



Stadtplanungsamt Bern  
Zieglerstrasse 62  
Postfach  
3001 Bern

Bern, 2. September 2020

**Öffentliche Mitwirkung Überbauungsordnung Stöckackerstrasse 33 – Ladenwandweg, Stellungnahme der SP Stadt Bern**

**Sozialdemokratische Partei  
Stadt Bern**

Monbijoustrasse 61  
Postfach 2947 · 3001 Bern

Telefon 031 370 07 90  
Telefax 031 370 07 81

bern@spbe.ch  
www.spbern.ch

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der Mitwirkung zur Überbauungsordnung Stöckackerstrasse 33 – Ladenwandweg teilzunehmen.

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

Freundliche Grüsse

Sozialdemokratische Partei der Stadt Bern

Daniel Rauch  
Co-Präsident

Michael Sutter  
Parteisekretär



## 1 Grundsatz

Die SP Stadt Bern unterstützt die Stossrichtung der ÜO Stöckackerstrasse 33 – Ladenwandweg. Die Verdichtung auf dem ewb/BLS-Areal ist ein weiterer wichtiger Entwicklungsschritt im ESP Ausserholligen. Der Standort ist für den Bau von Hochhäusern geeignet. Trotz der eher teuren Bauweise muss darauf geachtet werden, dass die Mieten nicht zu hoch ausfallen.

Wir begrüssen, dass neben Arbeits- und Dienstleistungsnutzungen auch Wohnnutzung sowie Dienstleistungsangebote und publikumsorientierte Nutzungen für die Quartierbevölkerung vorgesehen sind. Angesichts des Mangels an bezahlbarem Wohnraum in der Stadt Bern sind aus unserer Sicht aber sowohl der Anteil Wohnen von mind. 25% als auch der Anteil an preisgünstiger Wohnungen von mindestens einem Drittel zu tief angesetzt. Hier muss das städtische Unternehmen ewb stärker in die Pflicht genommen werden, einen Beitrag zur Erreichung der wohnbaupolitischen Ziele der Stadt Bern zu leisten. Zudem ist auch ein ausreichendes Angebot an Gewerbeflächen mit günstigen Mieten für das Kleingewerbe sicherzustellen.

Ohne Kenntnis des Mobilitätskonzepts und des Verkehrskonzepts, auf die in den Vernehmlassungsunterlagen verschiedentlich verwiesen wird, können die Vorschriften betreffend Mobilität (Anzahl öffentliche Veloparkplätze, Anzahl Fahrten, etc.) leider nicht abschliessend beurteilt werden. Die zulässige Zahl von 2200 Fahrten hätte aber erheblichen Mehrverkehr in den umliegenden Wohnquartieren zur Folge, was unbedingt vermieden werden muss.

Aufgrund der hervorragenden Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist der Standort ideal für möglichst autofreies Wohnen und Arbeiten geeignet. Dies ist in der ÜO entsprechend festzulegen. Nur so kann das Areal betreffend Nachhaltigkeit und CO<sub>2</sub>-Reduktion auch tatsächlich den Leuchtturm-Charakter bekommen, der immer wieder betont wird. Im Minimum ist der erweiterte Massnahmenplan Klima des Gemeinderats strikt anzuwenden (beispielsweise betreffend Abstellplätze für Motorfahrzeuge).

Aus unserer Sicht ist es zentral, dass das Areal zukünftig öffentlich zugänglich gemacht wird und damit von Anwohnenden, Arbeitnehmenden, Studierenden und Besucher\*innen genutzt werden kann. Zudem ist sicherzustellen, dass ein möglichst grosser Teil der Fläche unversiegelt ist.

Es muss ebenfalls sichergestellt werden, dass genügend Schulraum vorhanden ist, wenn die Wohnungen bezugsbereit sind. In den Mitwirkungsunterlagen finden sich dazu keinerlei Angaben. Die Entwicklung des Areals muss auch sonst eng auf die anderen Vorhaben im ESP Ausserholligen (z.B. Weyermannshaus West) abgestimmt werden. Neben dem Schulraumbedarf betrifft dies u.a. Freiflächen, Spielplätze, die Verkehrserschliessung, aber auch den Baustellenbetrieb.

Die Vorgaben der ÜO sind sehr allgemein gehalten, vieles wird erst im Wettbewerbsprogramm festgelegt. Daher ist es zentral, dass die Anliegen der Bevölkerung und der Quartierorganisationen auch dort angemessen berücksichtigt werden.



## **1 Zu den Überbauungsvorschriften**

### **Art. 4, Abs. 4: Wohnanteil**

Der vorgesehene minimale Wohnanteil von 25% ist angesichts der in Bern herrschenden Wohnungsnot und des Angebots an Büroflächen in der Region zu tief angesetzt. Wir fordern eine deutliche Erhöhung des Wohnanteils auf mind. 40%.

### **Art 7, Abs. 3: Fassadenbegrünung**

Es ist ein möglichst grosser Teil der Fassaden zu begrünen. Dies muss verbindlich in der ÜO festgeschrieben werden. Angesichts der Klimaerwärmung braucht es wirksame Massnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas.

