

**Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat**

**Überbauungsordnung Schwarztorstrasse/Brunnmattstrasse – Meinen-Areal  
(Abstimmungsbotschaft)**

**1. Worum es geht**

Es soll die Überbauungsordnung Schwarztorstrasse/Brunnmattstrasse – Meinen-Areal erlassen werden. Die Firma Meinen hat ihren Standort aufgegeben, an dem sie seit 1947 einen Metzgereibetrieb geführt hatte. Die heutige Eigentümerin, die Pensionskasse der Ärzte und Tierärzte (PAT-BVG), will nun auf dem Meinen-Areal eine qualitativ hochwertige und nachhaltige Wohn- und Gewerbeüberbauung mit grosszügigen Freiflächen erstellen. Das Bauprojekt umfasst den Rückbau der bestehenden Bebauung mit Ausnahme der Untergeschosse. Diese müssen aufgrund des schwierigen Baugrunds erhalten bleiben. Sie werden in die Neubebauung integriert.

Für die Realisierung der Überbauung ist eine Überbauungsordnung nach Artikel 88 des Baugesetzes vom 9. Juni 1985 (BauG; BSG 721.0) nötig, weil in erheblichem Umfang von der baurechtlichen Grundordnung abgewichen werden soll.

**2. Ausgangslage und Planungsvorhaben**

Das Planungsgebiet liegt im Stadtteil III Mattenhof-Weissenstein. Im Süden wird der Perimeter durch die Mattenhofstrasse, im Westen durch die Brunnmattstrasse und im Norden durch die Gartenstrasse begrenzt. Im Osten grenzt es an bestehende Bebauung. Durch den Perimeter verläuft mittig die Schwarztorstrasse. Das Planungsgebiet umfasst die nördlich der Schwarztorstrasse gelegenen Grundstücke Bern Gbbl.-Nrn. 3/54 und 3/350, Teile der Grundstücke Bern Gbbl.-Nrn. 3/3819 (Schwarztorstrasse) und 3/3820 (Lilienweg) sowie die südlich der Schwarztorstrasse gelegenen Grundstücke Gbbl.-Nrn. 3/55, 3/56 und 3/258. Die sieben Parzellen sind mit Ausnahme der Schwarztorstrasse und des Lilienwegs (Stadt Bern) im Eigentum der Personalvorsorgestiftung der Ärzte und Tierärzte. Der Wirkungsbereich umfasst ca. 7 600 m<sup>2</sup>.

Die Hauptparzelle des Meinen-Areals befindet sich heute in der Industrie- und Gewerbezone, Bauklasse 4, Lärmempfindlichkeitsstufe 3 (ES III). Südlich der Schwarztorstrasse sind die Parzellen teilweise der Dienstleistungszone, teilweise der gemischten Wohnzone zugewiesen.

Die PAT-BVG will auf dem Meinen-Areal mit Verkaufsflächen, nicht störenden Arbeitsnutzungen und dem Quartier dienenden Nutzungen einen wesentlichen Beitrag zur Schaffung eines Quartierzentrums leisten. Wohnnutzungen in den Obergeschossen und attraktive Aussenräume ermöglichen urbanes Wohnen an bestens erschlossener Lage. Ein Drittel der Wohnnutzung wird als preisgünstiger Wohnraum erstellt. Das Bauprojekt umfasst den Rückbau der bestehenden Bebauung, wobei die Untergeschosse aufgrund des schwierigen Baugrunds (das bestehende Untergeschoss liegt bereits heute im gespannten Grundwasser) erhalten bleiben müssen. Sie werden in die Neubebauung integriert.

Es sind zwei Etappen vorgesehen, die parallel entwickelt werden: Etappe 1 nördlich der Schwarztorstrasse, Etappe 2 südlich der Schwarztorstrasse.

Das Vorhaben führt zu Vorteilen für die PAT-BVG und die Öffentlichkeit: Einerseits wird durch den geplanten Nutzungsmix mit Versorgungsfunktionen in Erd- und erstem Obergeschoss ein wesentlicher Beitrag zur Schaffung eines Quartierzentrums geleistet. Andererseits entsteht attraktiver hindernisfreier Wohnraum, der vor allem die Bedürfnisse älterer Menschen abdeckt. Betreutes Wohnen wird explizit zugelassen und damit ein wohnpolitisches Ziel der Stadt Bern gefördert. Zusätzlich werden grosse Familienwohnungen geschaffen. Der Neubau führt zu einem punkto Nutzungsmix wegweisenden Bauobjekt. Die Grundeigentümerin erhält im Gegenzug Rechtssicherheit und es werden höherwertige Nutzungen zulässig.

