

Gemeinde Ostermundigen

# Standortevaluation Oberfeld

Überprüfung der Eignung für eine autofreie Wohnsiedlung

Entwurf 16. April 2003



03.372 / 12.04.2003

**TEAMverkehr** Verkehrsingenieurbüro

oscar merlo • Dipl. Bauing. ETH / SIA • Verkehrsingenieur SVI • Hünenbergerstr. 5 • 6330 Cham • Tel. 041 783 27 33 • Fax 041 783 27 34 • e-mail merlo@teamverkehr.ch

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Auftrag</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Vorgehensweise</b>	<b>1</b>
<b>3</b>	<b>Standortevaluation</b>	<b>2</b>
3.1	Übersicht der Ergebnisse	3
3.2	Situationsplan 1/10'000	4
3.3	Der erste Besuch in Ostermundigen	5
3.4	Kriterium Mindestgrösse	5
3.5	Kriterien ÖV-Anbindung und Car-Sharing	5
3.6	Kriterien Radwegeanbindung	7
3.7	Kriterien Infrastrukturausstattung	7
3.8	Kriterien Luft- und Lärmbelastungen	8
3.9	Zusammenfassung Ergebnisse Standortevaluation	9
3.10	Erschliessungskonzept	10
<b>4</b>	<b>Fazit</b>	<b>11</b>

### Auftraggeber

VCS Regionalgruppe Bern  
Christine Zehnder

### Bearbeitung

**TEAMverkehr** Verkehrsingenieurbüro

Adrian Arquisch, Raumplaner FH, [arquisch@teamverkehr.ch](mailto:arquisch@teamverkehr.ch)

Oscar Merlo, Bauing. ETH/SIA, Verkehrsingenieur SVI, [merlo@teamverkehr.ch](mailto:merlo@teamverkehr.ch)

## 1 Auftrag

Der Verkehrsclub Schweiz, Regionalgruppe Bern beabsichtigt die Errichtung einer autofreien Wohnsiedlung auf dem Oberfeld in Ostermundigen. Zu diesem Zweck soll die IG autofreies Oberfeld zur Förderung dieses Vorhabens gegründet werden. Im Rahmen einer kurzen Untersuchung soll die Eignung des Oberfeldes für eine Autofreie Wohnsiedlung, als Ergänzung zur Diplomarbeit Autofreies Wohnen in der Stadt Bern, untersucht werden. Zusammenfassend sollen folgende Bestandteile erarbeitet werden:

- Standortevaluation Oberfeld Ostermundigen gemäss den Kriterien Diplomarbeit analog den anderen Standorten in der Stadt Bern
- Würdigung
- Vergleich mit den geprüften Standorten
- Erschliessungskonzept: kritische Würdigung des bestehenden und allenfalls eine Skizzierung eines „alternativen Erschliessungskonzeptes“
- Mindestgrösse, Mindestanforderungen einer autofreien Siedlung auf dem Oberfeld

## 2 Vorgehensweise

Die Untersuchung der Eignung des Oberfeldes erfolgt anhand einer Bewertungsmatrix, welche auch in der Diplomarbeit angewendet wurde. Die Kriterien entstanden damals auf der Grundlage von ähnlichen Standortuntersuchungen in Deutschland. Jeweils zu jedem Kriterium wurde die ideale Voraussetzung und die minimale bzw. maximale Anforderung als Voraussetzung für die Errichtung einer autofreien Wohnsiedlung bestimmt worden. Entsprechen die Ergebnisse einer Standortevaluation den idealen Voraussetzungen, so sind die Umsetzungsmöglichkeiten für autofreies Wohnen auf jeden Fall als optimal anzusehen. Die Bewertung hat bei einzelnen Kriterien (z.B. beim ÖV-Takt) gezeigt, dass die ideale Voraussetzung in allen Gebieten erreicht wurde. Deshalb sind bei diesen Kriterien strengere Werte angenommen worden, damit die Kriterien eine Aussagekraft haben.

