen aufgewertet werden. In diesem Sinne werde im Bereich des Meinen-Areals die Umgestaltung der Brunnmattstrasse zu einem Quartierzentrum angestrebt. Geschaffen werden sollen neue Grün- und Freiräume, dies auch im Hinblick auf eine Verbesserung der Biodiversität und des Stadtklimas.

Im Bereich Verkehr werde eine Veränderung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs angestrebt. Insbesondere der Veloverkehr solle gemäss Vorgabe STEK 2016 gefördert werden. Ein Teil der Umsetzung dieser Zielsetzung sei die Einführung des Velogegegenverkehrs auf der Schwarztorstrasse. Diese Zielsetzungen unterstützt die SP Holligen vorbehaltlos.

In der vorliegenden Überbauungsordnung stimmt allerdings die Theorie mit der Praxis (noch) nicht überein.

Höherer Anteil an Familienwohnungen mit 4 ½ Zimmern und mehr

Der Wohnungsmix trägt weder den Interessen des Quartiers noch den eingereichten parlamentarischen Vorstössen Rechnung. Auch wenn – gegenüber der Mitwirkungsvorlage – neu zusätzliche vier 5 ½ Zimmer-Wohnungen entstehen werden (auf Kosten von 4 x 3 ½ Zimmer-Wohnungen) so beträgt der Anteil an Familienwohnungen dennoch nur knapp 30%. Das genügt auf diesem Areal an dieser Lage nicht. Die Überbauungsordnung beinhaltet sogar eine Verschlechterung gegenüber der Mitwirkungsvorlage. Neu wären auch im Baubereich B2 im zweiten Vollgeschoss – neben Wohnungen – nicht störende Arbeitsnutzungen, Läden sowie dem Quartier dienende Nutzungen erlaubt.

Die Begründung, dass es sich um ein privates Areal handle, der Wohnungsmix nicht vorgegeben werden könne und im Wettbewerbsverfahren definiert worden sei, ist nicht nachvollziehbar. Die Stadt als Planungsbehörde kann und muss ihren Einfluss geltend machen, um ihre wohnpolitischen Ziele umzusetzen. Wenn nun die Wettbewerbsvorgaben im weiteren Planungsprozess als das Mass aller Dinge definiert werden, wird die Mitwirkung der Bevölkerung und von Quartierorganisationen zur Farce. Dasselbe gilt für den Stadtrat. Genauso gut kann argumentiert werden, dass die Planungsbehörde bei den Wettbewerbsvorgaben den Zielen des Gemeinderats zu wenig Rechnung getragen habe und dies nun zu korrigieren sei.

Es stellt sich daher grundsätzlich die Frage, wie mit Wettbewerbsverfahren und nachgelagerten Planungsverfahren umzugehen ist. Die Vorgaben des Wettbewerbsprogramms sowie die Umsetzung des Siegerprojekts müssen einen Spielraum gewähren, damit Anliegen des Quartiers auch später noch aufgenommen werden können.

Tempo 30 zwischen Loryplatz und Zieglerstrasse

Mit der Umzonung des Meinen-Areals wird die bauliche Erneuerung in der Brunnmatt fast abgeschlossen sein. Es fehlen einzig noch die beiden Parzellen, welche ursprünglich auch Bestandteil des Perimeters der Überbauungsordnung waren. Aus Sicht der SP Holligen ist jetzt der Zeitpunkt, wo auch die Stadt ihren Teil zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität zwischen Loryplatz und Zieglerstrasse leisten muss.

Entgegen den Ausführungen im Mitwirkungsbericht besteht sehr wohl ein Auftrag für die Einführung von Tempo 30 auf der Schwarztorstrasse vom Lorplatz bis mindestens zur Zieglerstrasse gemäss Stadtratsbeschluss vom 02.05.2019 (Motion Fraktion SP (Fuat

Köçer/Michael Sutter): Verbindung und Erweiterung der Pilotprojekte Tempo 30 Loryplatz und Brunnmattstrasse im Bereich Brunnmatt, Punkt 1). Wir verweisen in diesem Zusammenhang auch auf die Klimamassnahme 14 des Gemeinderates vom 22.05.2019.