Baurechtlich stellt das Vorhaben eine Nutzungsänderung dar, die nicht der heutigen baurechtlichen Grundordnung (Nutzungszonenplan, Bauklassenplan und Lärmempfindlichkeitsstufenplan) entspricht. Mit der Überbauungsordnung werden daher spezifische, von der baurechtlichen Grundordnung abweichende Vorschriften für diesen Wirkungsbereich erlassen.

### **3. Inhalte der Überbauungsordnung**

#### *Art und Mass der Nutzung*

Die Überbauungsordnung unterscheidet fünf Baubereiche. Der Baubereich B1 entlang der Gartenstrasse ist ein Bereich für Wohnen, die Baubereiche B2 und B5 auf der Nordseite der Schwarztorstrasse sind Bereiche für gemischtes Wohnen und die Baubereiche B3 und B4.1/B4.2 entlang der Brunnmattstrasse sind Bereiche für Kernzonennutzungen. In den Überbauungsvorschriften wird näher definiert, welche Nutzungen in welchen Geschossen der einzelnen Baubereiche zulässig sind.

Das Nutzungsmass wird durch die Baubereiche und die im Überbauungsplan eingetragenen höchsten Punkte der Dachkonstruktion bestimmt. Die Geschosszahl ist innerhalb der zulässigen Höhe nicht beschränkt.

#### *Gestaltung*

Für die Gestaltung und Materialisierung der Fassaden ist das Kapitel «Materialisierung und Gestaltung» des Vorprojekts vom 2. Dezember 2019 (Anhang zur Überbauungsordnung) massgebend. Im Baubewilligungsverfahren kann von den Vorgaben abgewichen werden, sofern die Abweichung begründet und qualitativ eine mindestens gleichwertige Lösung erzielt wird.

Es sind nur Flachdächer zulässig. Diese sind, mit Ausnahme der begehbaren Terrassen, extensiv zu begrünen.

#### *Aussenraumplan*

Er legt die Lage und Grösse der vom kantonalen Recht vorgeschriebenen Aufenthalts- und Spielbereiche sowie die Typologie und den Charakter der Aussenräume grundeigentümergebunden fest und setzt im Baubereich B2 eine Fassadenbegrünung fest. Er gibt Hinweise für die Gestaltung der Umgebung.

#### *Erschliessung*

Die Ein- und Ausfahrt zur Einstellhalle erfolgt zukünftig ausschliesslich über die Schwarztorstrasse. Die bestehende Ein- und Ausfahrt in der Mattenhofstrasse entfällt.

Die Anlieferung für die Verkaufsnutzung im Baubereich B3 (entlang der Brunnmattstrasse) erfolgt über die Brunnmatt- und Gartenstrasse. Der Warenumschlag muss im Gebäude bei geschlossenen Toren erfolgen. Für die dem Mobilitätskonzept hinterlegten Nutzungen wie Café, Arzt, Fitness sind wenige Anlieferungen, vorwiegend mit Lieferwagen, zu erwarten.

Für Verkaufsnutzungen in den Teilbaubereichen B4.1 und B4.2 erfolgt die Anlieferung von der Brunnmattstrasse her.

#### *Parkplätze*

Als Grundlage für die Überbauungsordnung wurde ein Mobilitätskonzept erstellt. Dieses zeigt auf, dass mit dem vorliegenden Projekt die städtischen Modal-Split-Ziele von 15 % motorisiertem Individualverkehr und 20 % Velo erreicht werden. In der Überbauungsordnung sind die wichtigsten Eckdaten des durch den Gemeinderat genehmigten Mobilitätskonzepts festgelegt. Das Mobilitätskonzept ist als Vereinbarung zwischen der PAT-BVG und dem Gemeinderat ausgestaltet.