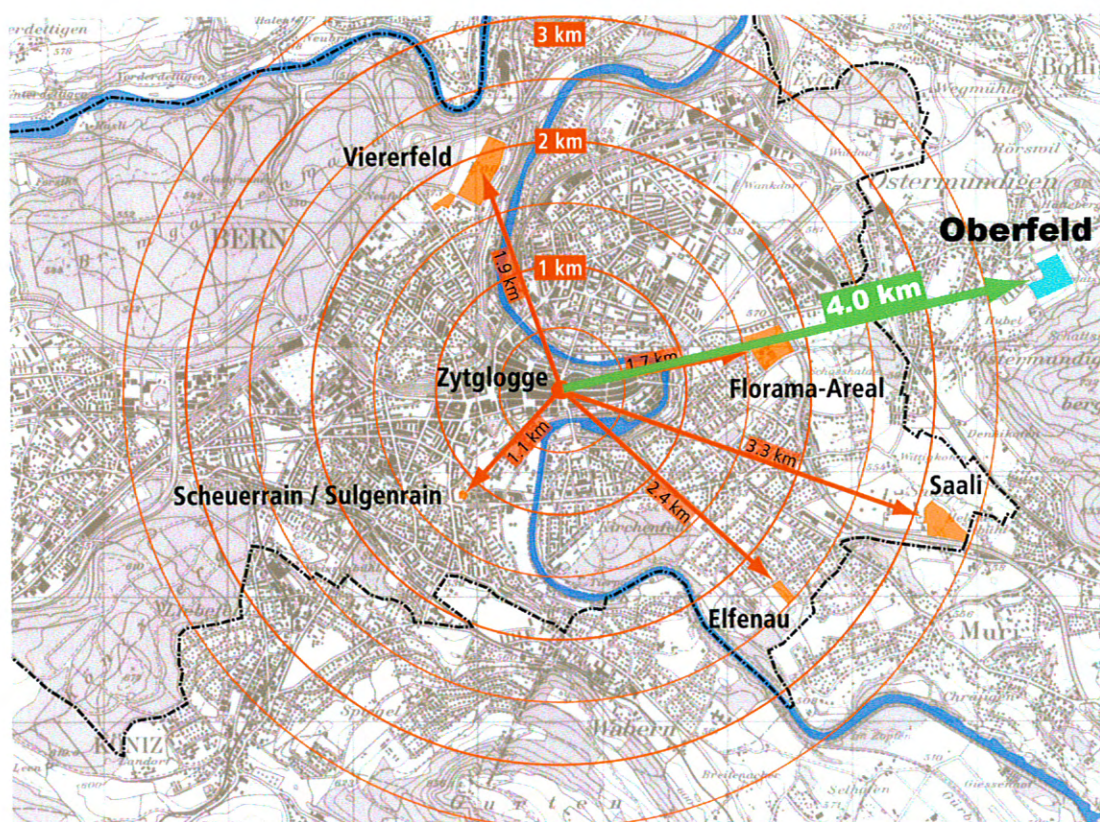
Bewertungstechniken können keine Entscheidung ersetzen, sie machen lediglich die Entscheidungssituation transparent. Zudem ist der Einbezug von nicht quantifizierbaren Kriterien nicht möglich. Wie bei der Diplomarbeit werden auch hier die Ergebnisse mit einer verbalen Argumentation ergänzt.

### 3 Standortevaluation

In der Diplomarbeit sind 5 Gebiete untersucht worden. Aus Zeitgründen war eine grössere Stichprobe mit weiteren Gebieten nicht möglich. In einer Zweierarbeit zum gleichen Thema sind in einer Diplomarbeit noch weitere Gebiete untersucht worden. Dabei hat es sich gezeigt, dass auch bei diesen Studenten die Gebiete Viererfeld und Florama-Areal sich für eine autofreie Wohnsiedlung eignen würden.

Wie die untenstehende Abbildung zeigt, befindet sich das Gebiet Oberfeld mit 4 km Luftlinie am weitesten entfernt von der Innenstadt. Im Gegensatz dazu beträgt die Entfernung bei den Gebieten Viererfeld und Florama in etwa die Hälfte.

Die zukünftigen Bewohner einer autofreien Wohnsiedlung werden verschiedene Ansprüche haben. Unabhängig vom Erschliessungsprinzip autofrei, sind die Ansprüche bzw. Vorlieben je nach Stadtteil und Umfeld unterschiedlich. Ob sich das Oberfeld für eine autofreie Wohnsiedlung eignet, werden die folgenden Ausführungen zeigen.