Die Umsetzung dieses Auftrages ist zwar nicht Teil dieser Planung im engeren Sinne, sie kann und muss jetzt aber parallel erfolgen. Er hat einen massgebenden Einfluss auf die Lärmsituation, welche damit reduziert werden kann. Damit kann auch das geplante Quartierzentrum und die Aufenthaltsqualität im Park beim Baubereich B4.1 und B4.2 aufgewertet werden.

Für die SP Holligen ist es zentral, dass die Zielsetzungen des Gemeinderates in der Praxis, respektive in der Überbauungsordnung praktisch auch umgesetzt werden.

Anträge der SP Holligen zur Überbauungsordnung Schwarztorstrasse/Brunnmattstrasse – Meinen-Areal

Vorbemerkung zu Art. 3:

In der Brunnmatt, Teil des Bezirks Mattenhof, gibt es zu wenig grössere Wohnungen (4 ½ Zimmern und mehr). Dieses Defizit wird in der Quartierplanung Stadtteil III bestätigt (S. 19). Dort wird versprochen, dass gezielt grössere Wohnungstypologien gefördert werden sollen, um auf das Unterangebot an Wohnungen für Familien reagieren zu können.

Die Umzonung des Meinen-Areals Richtung Mischnutzung mit Schwerpunkt Wohnen ist die Chance, dieses Defizit abzubauen. Unsere Anträge, ab 2. Vollgeschoss in den Baubereichen B2, B3, B4.1 und B4.2 nur Wohnen zu gestatten, ermöglichen die breit abgestützte Forderung der Erhöhung der Zahl der grösseren Wohnungen ab 4 ½ Zimmern zu erfüllen. Sie erlauben, das Potential und die Standortqualität zugunsten des Wohnstandortes Brunnmatt für Familien optimal auszunutzen. Dies umso mehr, als die Infrastruktur für Familien bereits vorhanden ist. Kitas und Schulen sind in unmittelbarer Nähe, Einkaufsmöglichkeiten bestehen bereits heute und werden mit der vorgesehenen Überbauung des Meinen-Areals markant erweitert.

Dem Einwand, dass bei einer Erhöhung der Zahl der Familienwohnungen der nach kantonalem Gesetz geforderte Aussenraum nicht zur Verfügung gestellt werden könne, kann einfach begegnet werden.

Wir teilen zwar die Grundüberlegung, dass es richtig und wichtig ist, die Bauherrschaften zu verpflichten, den nach kantonaler Gesetzgebung vorgesehenen Aussenraum zu erstellen. Aber es gilt ebenso, die besonderen Verhältnisse im urbanen Raum und die Spiel- und Grünräume in der näheren Umgebung des Meinen-Areals miteinzubeziehen.

Innere Verdichtung erfordert grundsätzlich und bei dieser Umzonung besonders eine ganzheitliche Betrachtung und den Einbezug des in der näheren Umgebung bereits vorhandenen Spiel-, Bewegungs- und Freiraums. In kurzer Fussdistanz sind dies der Schulhausplatz, der Kocher-, Monbijou-, Cäcilien- und Inselfpark. Mit der vorliegenden Planung kann mit dem Innenhof der Bedarf insbesondere für kleine Kinder gedeckt werden, grössere Kinder bewegen sich in einem weiteren Radius. Die Inanspruchnahme der Ausnahmeregelung gemäss Art. 45 Abs. 3 der kantonalen Bauverordnung kann gut begründet werden.

Auch bei anderen Überbauungen wurden bei der Aussenraumfläche von der gesetzlichen Norm abgewichen und die vorhandenen Aussenräume in der Umgebung miteinbezogen. Ohne diese hätten die Überbauungen Gangloff-Areal, Migros Breitenrain oder Huebergass nicht so realisiert werden können.