Die Tiefgarage wird in das Untergeschoss des Bestands integriert. Die Fläche ist somit auf 108 Abstellplätze gebäudeintern beschränkt. Oberirdisch werden maximal drei Parkplätze für sogenannte «besondere Bedürfnisse» wie Carsharing und zusätzlich Motorradabstellplätze bereitgestellt. Die übrigen bestehenden oberirdischen Parkplätze werden aufgehoben. Damit wird die Gesamtzahl Parkplätze trotz erheblich erhöhter Nutzung um sieben Parkplätze reduziert. Es sind mindestens 435 Fahrradabstellplätze zu erstellen, davon mindestens 110 ebenerdig und in der Nähe der Hauseingänge.

#### *Energie*

Das Meinen-Areal soll an die Fernwärmeversorgung angeschlossen werden, ausser es werden mindestens 75 % des zulässigen Wärmebedarfs mit erneuerbarer Energie gedeckt. Dies entspricht Artikel 16 Absatz 1 des kantonalen Energiegesetzes vom 15. Mai 2011 (KE nG; BSG 741.1).

#### *Preisgünstiger Wohnraum*

In den Baubereichen B1, B2 und B3 wird ein Drittel der Gesamt-Hauptnutzfläche für Wohnen als preisgünstiger Wohnraum erstellt und dauerhaft in Kostenmiete vermietet. Das Berechnungsmodell für die Kostenlimiten gemäss Artikel 17 der Überbauungsvorschriften wurde mit der Grundeigentümerin in einer Vereinbarung geregelt.

## **4. Planungsmehrwertabgabe**

Die Mehrwertabgabe wird von der Gemeinde verfügt, sobald die Planung rechtskräftig wird (Art. 142d Abs. 1 und Abs. 3 BauG). Die Mehrwertabgabe ist im vorliegenden Fall aufgrund eines Schätzungsgutachtens berechnet worden. Sie beträgt Fr. 952 000.00, falls das Areal vor der Überbauung veräussert wird. In diesem Fall wird die Abgabe vollumfänglich bei der Veräusserung fällig. Falls die heutige Grundeigentümerschaft die Überbauung selbst realisiert, wird die Mehrwertabgabe anhand der realisierten Flächen und Nutzungen berechnet (auf Grundlage der Baubewilligung). Sie kann dann allenfalls bei bloss teilweiser Ausnützung des maximal zulässigen Nutzungsmasses etwas tiefer ausfallen, die Fr. 952 000.00 aber nicht überschreiten.

## **5. Vereinbarungen mit der Grundeigentümerschaft und Mobilitätskonzept**

Die Nutzung der Tiefgarage unter der Schwarztorstrasse ist in einem Nachtrag vom 31. August 2020 zur Sondernutzungsbewilligung vom 13. Juli 1981 zum Betrieb einer unterirdischen Verlade-rampe im Bereich der Schwarztorstrasse geregelt worden, der vom Gemeinderat mit Beschluss vom 16. September 2020 genehmigt wurde. Die unterirdischen Transportleitungen in und unterhalb der Decke der Einstellhalle sind in einer Dienstbarkeit (Nutzungsrecht) zwischen der Grundeigentümerschaft und der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) zu regeln. Hierfür haben sie einen Vorvertrag abgeschlossen, der vom Gemeinderat ebenfalls mit Beschluss vom 16. September 2020 zur Kenntnis genommen worden ist.

In Zusammenhang mit der Neuüberbauung des Meinen-Areals und dem Gleisersatz Brunnhof-Fischermätteli soll die Fussgängerführung auf der Nordseite der Schwarztorstrasse neu geordnet werden. Damit zu Fuss Gehende zwischen der Schwarztorstrasse und der Brunnmattstrasse ungehindert zirkulieren können, ist es notwendig, dass sie an der Strassenecke die private Parzelle Bern Gbbl.-Nr. 3/54 überqueren können. Um dies zu gewährleisten, hat die Grundeigentümerschaft gegenüber der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) in einer Vereinbarung eine Absichtserklärung betreffend den Abschluss eines Dienstbarkeitsvertrags über ein öffentliches Wegrecht abgegeben.