Übersichtsplan mit den Gebieten für die Standortevaluation

### 3.1 Übersicht der Ergebnisse






	Gewichtung in %	Gewichtete Punktezahl	Scheuerrain/Sulgenrain		Florama - Areal		Vierfeld		Elfenau		Saali		Oberfeld	
			Wert	Punktezahl	Wert	Punktezahl	Wert	Punktezahl	Wert	Punktezahl	Wert	Punktezahl	Wert	Punktezahl
<b>1 Kriterium Mindestgrösse</b>	<b>15%</b>	<b>30</b>	0.5 ha	0	ca. 7.8 ha	30	ca. 12.8 ha	30	ca. 1.6 ha	6	ca. 7.3 ha	30	ca. 6.2 ha	30
<b>2 Kriterien ÖV-Anbindung und Car-Sharing</b>	<b>30%</b>	<b>60</b>		50		49		42		34		49		38
2.1 Haltestellenentfernung Tram/S-Bahn	8	8	100 m	8	-	-	-	-	-	-	100 m	8	-	-
2.2 Haltestellenentfernung Bus	8	8	-	-	210 m	4	300 m	2	90 m	8	-	-	350 m	0
2.3 Bedienungshäufigkeit Hauptverkehrszeiten	8	8	6'	8	5'	8	10'	6	10'	6	6'	8	5'	8
2.4 Bedienungshäufigkeit Schwachverkehrszeiten	8	8	12'	8	12'	8	20'	4	20'	4	12'	8	10'	8
2.5 Nachtbus	6	6	ja, M5	6	ja, M3	6	ja, M9	6	ja, M4	6	ja, M4	6	ja, M3	6
2.6 Fahrzeit Innenstadt (Zytglogge) Umstelgehäufigkeit	7+1	7 0	9' 1	7 1	7' 0	7 1	10' 1	7 0	12' 0	5 1	11' 0	5 1	15' 0	5 1
2.7 Fahrzeit Bahnhof Umstelgehäufigkeit	7+1	7 0	5' 1	7 1	11' 0	5 1	5' 0	7 1	16' 0	3 1	15' 0	5 1	18' 0	3 1
2.8 Fahrzeit Wankdorf (Gulsanplatz) Umstelgehäufigkeit	7+1	7 0	16' 0	3 1	16' 1	3 0	18' 1	3 0	26' 1	0 0	24' 1	1 0	27' 1	0 0
2.9 Car-Sharing	6	6	< 3.5 ha	0	> 3.5 ha	6	> 3.5 ha	6	< 3.5 ha	0	> 3.5 ha	6	> 3.5 ha	6
<b>3 Kriterien Radwegeanbindung</b>	<b>15%</b>	<b>30</b>		22		18		22		14		6		4
3.1 Radweglänge Innenstadt	26	26	1700 m	18	2100 m	14	1900 m	18	2700 m	10	3800 m	2	4400 m	0
3.2 Topographie	4	4	1.20%	4	2.40%	4	2.10%	4	0.40%	4	0.50%	4	2.00%	4
<b>4 Kriterien Infrastrukturausstattung</b>	<b>20%</b>	<b>40</b>		32		20		9		14.5		18		21
4.1 Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs	7	7	450 m	3	700 m	0	800 m	0	550 m	1	500 m	1	400 m	3
4.2 Versorgungseinrichtungen des wöchentlichen Bedarfs	7	7	450 m	7	1400 m	0	1300 m	0	1000 m	1	900 m	3	1100 m	1
4.3 Kindergarten	7	7	250 m	7	200 m	7	600 m	0	400 m	4	400 m	4	400 m	4
4.4 Volksschule	7	7	200 m	7	200 m	7	800 m	1	500 m	5.5	400 m	7	300 m	7
4.5 Tagesstätte / Kinderkrippe	6	6	300 m	6	600 m	4	300 m	6	900 m	1	700 m	3	1350 m	0
4.6 Freizeleinrichtungen / Grünflächen	6	6	600 m	2	700 m	2	700 m	2	550 m	2	900 m	0	250 m	6
<b>5 Kriterien Luft- und Lärmbelastungen</b>	<b>20%</b>	<b>40</b>		0		20		30		30		20		40
5.1 Luftbelastung	20	20	100%	0	35%	15	35%	15	0%	20	60%	10	0%	20
5.2 Lärmbelastung	20	20	100%	0	65%	5	30%	15	50%	10	55%	10	0%	20
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>200</b>		<b>104</b>		<b>137</b>		<b>133</b>		<b>98.5</b>		<b>123</b>		<b>133</b>
<b>Rang</b>				<b>5</b>		<b>1</b>		<b>2</b>		<b>6</b>		<b>4</b>		<b>2</b>