Antrag 1 zu Art. 3 Abs. 2 (streichen Satzbestandteil):

..... Im ersten Vollgeschoss von Baubereich B2 ~~und im strassenseitigen zweiten Vollgeschoss~~ sind nur Wohnen, nicht störende Arbeitsnutzungen und dem Quartier dienende Nutzungen zulässig. Darüber ist nur Wohnen zulässig.

Begründung:

Wir beantragen, dass ab dem zweiten Vollgeschoss in diesem Baubereich nur Wohnen zulässig ist, so wie das in der Mitwirkungsvorlage des Gemeinderates festgelegt war. Weshalb hier eine Änderung vorgenommen wurde, ist für uns nicht nachvollziehbar, wurde doch im Mitwirkungsverfahren keine diesbezügliche Forderung gestellt.

Bei der Güterabwägung muss dem Wohnen Vorrang gegeben werden. Die Überbauung Schwarztorstrasse 102 bis 110 zeigt, dass in der Brunnmatt dafür eine Nachfrage vorhanden ist.

Antrag 2 zu Art. 3 Abs. 3 (streichen von Satzbestandteil):

..... den Untergeschossen und im ersten Vollgeschoss sind nur nicht störende Arbeitsnutzungen, Läden sowie dem Quartier dienende Nutzungen zulässig. ~~Im zweiten Vollgeschoss sind Wohnen, nicht störende Arbeitsnutzungen sowie dem Quartier dienende Nutzungen zulässig.~~ Darüber ist nur Wohnen zulässig.

Begründung:

Der Gemeinderat will das Meinen-Areal gemäss Erläuterungsbericht Richtung Mischnutzung mit Schwerpunkt Wohnen entwickeln. Die Lagegunst für publikumsorientierte Nutzungen und dem Quartier dienende Nutzungen im 1. Vollgeschoss sollen voll ausgeschöpft werden.

Der Antrag der SP Holligen trägt genau dieser Zielsetzung Rechnung, indem er verlangt, dass ab dem 2. Vollgeschoss in allen Baubereichen nur Wohnen zulässig ist. Auf den dringend benötigten Wohnraum ist mehr Gewicht zu legen.

Auch wenn ab 2. Vollgeschoss nur Wohnen zulässig ist, bleibt genügend Fläche und Flexibilität für die publikumsorientierten Nutzungen für das in der Quartierplanung Stadtteil III angestrebte Quartierzentrum. Es gibt heute schon Läden und Dienstleistungsbetriebe. Zu diesen gilt es ebenfalls Sorge zu tragen. Wenn auch im 2. Vollgeschoss eine Mischnutzung möglich wäre, entspräche das Angebot einem Stadtteilzentrum, was weder den Zielsetzungen der Quartierplanung Stadtteil III noch den Interessen des Brunnmattquartiers entspricht.

Antrag 3 zu Art. 5 neuer Absatz nach Abs. 5:

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

Begründung:

Wir beantragen, den in der Mitwirkungsvorlage aufgeführten Absatz wieder in die ÜO aufzunehmen. Die Stadt muss sicherstellen, dass nach der Verlegung der Haltestelle des Trams 6 stadteinwärts vor den Baubereich B3 die ÖV-Nutzenden einen geschützten Wartebereich haben. Damit ist die Verpflichtung für die Bauherrin klar.

Die Nummerierung der Absätze 6 bis 10 ist anzupassen (werden zu Absatz 7 bis 11).

Vorbemerkung zu Artikel 12:

Das STEK 2016 sieht vor, dass bei der Stadtbevölkerung der MIV-Anteil bis 2030 auf 15% reduziert und der Veloanteil auf 20% erhöht werden soll. Um diese Ziele zu erreichen, wird es unumgänglich sein, an jenen Orten, die wie das Meinen-Areal vom ÖV bestens erschlossen sind, den MIV-Anteil stärker zu reduzieren, respektive den Veloanteil stärker zu erhöhen als gemäss STEK 2016. Nur so kann die gesamtstädtische Bilanz gemäss STEK 2016 erreicht werden.