Als Stadtklimamassnahme sind seitens Grundeigentümerschaft sieben mittel- bis grosskronige Bäume (Kategorie Alleebaum) in grossen Pflanztrögen im privaten Vorland zu pflanzen. Es ist an diesem Standort aufgrund der bereits bestehenden Einstellhalle, die sich bloss 30 cm unterhalb der Oberfläche befindet, nicht möglich, die Bäume direkt in die Erde zu pflanzen. Die Kosten für die Pflanzung der Bäume (sowie für Pflege, Unterhalt und allfälligen Ersatz) sind durch die Grundeigentümerschaft zu tragen. Um dies zu gewährleisten, hat die Direktion TVS mit der Grundeigentümerschaft eine Vereinbarung abgeschlossen, in der die entsprechenden Verpflichtungen geregelt werden. Der für die öffentliche Auflage noch in den Überbauungsvorschriften enthaltene, vom Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) jedoch als nicht genehmigungsfähig beurteilte Artikel 10 (Klimamassnahmen) konnte daher gestrichen werden.

Als Grundlage für die Überbauungsordnung wurde ein Mobilitätskonzept gemäss Artikel 54a der kantonalen Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV; BSG 721.1) erstellt. Der Gemeinderat hat dieses am 16. September 2020 genehmigt. Es zeigt auf, wie mit dem vorliegenden Projekt die städtischen Modal-Split-Ziele gemäss Stadtentwicklungskonzept Bern 2016 (STEK 2016) von maximal 15 % motorisiertem Individualverkehr (MIV) erreicht werden. Durch die Regelung in der Überbauungsordnung, gemäss der maximal 108 Parkfelder zulässig sind, soll die Erreichung dieses Ziels langfristig gesichert werden. Um sicherzustellen, dass die Anzahl der effektiven Personenwagen-Fahrten nicht über der berechneten Anzahl liegt, wurde im Mobilitätskonzept zusätzlich die maximal zulässige Anzahl Fahrten pro Tag (506 MIV-Fahrten) und pro Stunde (160 MIV-Fahrten) festgelegt. Die Überprüfung des MIV-Anteils über die Gesamtzahl der Fahrten zeigt, dass die Berechnung der erforderlichen beziehungsweise zulässigen Anzahl Parkplätze die Erreichung der städtischen Modal-Split-Ziele für den Wirkungsbereich der Überbauungsordnung sicherstellt.

Zum preisgünstigen Wohnraum hat die Präsidialdirektion mit der Grundeigentümerschaft am 12. April 2018 ein Berechnungsmodell betreffend die Kostenlimiten gemäss Artikel 17 Absatz 2 der Überbauungsvorschriften vereinbart. Das Modell basiert auf dem zum Zeitpunkt der Verhandlungen gültigen Referenzzinssatz und den damals angewandten Berechnungsfaktoren. Die Faktoren werden momentan im Rahmen der Ausarbeitung von Richtlinien zur Anwendung der Initiative für bezahlbare Wohnungen (Wohn-Initiative) nochmals überprüft. Weil der schwierige Baugrund (gespanntes Grundwasser) aufwendige (Sicherungs-)Arbeiten beim Neubau erfordert, wurde basierend auf geologischen Gutachten ein Zuschlag von 4,5 % auf die Anlagekostenlimiten gewährt. Das Berechnungsmodell wurde in einer Vereinbarung als verbindlich festgehalten.

## **6. Mitwirkung, Vorprüfung und öffentliche Auflage**

### *6.1 Mitwirkung*

Die öffentliche Mitwirkungsaufgabe der Planungsvorlage «Überbauungsordnung Schwarztorstrasse/Brunnmattstrasse – Meinen-Areal» fand vom 7. Januar bis 8. Februar 2019 statt. Die Mitwirkungsunterlagen bestanden aus dem Entwurf der Überbauungsordnung Schwarztorstrasse/Brunnmattstrasse – Meinen-Areal, Plan Nr. 1466/2, bestehend aus Überbauungsplan, Überbauungsvorschrift-

ten und Aussenraumplan sowie dem zugehörigen Erläuterungs- und Raumplanungsbericht zur Planung mit Anhängen, beide vom 30. November 2018.

Im Rahmen der Mitwirkung zur Planung Schwarztorstrasse/Brunnmattstrasse – Meinen-Areal wurden zehn Mitwirkungseingaben eingereicht. Die Eingaben betrafen vor allem folgende Themen:

- Die Bereitstellung von grossen und preisgünstigen Familienwohnungen (4 Zimmer +),
- die Verteilung preisgünstiger Wohnungen,
- die Sicherstellung eines vielfältigen Nutzungsmixes,
- die Reduktion des Parkplatzangebots für Motorfahrzeuge,
- den Bedarf nach mehr Veloparkplätzen,
- das Bedürfnis nach Koordination mit Verkehrsprojekten, die den Planungsperimeter tangieren, und die
- Frage nach höherer Dichte.