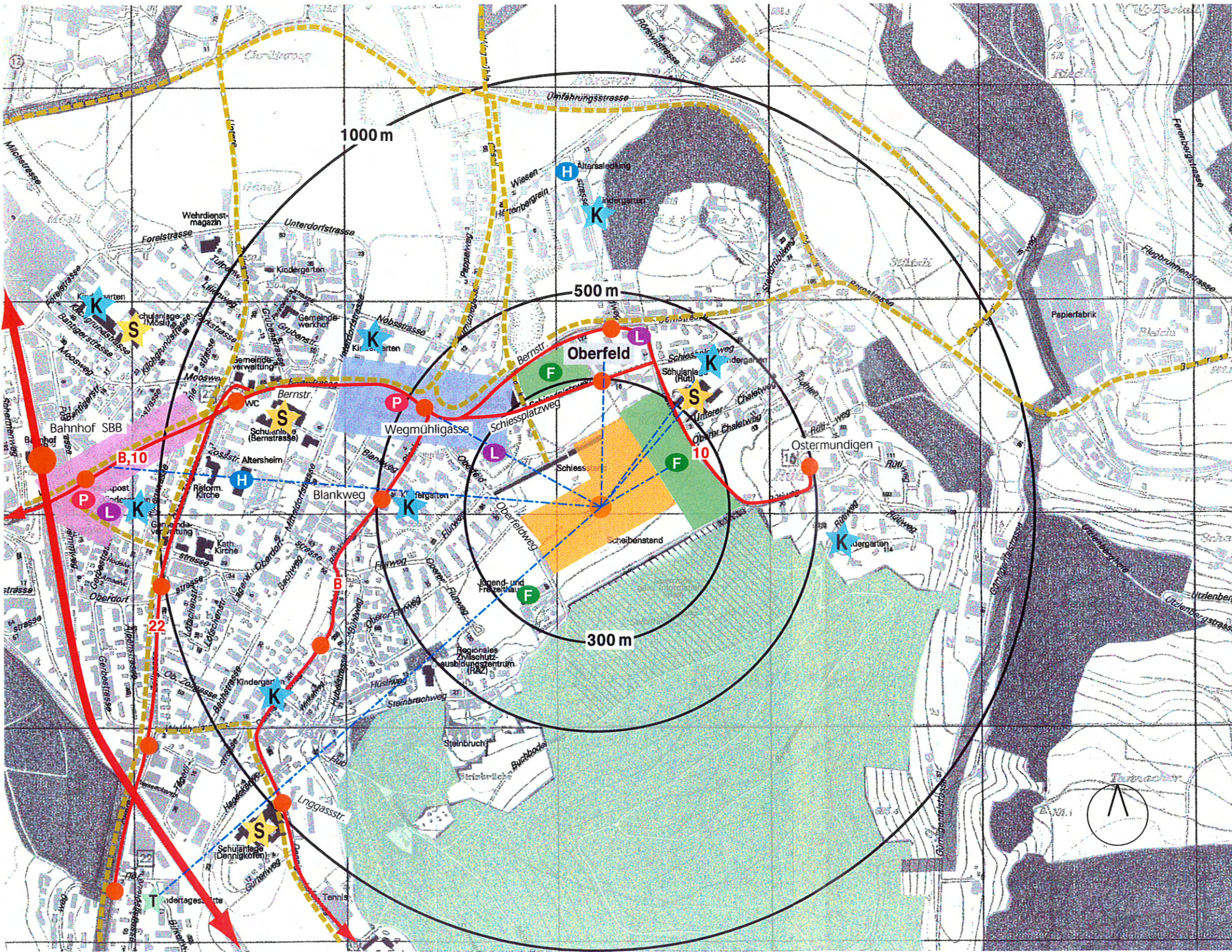
Situationsplan Oberfeld 1:10'000

Inhalt Standortevaluation

-  Referenzpunkte Bewertung
-  Standort
-  Bahn-, Buslinien mit Haltestellen
-  Velowegnetz
-  Quartiernebenzentrum (täglich Bedarf)
-  Quartierzentrum (wöchentlicher Bedarf)
-  Kindergarten
-  Volksschule
-  Tagesstätte / Kinderkrippe
-  Freizeiteinrichtung

Informativer Inhalt

-  Poststelle
-  Lebensmittelladen/Einkaufszentrum
-  Heim
-  Freifläche
-  Wald



### 3.3 Der erste Besuch in Ostermundigen

Ostermundigen ist eine Agglomerationsgemeinde, welche bevölkerungsmässig in den letzten Jahrzehnten stark gewachsen ist. Wie in vielen solchen Gemeinden ist man von der nahen Stadt Bern zwar politisch unabhängig, jedoch ist das Leben hauptsächlich auf die Bundeshauptstadt ausgerichtet. Durch das sehr schnelle Wachstum in einer Gemeinde war die raumplanerische, städtebauliche, aber auch die verkehrsplanerische Einflussnahme zum Teil erschwert oder gar nicht möglich. Dies zeigt sich auch in Ostermundigen. So können gewisse Gestaltungsdefizite im Aussenraum festgestellt werden. Vieles erscheint zufällig entstanden und trägt kaum zur Identität von Ostermundigen bei. Ein eigentliches Dorf- oder Stadtteilzentrum ist nicht vorhanden. Dies ist die persönliche Meinung des Verfassers und kann nicht nur in Ostermundigen festgestellt werden. Vielmehr können diese Defizite in vielen Agglomerationsgemeinden beobachtet werden. Diese Eindrücke entstanden beim ersten Besuch von Ostermundigen und vielmals erweisen sich die ersten Eindrücke auch als falsch.