Unsere Anträge zu Art. 12 tragen zudem den Klimamassnahmen des Gemeinderates Rechnung und der Wohn- und Lebensqualität im Brunnmattquartier.

Antrag 4 zu Art. 12 Abs. 1 (neue Formulierung):

Es dürfen maximal 0.2 Abstellplätze für Motorfahrzeuge und für die übrigen Nutzungen maximal die nach Art. 52 der kantonalen Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV) definierten Minima erstellt werden.

Begründung:

Das Parkplatzangebot soll sich am autoarmen Bauen orientieren. Wir beantragen eine weitergehende Reduktion der Abstellplätze für Motorfahrzeuge. Die neuen kantonalen Vorschriften ermöglichen an diesem exzellent erschlossenen Ort gemäss Art. 17^{2a} und Art. 18^{1a} des kantonalen Baugesetzes, die Abstellplätze pro Wohnung stärker zu reduzieren: Wir fordern 0.2 Abstellplätze für Motorfahrzeuge pro Wohnung. Dass dies genügt, zeigen z.B. die Überbauung Stöckacker Süd und Huebergass. Im Übrigen entspricht unsere Forderung auch Massnahme 10 der Klimamassnahmen des Gemeinderates vom 22.05.2019.

Wer an diesem zentralen Umsteigeort des ÖV wohnt, nutzt die optimale Erschliessung durch den ÖV. Alltägliche Wege sollen zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem ÖV zurückgelegt werden. Die verlangte Reduktion der Abstellplätze ist die logische Folge dieser Zielsetzung. Die Entwicklung der autofreien Haushalte in der Stadt Bern und die Leerstände in den Einstellhallen der Umgebung zeigen, dass urbanes Wohnen den Besitz eines eigenen Autos in vielen Fällen erübrigt.

Für die übrigen Nutzungen soll die gemäss Art. 52 kantonale Bauverordnung die minimalste Zahl an Abstellplätzen erstellt werden dürfen. Die stichprobenmässige Erhebung der belegten PP für Kundinnen und Kunden bei den Grossverteilern Coop und Denner (s. Mobilitätskonzept S. 10) zeigt klar auf, dass dies für die übrigen Nutzungen genügt, auch unter dem Blickwinkel, dass das Angebot des neuen Grossverteilers vorwiegend die Bedürfnisse des Quartiers abdecken soll.

Es ist aus wirtschaftlicher Sicht für die Bauherrin günstiger und nachhaltiger, nur jene Abstellplätze erstellen zu müssen, die dann auch tatsächlich vermietet werden können. Dazu kommt, dass die Schwarztorstrasse im Sachplan Veloverkehr als Hauptverbindung geführt wird. Dies ist ein weiterer Grund für die von uns geforderte Reduktion.

Das vom Gemeinderat am 29.04.2020 genehmigte Mobilitätskonzept ist entsprechend anzupassen.

Antrag 5 zu Art. 12 Abs. 3 (neue Formulierung):

Pro Zimmer zu Wohnzwecken sind mindestens 1.5 Fahrradabstellplätze zu erstellen, davon müssen mindestens 110 ebenerdig und in der Nähe der Hauseingänge sein.

Begründung:

Die Lage des Meinen-Areals ist für Bewohnerinnen und Bewohner, für velofahrende Arbeitnehmende und für die Kundschaft sehr attraktiv. Sehr viele Bewohnerinnen und Bewohner haben zwei Fahrräder, eines für den Weg zur Arbeit, zum Einkaufen usw. und eines für Freizeit und Sport. Dazu kommen E-Bikes, Anhänger für den Transport usw. Mit der beantragten moderaten Erhöhung der Fahrradabstellplätze wird diesem Anspruch auch so eher knapp Rechnung getragen.

Das vom Gemeinderat am 29.04.2020 genehmigte Mobilitätskonzept ist entsprechend anzupassen.