Die Mitwirkungseingaben sind im Mitwirkungsbericht vom 26. März 2019 zusammengefasst. Die wesentlichen Anregungen sind bereits durch Vorgaben im Studienauftrag, aber auch durch Vereinbarungen mit der Grundeigentümerschaft verbindlicher Bestandteil der Planung geworden. Das weitere Vorgehen zu vielen Einzelfragen ist gemeinsam mit den zuständigen städtischen Fachstellen definiert worden, vor allem die Fragen zum Thema Mobilität.

Die Mitwirkungseingaben zogen gegenüber der Mitwirkungsaufgabe nur geringfügige Anpassungen des Überbauungsplans, der dazugehörigen Vorschriften und des Erläuterungs- und Raumplanungsberichts nach sich. So wurde beispielsweise die Anzahl Fahrradabstellplätze von 400 auf 435 erhöht.

## 6.2 Vorprüfung

Im Anschluss an die Durchführung und Auswertung der Mitwirkung wurde die kantonale Vorprüfung beim Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) ausgelöst. Ende Oktober 2019 stellte das AGR dem Stadtplanungsamt eine Themenliste zu. Diese diente als Grundlage für eine Bereinigungssitzung mit dem AGR am 21. November 2019. Dabei wurden zahlreiche gemeinsame Entscheide getroffen; andere Punkte konnten anlässlich der Bereinigungssitzung jedoch noch nicht abschliessend geklärt beziehungsweise beantwortet werden. Es handelte sich dabei um wenige materielle und einige formelle und zeichnerische Anpassungen. Die Vorprüfung durch das AGR hat insbesondere dazu geführt, dass einige Themen statt in der Überbauungsordnung in verbindlichen Vereinbarungen mit der Grundeigentümerschaft geregelt werden.

In der Folge wurden die Überbauungsordnung und die dazugehörigen Vorschriften überarbeitet. Die Behandlung der einzelnen Themen wurde in der Themenliste AGR vom 31. Oktober 2019 dokumentiert. Die überarbeitete Planungsvorlage sowie die Themenliste mit den Bearbeitungshinweisen wurden dem AGR am 20. Dezember 2019 wieder zur abschliessenden Vorprüfung eingereicht. Das AGR hat die Vorprüfung mit Vorprüfungsbericht vom 6. März 2020 abgeschlossen. Das AGR war mit den vorgenommenen Anpassungen einverstanden und hat bestätigt, dass die Planungsvorlage der Präsidioldirektion unter Vorbehalt der Bereinigung von letzten Genehmigungsvorbehalten materiell und formell genehmigungsfähig ist.

Parallel zur Vorprüfung erfolgten Anpassungen des Bauprojekts. Dies sind im Wesentlichen

- die Verschiebung der Teilbaubereichsgrenze zwischen den Baubereichen B4.1 und B4.2 zur Schaffung zusätzlicher grosser Familienwohnungen sowie
- der Verzicht auf eine öffentliche Fusswegverbindung durch den kleinen Park.

### 6.3 Öffentliche Auflage

Die öffentliche Auflage der Überbauungsordnung Schwarztorstrasse/Brunnmattstrasse – Meinen-Areal und des Erläuterungs- und Raumplanungsberichts erfolgte vom 7. Mai bis 5. Juni 2020. Während dieser Zeit gingen sechs Einsprachen nachfolgender Institutionen und privater Personen ein:

- Sozialdemokratische Partei (SP) Bern Holligen
- Sozialdemokratische Partei (SP) Bern Süd
- Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) Regionalgruppe Bern
- BERNMOBIL
- Joe Design AG
- Susanne Boutros, Beat Buchschacher, Ulrich Buchschacher und Barbara König, alle vertreten durch Rechtsanwalt Gregor Marcolli (nachfolgend Sammeleinsprechende RA Marcolli).