### 3.4 Kriterium Mindestgrösse

Die Grundstücksfläche im Oberfeld ist mit 6.2 ha sehr gross und auf dem ganzen Areal sollen dereinst bis zu 1500 Einwohner ein neues zu Hause finden. Je grösser eine autofreie Wohnsiedlung, desto deutlicher lassen sich die Qualitäten im Wohnumfeld zeigen. In diesem Zusammenhang werden 150-200 Wohneinheiten bzw. 1.5-2 ha als Mindestumfang für autofreie Siedlungen genannt. Ab dieser Grösse wird es auch immer leichter, Ergänzungen und Verbesserungen der Mobilität ohne eigenes Auto anzubieten. Als Beispiele seien eine eigene Bushaltestelle, Taxi- oder Car-Sharingstandplätze, Nahversorger innerhalb der Siedlung und Heimlieferdienste genannt. Idealerweise hat eine autofreie Wohnsiedlung in etwa 500 Wohneinheiten. Theoretisch wäre eine solche Siedlungsgrösse auf dem Oberfeld möglich. Deshalb erhält das Oberfeld bei diesem Kriterium die max. Anzahl Punkte.

### 3.5 Kriterien ÖV-Anbindung und Car-Sharing

Um die Funktionsweise einer autofreien Wohnsiedlung sicherstellen zu können, ist eine sehr gute Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz von zentraler Bedeutung. Diese Kriterien sind deshalb in der Standortevaluation mit der höchsten Gewichtung von 30% beurteilt worden. Die nächstgelegene Bushaltestelle Oberfeld ist in etwa 350 m Entfernung von der Mitte des Untersuchungsgebietes. In einer autofreien Wohnsiedlung wird eine Haltestellenentfernung von 150 m gefordert. Die Obergrenze von 300 m wird im Oberfeld überschritten.

Die Buslinie 10 erschliesst heute den Grossteil der Gemeinde Ostermundigen. Die Bedienungshäufigkeit ist mit 5 bis 10 Minuten sehr gut. Die zukünftigen Bewohner können sich tagsüber jederzeit an der Haltestelle begeben und werden nur kurze Zeit auf den Bus warten. In den Spitzenstunden fahren die Busse im 2 Minutentakt. Dies bedeutet, dass während dieser Zeit ein sehr hohes Fahrgastaufkommen bewältigt werden muss. Der hohe Takt zeigt auch, dass der Verkehrsmittel Bus kaum das Fahrgastaufkommen bewältigen kann. Durch die beschränkte Leistungsfähigkeit verschlechtert sich der Komfort für die Busbenützer. So kann ein ausreichendes

Sitzplatzangebot für die Benutzer nicht immer garantiert werden. Bei einer Fahrzeit von etwa 15 Minuten in die Innenstadt ist ein nicht vorhandenes Sitzplatzangebot ein sehr hoher Komfortverlust. Grundsätzlich eignet sich der Verkehrsmittel Bus nicht mehr den heutigen Anforderungen. Die zeigt auch das Verkehrskonzept 1998, in welchem eine neue Buslinie oder langfristig eine neue Tramlinie zur Bewältigung des Fahrgastaufkommens vorgesehen sind. Dies wird wohl unabhängig sein, wenn auf dem Oberfeld Wohnnutzungen für 1500 Bewohner entstehen sollen. Obwohl die S-Bahnlinie Ostermundigen-Bern gut vom Oberfeld erreicht werden kann, ist dies nur beschränkt eine Alternative. Denn vielfach entsprechen die Ziel- bzw. Quellhaltestellen nicht der Fahrbeziehung (Wunschlinie).



*Bus an der Haltestelle Oberfeld*

Das Oberfeld befindet sich von den untersuchten Gebieten am weitesten entfernt von der Innenstadt. Dadurch entstehen auch relativ lange Fahrzeiten zu den wichtigen Zielhaltestellen in der Stadt Bern. Grundsätzlich sollten die Fahrzeiten zu den wichtigsten Zielen nicht mehr als 10 bis 15 Minuten betragen. Das Gebiet Oberfeld erhält bei den Teilkriterien Fahrzeit die gleiche Anzahl Punkte wie das Gebiet Elfenau. Alle übrigen Gebiete erhalten mehr Punkte.