Antrag 6 zu Art. 12 neuer Abs. 4:

Die Abstellplätze für Motorfahrzeuge dürfen nur an Personen vermietet werden, welche im Perimeter der Überbauungsordnung wohnen.

Begründung:

Gemäss Mobilitätskonzept (S.10) soll ermöglicht werden, dass Parkplätze an Personen vermietet werden können, die in einem Umkreis von höchstens 650 m Gehdistanz wohnen. Das wollen wir verhindern und verlangen dies mit einem neuen Absatz 4. Bereits heute gibt es in der unmittelbaren Umgebung in Einstellhallen freie Abstellplätze (z.B. Einstellhalle Hasler, Brunnhofweg, Fünf Freunde, Dennerliegenschaft usw.). Weiter auf Vorrat zu bauen ist weder wirtschaftlich noch nachhaltig. Für den beabsichtigten Abbau oberirdischer öffentlicher Abstellplätze, welchen wir befürworten, braucht es eine quartierübergreifende Sicht.

Das vom Gemeinderat am 29.04.2020 genehmigte Mobilitätskonzept ist entsprechend anzupassen.

Antrag 7 zu Art. 12 neuer Abs. 5:

Das Mobilitätskonzept ist Bestandteil der Überbauungsordnung.

Begründung:

Mit einem neuen Absatz 5 fordern wir, dass die Gültigkeit des Mobilitätskonzeptes wieder in der Überbauungsordnung erwähnt wird, so wie das in der Mitwirkungsvorlage war. Wieso dieser Absatz ohne Kommentar gestrichen wurde, das Mobilitätskonzept aber im Titel des Art. 12 enthalten ist, ist uns schleierhaft.

Das Mobilitätskonzept ist gleichwertig zu behandeln wie der Aussenraumplan, also in der Überbauungsordnung aufzuführen.

Antrag 8 zu Art. 13 neuer Absatz 3a:

Für die Anlieferungszeiten für den Baubereich B3 gilt das Mobilitätskonzept.

Begründung:

Für die Anwohnerschaft ist es zentral, dass die Vorgaben für die Anlieferungszeiten gemäss Mobilitätskonzept (S. 9) eingehalten werden und dies in der ÜO auch erwähnt wird. In der Mitwirkungsvorlage war dies der Fall. Weshalb dieser Absatz gestrichen wurde, können wir nicht nachvollziehen.

Antrag 9 zu Art. 13 neuer Absatz 5:

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

Begründung:

Die Wiederaufnahme dieses Absatzes aus der Mitwirkungsvorlage soll sicherstellen, dass diese Fusswegverbindung erstellt wird und für die Stadt ohne Kostenfolgen ist. Die öffentliche Fusswegverbindung ist in der ÜO zu sichern.

Die Nummerierung der Absätze ist anzupassen (Absatz 4 wird zu Absatz 6).

Antrag 10 zu Art. 16 Absatz 1 (neue Formulierung):

Der zulässige Wärmebedarf für Heizung und Warmwasser muss zu 100% aus erneuerbaren Energien gedeckt werden.

Begründung:

Optimalere Voraussetzungen für die 100 % Deckung des Wärmebedarfs für Heizung und Warmwasser aus erneuerbaren Energien gibt es nicht. In der Schwarztorstrasse verläuft bereits eine Fernwärmeleitung. Und wie im Mitwirkungsbericht bereits angeführt, wäre dies aus Sicht der Stadt die nachhaltigste Lösung und in Übereinstimmung mit dem Richtplan Energie und der Wärmeversorgungskarte an die Fernwärmeversorgung von ewb. Unser Antrag entspricht zudem Massnahme 1 der Klimamassnahmen des Gemeinderates vom 22.05.2019.

Wir ersuchen Sie, unseren Anträgen stattzugeben.

Mit freundlichen Grüssen



Peter Marbet, Vorstandsmitglied SP Bern Holligen

Beilagen: Statuten der SP Bern Holligen vom 26.3.86 (mit Änderungen vom 6.6.95)
Vertretungsvollmacht