Es fanden vier Einspracheverhandlungen statt. BERNMOBIL hat seine Einsprache zurückgezogen. Die VCS Regionalgruppe Bern, die Joe Design AG und die Sammeleinsprechenden RA Marcolli halten an ihren Einsprachen vollumfänglich fest. Die SP Bern Süd hat im Anschluss an die Einspracheverhandlung sieben von zehn Anträgen zurückgezogen, die SP Bern Holligen fünf von zehn Anträgen.

Die Joe Design AG erhob Einsprache gegen die Festlegung des Standorts für die Entsorgungsstelle im südlichen Arealteil. Sie befürchtet Lärm- und Geruchsmissionen auf ihre Liegenschaft sowie wilde Müllentsorgung und Parkierung. Der im Überbauungsplan vorgesehene Standort entspricht allerdings im Gegensatz zu den von der Einsprecherin vorgeschlagenen Alternativstandorten den Vorgaben des Containermerkblatts von Entsorgung + Recycling Stadt Bern. Den Befürchtungen der Einsprecherin soll durch eine entsprechende Ausgestaltung der Entsorgungsstelle im Baubewilligungsverfahren (insbesondere Einfriedung Entsorgungsstelle und Verhinderung von Wildparkierung) begegnet werden.

Die SP Bern Holligen und die SP Bern Süd beantragen, dass ab dem zweiten Vollgeschoss der Baubereiche B3 und B4.1 sowie B4.2 nur Wohnnutzungen, jedoch nicht – wie in den Überbauungsvorschriften vorgesehen – auch nicht störende Arbeitsnutzungen, Läden und dem Quartier dienende Nutzungen zulässig sein sollen. Die SP Bern Holligen beantragt dieselbe Anpassung zudem auch betreffend den Baubereich B2. Die Grundeigentümerin will mit der vorliegend geplanten Überbauung einerseits ein neues Quartierzentrum mit quartierbezogenen Arbeitsnutzungen, Quartiernutzungen und Läden im Untergeschoss, Erdgeschoss (entspricht in Überbauungsordnung dem 1. Vollgeschoss) und 1. Obergeschoss (entspricht in der Überbauungsordnung dem 2. Vollgeschoss) schaffen. Andererseits will sie in den Obergeschossen den Nutzungsschwerpunkt bei Alterswohnungen und betreutem Wohnen setzen, deren Förderung einem Ziel der Wohnstrategie der Stadt Bern entspricht. Für das Alterswohnen ergänzende Nutzungen (Spitexräumlichkeiten etc.) und Nebenräume der Läden und quartierbezogenen Nutzungen im Erdgeschoss (z. B. Büro, Garderoben) müssen im 1. Obergeschoss auch nichtstörende Arbeitsnutzungen zulässig sein. Grosse Familienwohnungen werden zwar ebenfalls geschaffen, stehen aber nicht direkt im Vordergrund – dies unter anderem deshalb, weil sonst kaum mehr genügend Spiel- und Aufenthaltsflächen geschaffen werden könnten. Im Baubereich B2 sind aufgrund des Geländeverlaufs (ansteigendes Gelände) zudem Split-Level-Einheiten vorgesehen. Hier gilt das Split-Level als zweites Vollgeschoss. Die ganze Einheit wird jedoch gesamthaft über zwei Geschosse genutzt und von der Strasse her als zweigeschossig, vom Innenhof her jedoch als eingeschossig in Erscheinung treten. Dies ermöglicht es, entweder die gesamte Einheit für Quartier- oder Arbeitsnutzungen zu nutzen oder das Erdgeschoss für Arbeitsnutzungen und das Split-Level für eine Wohnnutzung durch den Besitzer/die Besitzerin des Betriebs im Erdgeschoss. Aus diesen Gründen kann nicht bereits ab dem 2. Vollgeschoss (bzw. dem 1. Obergeschoss) nur Wohnen zugelassen werden.