Durch das sehr grosse Einwohnerpotential auf dem Oberfeld kann ein ausreichendes Angebot mit Car-Sharing-Fahrzeugen ohne weiteres zur Verfügung gestellt werden.



### 3.6 Kriterien Radwegeanbindung

Die Radweglänge zur Innenstadt beträgt ca. 4.4 km. Dies ist die längste Distanz der untersuchten Standorte zum Stadtzentrum. Der Verkehrsmittel Velo ist eine wichtige Alternative zum öffentlichen Verkehr. Insbesondere in den Sommermonaten und in den Randstunden des öffentlichen Verkehrs sollten die Bewohner sicher und möglichst schnell das Zentrum erreichen können. Die Distanz von 4.4 km ist für einen Erwachsenen zumutbar. Bei einer Familie, welche mit Kindern unterwegs ist, wird die Distanz als sehr lang empfunden. So ist es um so wichtiger, dass sichere und direkte Veloverbindungen zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs vorhanden sind. Dies gilt insbesondere zum Bahnhof Ostermundigen.

### 3.7 Kriterien Infrastrukturausstattung

Obwohl sich das Gebiet am Rande von Ostermundigen befindet, ist bereits heute eine sehr gute Infrastrukturausstattung vorhanden. In ca. 280 m Entfernung zum Oberfeld befindet sich ein Einkaufszentrum einer Grosshandelskette mit zusätzlichen Angeboten wie ein Fitnesszentrum. Im Weiteren befinden sich an der Bernstrasse eine Bäckerei, eine Metzgerei, die Post, eine Apotheke, eine Bank und weitere Läden des täglichen Bedarfs. Die Ausstattung mit Bildungseinrichtungen werden ebenfalls in unmittelbarer Nähe an der Schulanlage Rüti angeboten. Ein weiterer Vorteil des Standortes Oberfeld sind die Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung und zur Naherholung. Dabei handelt es sich um den Ostermundigerberg mit einer grossen Waldfläche, aber auch die angrenzenden Sportplätze. Im Vergleich zu den anderen untersuchten Standorten ist die Infrastrukturausstattung sehr gut. Für die Organisation des autofreien Lebensalltags ist eine sehr gute Infrastrukturausstattung von entscheidender Bedeutung. Eine Vielzahl von Einrichtungen kann fussläufig, sicher und angenehm erreicht werden. Eine Ausnahme bilden dabei in gewisserweise die Angebote an der Bernstrasse. Sind ja die Verkehrsbelastungen auf dieser Strasse recht hoch.



*Eine Vielzahl von Läden befinden sich an der Bernstrasse*

### 3.8 Kriterien Luft- und Lärmbelastungen

Durch das Fehlen von geeigneten Grundlagen war die Beurteilung der Luftbelastungen in der Diplomarbeit sehr schwierig. Die Werte der Luftbelastungen stammen aus dem Jahre 1990 und waren veraltet. Für die vorliegende Untersuchung stehen Unterlagen neueren Datums zur Verfügung. Ein Vergleich mit den übrigen Gebieten ist jedoch nicht möglich. Es ist anzunehmen, dass im Vergleich zur Innenstadt die Immissionen niedriger sind. Dennoch machen Luftbelastungen nicht Halt an der politischen Stadtgrenze.

Eine Beeinträchtigung mit Lärmimmissionen ist im Gebiet Oberfeld nicht vorhanden. Bei den Kriterien Luft- und Lärmbelastungen erhält das Gebiet die maximale Punktzahl. Wie jedoch oben erwähnt, ist die Vergleichbarkeit mit den übrigen Gebieten nur beschränkt möglich.

### 3.9 Zusammenfassung Ergebnisse Standortevaluation

	Max. Punktezahl	Scheuerrain/Sulgenrain		Florama-Areal		Viererfeld		Elfenau		Saali		Oberfeld	
		Punktezahl		Punktezahl		Punktezahl		Punktezahl		Punktezahl		Punktezahl	
1 Kriterium Mindestgrösse	30	0		30		30		6		30		30	
2 Kriterien ÖV-Anbindung und Car-Sharing	60	50		49		42		34		49		38	
3 Kriterien Radweegeanbindung	30	22		18		22		14		6		4	
4 Kriterien Infrastrukturausstattung	40	32		20		9		14.5		18		21	
<b>Total</b>	<b>200</b>	<b>104</b>		<b>117</b>		<b>103</b>		<b>68.5</b>		<b>103</b>		<b>93</b>	
<b>Rang</b>		<b>2</b>		<b>1</b>		<b>3</b>		<b>6</b>		<b>3</b>		<b>5</b>	