### **Art. 8: Dachgestaltung**

Die technisch bedingten Anlagen sollen in die Hochhäuser integriert werden. Die Dächer sind den Bewohnerinnen und Bewohnern sowie den Arbeitnehmenden als zusätzlicher Aussenraum zur Verfügung stellen oder zu begrünen.

### **Art. 8: Aussenraum**

In der ÜO ist verbindlich festzuschreiben, dass ein möglichst grosser Teil des Aussenraums öffentlich zugänglich zu machen ist. Die Formulierung in Abs. 5 «...sofern nichts anderes festgelegt ist» lässt alles offen und ist untauglich.

### **Art. 11: Aussenraumtypologien**

Ein möglichst grosser Teil des Aussenraums muss aus unversiegelten Flächen bestehen.

Die optionale Bushaltestelle mit Wendemöglichkeit mit einer Fahrbahnbreite von 3m in Planbereich II ist ersatzlos zu streichen. Um die Erschliessung des Areals mit dem ÖV zu verbessern, ist stattdessen die Buslinie 12 zum Europaplatz zu verlängern.

### **Art. 12: Erschliessungsanlagen für den Verkehr**

Die Erschliessung des Areals für den motorisierten Verkehr (Stöckackerstrasse für die Baubereiche A, B und C sowie die «Hauszufahrt» des Baubereichs D) ist von derjenigen für den Fuss- und Veloverkehr klar zu trennen, um ein sicheres und konfliktfreies Nebeneinander sicherzustellen. Auf der Stöckackerstrasse soll das Tempolimit 20 km/h (allenfalls 30 km/h) betragen. Die arealinterne Erschliessung für den MIV hat ausschliesslich unterirdisch zu erfolgen.



### **Art. 13: Abstellplätze für Motorfahrzeuge**

Aus den Mitwirkungsunterlagen ist nicht ersichtlich, wie die Vorgabe von maximal 2200 Fahrten zustande kommt, da eine Berechnungsgrundlage bzw. das Mobilitäts- und das Verkehrskonzept fehlen. Eine solch hohe Fahrtenzahl hätte jedoch unweigerlich einen unerwünschten Mehrverkehr durch angrenzende Wohnquartiere zur Folge.

Um das definierte Ziel zu erreichen, «ein Areal und Gebäude mit Leuchtkraft zu realisieren, welche Energieeffizienz, maximal mögliche CO<sub>2</sub>-Reduktion und eine klimaangepasste Stadtentwicklung priorisieren» und die Überbauung tatsächlich zum vielbeschworenen Leuchtturmprojekt zu machen, ist auf dem Areal eine möglichst autofreie Überbauung zu realisieren. Die am Projekt beteiligten Unternehmen haben sich der Nachhaltigkeit verpflichtet, die BLS ist im öffentlichen Verkehr eine wichtige Mitspielerin, ewb setzt auf erneuerbare Energieträger. Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist exzellent. Die Voraussetzungen sind somit ideal.

Die Abstellplätze für Motorfahrzeuge sind daher auf ein absolutes Minimum zu beschränken. Es sind einzig betriebsnotwendige Parkplätze, z.B. für den Werkverkehr, und solche für Car-Sharing und für Besucherinnen und Besucher zuzulassen. Mit Ausnahme von Behindertenparkplätzen sind sämtliche Abstellplätze für Motorfahrzeuge unterirdisch anzuordnen.

### **Art. 14: Abstellplätze für Fahrräder**

Aus den Mitwirkungsunterlagen ist nicht ersichtlich, wie die Vorgabe von mindestens 600 öffentlichen Abstellplätzen für Fahrräder zustande kommt. Der Bedarf ist zudem von der konkreten Nutzung abhängig. Es ist daher sehr zweifelhaft, ob die vorgeschriebene Anzahl ausreichend ist.

Da ein Modalsplit mit einem sehr hohen Anteil ÖV, Fuss- und Veloverkehr angestrebt wird, reicht ein privater Abstellplatz pro Zimmer zu Wohnzwecken nicht aus. Pro Zimmer sind mindestens 1.5 Abstellplätze für Fahrräder zu erstellen.

Die Anzahl Fahrradabstellplätze für Nichtwohnnutzung ist stark von der konkreten Nutzung abhängig und muss entsprechend dem tatsächlichen Bedarf berechnet und erstellt werden. Der Verweis auf die Einhaltung der ohnehin geltenden VSS-Norm ist unzureichend.

### **Art. 19: Preisgünstiger Wohnraum**

Als Unternehmen, das vollständig im Eigentum der Stadt Bern liegt, muss ewb stärker in die Pflicht genommen werden, um zur Erreichung der wohnbaupolitischen Ziele der Stadt Bern beizutragen. Dies betrifft insbesondere die Schaffung von mehr preisgünstigem Wohnraum.

Wir verlangen, dass mindestens 50 % der oberirdischen Geschossfläche G<sub>Fo</sub> für Wohnen als preisgünstiger Wohnraum zu erstellen ist.