Die SP Bern Süd, die SP Bern Holligen sowie die VCS Regionalgruppe Bern beantragen, dass maximal 0,2 Abstellplätze für Motorfahrzeuge und für die übrigen Nutzungen maximal die nach Artikel 52 Bauverordnung definierten Minima erstellt werden dürfen. Die Vorgaben des übergeordneten Rechts zum Themenbereich Abstellplätze, also vorliegend insbesondere des Baugesetzes und der Bauverordnung, sind jedoch einzuhalten. Ansonsten ist die Überbauungsordnung nicht genehmigungsfähig. Mit den Vorgaben zur Anzahl Abstellplätze gemäss den Überbauungsvorschriften werden die minimalen Bandbreitenvorgaben gemäss kantonalem Recht für die Wohnnutzung bereits stark unterschritten (0,35 statt 0,5 Parkplätze pro Wohnung). Für die übrigen Nutzungen werden die Minima der Bauverordnung nur in sehr geringfügigem Ausmass, nämlich (je nach konkreter Nutzungsverteilung) um ca. fünf Abstellplätze überschritten. Mit dem Mobilitätskonzept wurde nachgewiesen, dass die Modal-Split-Ziele gemäss STEK 2016 mit dieser Anzahl Parkplätze erreicht werden können und dass damit keine polizeiwidrigen Umstände (insbesondere Suchverkehr und Wildparkierung) generiert werden. Noch weitergehende Vorgaben können nicht ohne weiteres erfolgen, da deren Zulässigkeit und Umsetzbarkeit nachgewiesen werden können müssen. Entscheidend für die Verträglichkeit des Verkehrs sind zudem die ausgelösten Fahrten, nicht die Abstellplätze. Die zulässige Anzahl Fahrten sowie deren Monitoring und Controlling sowie Massnahmen bei Verstössen wurden im Mobilitätskonzept ebenfalls verbindlich vereinbart.

Weiter beantragen die SP Bern Süd und die SP Bern Holligen, dass pro Zimmer zu Wohnzwecken mindestens 1,5 Fahrradabstellplätze zu erstellen seien, davon mindestens 110 ebenerdig und in der Nähe der Hauseingänge. In den Überbauungsvorschriften werden 435 Abstellplätze vorgeschrieben, was 1,3 Abstellplätzen pro Bewohnerin oder Bewohner entspricht. Die Grundeigentümerin plant bereits freiwillig rund 20 – 30 zusätzliche Abstellplätze, insbesondere auch für Anhänger, Spezialvelos etc. Gemäss Bauverordnung wären nur 431 Abstellplätze erforderlich, gemäss VSS-Norm 640 065 sogar nur 402. Letzteres würde einem Abstellplatz pro Zimmer zu Wohnzwecken entsprechen. In den Überbauungsvorschriften werden somit bereits mehr Abstellplätze vorgeschrieben, als gemäss den gesetzlichen Grundlagen vorgesehen. Noch weitergehende Vorgaben wären nicht mehr verhältnismässig, zumal die Grundeigentümerin spezifische zusätzliche Bedürfnisse bereits freiwillig berücksichtigt. Dass 110 Abstellplätze ebenerdig und in der Nähe der Hauseingänge erstellt werden müssen, steht sodann bereits in den Überbauungsvorschriften.

Die VCS Regionalgruppe Bern beantragt weiter, das Mobilitätskonzept wieder in die Überbauungsvorschriften aufzunehmen. Das Mobilitätskonzept dient einerseits als Machbarkeitsnachweis. Es belegt, dass die Bandbreitenvorgaben gemäss kantonalem Recht zur Anzahl Abstellplätze im vorgesehenen Mass unterschritten werden können, ohne polizeiwidrige Umstände (Wildparkieren, Suchverkehr etc.) zu verursachen. Andererseits ist es auch eine verbindliche Vereinbarung der Grundeigentümerin mit der Stadt Bern, in der konkrete Werte für Fahrtenzahlen, konkrete Massnahmen und das Vorgehen bezüglich Controlling und Sanktionierung vereinbart wurden. Die Verbindlichkeit und das Verfahren für Anpassungen des Mobilitätskonzepts sind in den Ziffern 8 und 9 des Mobilitätskonzepts geregelt. Gemäss dem AGR ist es jedoch nicht möglich, anpassbare Konzepte zu genehmigen. Das Konzept müsste daher in der vorliegenden Version als verbindlich erklärt und genehmigt werden. Anpassungen müssten wiederum vom AGR genehmigt werden. Diese Struktur ist für einen auf eine gewisse Flexibilität angewiesenen Bereich (konkrete Nutzungsverteilung zum Zeitpunkt der Planung noch nicht bekannt und auch später veränderbar, Mobilitätsverhalten der Bevölkerung verändert sich etc.) viel zu starr. Daher ist das als Vereinbarung mit der Grundeigentümerschaft ausgestaltete Mobilitätskonzept in Absprache mit dem AGR in die Hinweise verschoben worden. Anpassungen müssen dennoch vom Gemeinderat genehmigt werden und die Kernwerte des Konzepts sind direkt in den Überbauungsvorschriften gesichert.