In der Tabelle ist die Rangfolge ersichtlich ohne die Kriterien Luft- und Lärmbelastungen. Diese sind hier weggelassen worden, weil infolge der verschiedenen Grundlagen die Vergleichbarkeit nur beschränkt möglich ist. Von den 6 untersuchten Gebieten rangiert das Oberfeld auf dem Rang 5. Es zeigt sich jedoch, mit Ausnahme des Florama-Areals und des Gebietes Scheuerrain, dass die Unterschiede zu den übrigen Gebieten nicht gross sind. Das Oberfeld schneidet insbesondere bei den Kriterien Radweegeanbindung schlecht ab. Zudem ist die Anzahl Punkte bei den Kriterien ÖV-Anbindung und Car-Sharing eher unterdurchschnittlich.

In der folgenden Tabelle sind die Kriterien Luft- und Lärmbelastungen ebenfalls miteinbezogen worden. Da zeigt es sich, dass das Oberfeld die gleiche Punktzahl erhält wie das Viererfeld. Es ist anzunehmen, dass die Umweltqualität besser ist, als bei den übrigen untersuchten Gebieten. Somit können die Ergebnisse plausibel begründet werden.

	Max. Punktezahl	Scheuerrain/Sulgenrain		Florama-Areal		Viererfeld		Elfenau		Saali		Oberfeld	
		Punktezahl		Punktezahl		Punktezahl		Punktezahl		Punktezahl		Punktezahl	
1 Kriterium Mindestgrösse	30	0		30		30		6		30		30	
2 Kriterien ÖV-Anbindung und Car-Sharing	60	50		49		42		34		49		38	
3 Kriterien Radweegeanbindung	30	22		18		22		14		6		4	
4 Kriterien Infrastrukturausstattung	40	32		20		9		14.5		18		21	
5 Kriterien Luft- und Lärmbelastungen	40	0		20		30		30		20		40	
<b>Total</b>	<b>200</b>	<b>104</b>		<b>137</b>		<b>133</b>		<b>98.5</b>		<b>123</b>		<b>133</b>	
<b>Rang</b>		<b>5</b>		<b>1</b>		<b>2</b>		<b>6</b>		<b>4</b>		<b>2</b>	

### 3.10 Erschliessungskonzept

Ein Erschliessungskonzept zeigt zwar nur die eigentliche Erschliessung, doch hat dieses auch Auswirkungen hinsichtlich Aussenraumgestaltung und Städtebau. So soll ein Erschliessungskonzept durch eine interdisziplinäre Arbeit von Architekten, Städtebauer, Landschaftsarchitekten und Verkehrsplaner entstehen. Die Beurteilung des vorliegenden Konzeptes ist nur erschwert möglich, weil die Entstehungsgeschichte nicht bekannt ist.

Es handelt sich um ein konventionelles Erschliessungskonzept in einem orthogonalen Raster, welches die Funktionsweise der Erschliessung sicherstellen wird. Das ganze Gebiet soll an einem Kreisell an der Bernstrasse angeschlossen werden. Mit den vorgesehenen 1500 Einwohnern wird bei einer konventionellen Siedlung eine hohe Verkehrsbelastung generiert. Da die Bernstrasse bereits heute in der Spitzenstunde eine Verkehrsbelastung 1000 Fahrzeugen aufweist, wird die Leistungsgrenze wohl erreicht. Durch die neue Erschliessung Grube wird eine Entlastung angestrebt. Um das neue Verkehrsaufkommen von 1500 Einwohnern einzudämmen, wäre eine autofreie Wohnsiedlung eine sehr gute Alternative.

Die Dimensionierung der Erschliessungsstrassen mit 4.50 m bzw. 5.50 m ist zweckmässig und richtig. Die jeweilige Parkierung innerhalb einer Baumreihe ist für eine autofreie Wohnsiedlung nicht vorstellbar. Die kleine Anzahl Parkplätze für Besucher, Car-Sharing Fahrzeuge und Behinderte muss an einem Standort konzentriert werden.

Die Verknüpfung mit dem Fussweg- und Velowegnetz in der Umgebung ist nur zum Teil ersichtlich. So kann zum Beispiel nicht festgestellt werden, ob man vom nördlichen Teil des grossen Platzes zum Oberfeldweg gelangen kann. Diese Verbindung wäre wichtig, weil man dadurch über den Oberfeldweg in die Bernstrasse gelangen kann. Allgemein fehlen Angaben betreffend Verknüpfungen zum westlichen Dorfteil von Ostermundigen. Auch nicht ersichtlich ist die zukünftige Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und die mögliche Anordnung der Haltestellen.

Bei der Autofreiheit ergeben sich grosse Freiheiten betreffend Gebäudeanordnung und Raumbildung. Diese werden eingeschränkt, weil bei den Seitenästen Baulinien erlassen werden. Es wäre gut vorstellbar, dass solche Äste nicht als Strassen ausgebildet werden. Vielmehr könnten diese Verbindungen auch Aufenthaltsfunktionsweisen aufweisen und die Raumbildung von herkömmlichen Erschliessungsstrassen wäre gar nicht mehr feststellbar. Dadurch könnten verschiedene, spannende Räume mit Nischen entstehen (siehe Diplomarbeit Seite 43-44, Siedlung GWL-terrain in Amsterdam). Allgemein werden durch die orthogonale Erschliessungsstruktur die diagonalen Beziehungen für Fussgänger und Velofahrer eingeschränkt. Zum Teil werden solche diagonale Verbindungen im Verkehrskonzept ausgewiesen (roter Pfeil, gestrichelte Linien). Ob dies für eine autofreie Wohnsiedlung ausreichend ist, muss bezweifelt werden. Spannend sind die Baulinien mit Anbaupflicht, welche für die Haupterschliessungsachse erlassen werden. So entstehen zwei Baufluchten, welche von einem grossen Platz unterbrochen werden.

## 4 Fazit

Die zentrale Fragestellung der Untersuchung war, wie geeignet ist das Oberfeld für eine autofreie Wohnsiedlung. Um das Funktionieren einer autofreien Wohnsiedlung sicherstellen zu können, sind einige Verbesserungen hinsichtlich Velo- und ÖV-Erschliessung unabdingbar. So muss zukünftig ein komfortables ÖV-System die Erschliessung zur Innenstadt sicherstellen. Die Bewohner sollen ohne irgendwelche Komforteinbussen hinsichtlich Haltestenenentfernung, Fahrzeit, Betriebsdauer und Sitzplatzangebot zur Innenstadt gelangen können. Dies ist um so wichtiger, weil sich das Oberfeld mit 4 km etwas peripher am Rand der Stadt befindet. Als Vergleich dazu die realisierten Siedlungen im Ausland: Amsterdam, 2 km Entfernung zur Innenstadt, Freiburg 3 km und Hamburg 5 km. Im Gegensatz zu Bern sind die aufgezählten Städte viel grösser und haben zusätzlich zur Innenstadt weitere Zentren. Zusätzlich befinden sich die Siedlungen in sehr urbanen Gebieten, welche zum Beispiel hinsichtlich Freizeitmöglichkeiten sich durch ein viel grösseres Angebot (z.B. Restaurants, Kino usw.) auszeichnen. Da das urbane Flair auf dem Oberfeld fehlt, ist eine gute ÖV-Erschliessung sehr, sehr wichtig.

Die Veloerschliessung zum Stadtzentrum ist infolge der relativ langen Distanz nur bedingt eine Alternative. Hier muss ein funktionierendes, sicheres und attraktives Velowegnetz innerhalb von Ostermundigen angeboten werden. Dies insbesondere zu wichtigen Zielen wie der Bahnhof.

Die Infrastrukturausstattung im Oberfeld ist sehr gut. Die Stärke des Oberfeldes ist die Lage am Stadtrand mit Naherholungsmöglichkeiten (Ostermundigerberg). So eignet sich das Gebiet insbesondere für Familien mit Kindern. Weniger geeignet dagegen ist es für Leute, welche ein urbanes Wohnumfeld bevorzugen. In der Standortevaluation in Köln sind drei verschiedene, geeignete Gebiete für autofreies Wohnen ausgeschieden worden. Dabei handelt es sich um ein Gebiet in der Innenstadt in der Nähe des Bahnhofs. Ein Gebiet befindet sich weiter entfernt von der Innenstadt am Stadtrand im Grünen. So ist das Oberfeld nicht ein Konkurrenzstandort zum Viererfeld, sondern könnte vielmehr ein weiteres Wohnangebot für eine andere Zielgruppe sein.

Die Frage der Mindestgrösse wird sich anhand der Nachfrage zeigen. Um die Funktionsweise einer autofreien Wohnsiedlung sicherstellen zu können, werden wahrscheinlich ca. 100 bis 200 Wohneinheiten nötig sein. Denn nur wenn eine grössere Siedlung entsteht, lassen sich die Qualitäten im Wohnumfeld zeigen. Zudem können die Angebote zur Mobilitätsbewältigung nur ab einer bestimmten Siedlungsgrösse verbessert werden.