Die VCS Regionalgruppe Bern beantragt weiter, dass die Hälfte der Abstellplätze in der Einstellhalle mit einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (E-Fahrzeuge) auszustatten sei und dass für die andere Hälfte der Abstellplätze der Anschluss vorzubereiten sei. Gemäss dem Mobilitätskonzept

müssen mindestens zwei Parkplätze für das Laden von E-Mobilitätsfahrzeugen ausgerüstet werden. Für alle übrigen Abstellplätze müssen die Grundinstallationen für Ladestationen realisiert werden. Mit den Vorgaben im Mobilitätskonzept ist sichergestellt, dass ein Grundangebot an Ladestationen für E-Fahrzeuge vorhanden ist. Darüber hinaus können jederzeit weitere Ladestationen nachgerüstet werden, wenn sich der Bedarf entsprechend erhöht. Gleichzeitig wird mit dieser Lösung aber auch sichergestellt, dass nicht ein Angebot geschaffen wird, nach welchem (noch) keine Nachfrage besteht und dessen Kosten dann dennoch auf die Mieterinnen/Mieter überwälzt würden.

Schliesslich beantragt die VCS Regionalgruppe Bern, dass im Mobilitätskonzept die Toleranz von 5 % bei Überschreitung der maximalen Fahrtenzahl zu streichen sei und dass die Vermietung von Abstellplätzen an Personen, die nicht im Wirkungsbereich der Überbauungsordnung wohnen, zu verbieten sei. Die Toleranz von 5 % entspricht der gängigen Praxis und soll verhindern, dass wegen geringen Schwankungen in den Fahrtenzahlen der gesamte Controlling- und Monitoringmechanismus gemäss Mobilitätskonzept ausgelöst wird (was einen nicht zu vernachlässigenden Zeit- und Kostenaufwand sowohl bei der Grundeigentümerin als auch bei den Kontrollinstanzen der Stadt Bern auslösen würde). Das Mobilitätskonzept enthält weiter eine Vorgabe, gemäss welcher die Abstellplätze einzig an Personen vermietet werden dürfen, welche in einem Umkreis von höchstens 650 m Gehdistanz wohnen. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass mit der restriktiv festgelegten maximalen Anzahl Abstellplätze sichergestellt ist, dass kein Überangebot an Parkplätzen erstellt wird. Für den unwahrscheinlichen Fall leerstehender Abstellplätze soll durch die Vorgabe aber ermöglicht werden, dass öffentliche Strassenparkplätze mit Anwohnerparkierung durch private Parkplätze in Einstellhallen ersetzt werden können. Aufgrund der Beschränkung der Vermietbarkeit an Personen im Umkreis von 650 m Gehdistanz wird verhindert, dass die Abstellplätze an Pendlerinnen und Pendler vermietet werden.

Die SP Bern Holligen beantragt, dass der zulässige Wärmebedarf für Heizung und Warmwasser zu 100 % aus erneuerbaren Energien gedeckt werden müsse. Die von der Einsprecherin gewünschte Vorgabe wäre gemäss dem kantonalen Energiegesetz vom 15. Mai 2011 (KE nG; BSG 741.1) nicht zulässig und somit nicht genehmigungsfähig. Fernwärme ist zudem keine zu 100 % erneuerbare Energieform und wäre somit vorliegend gemäss der von der SP Bern Holligen gewünschten Formulierung nicht mehr als Energieträger zulässig.

Die Sammeleinsprechenden RA Marcolli beantragen, die Überbauungsordnung sei in der vorliegenden Form nicht zu genehmigen. Sie beantragen, die Festlegung der geschlossenen Bauweise zu streichen und die Baubereiche B1 und B2 vom Geltungsbereich des Artikels zu den zulässigen Geschosshöhen und Gesamthöhen auszunehmen. Sie begründen dies damit, dass ihre eigenen Gebäude nur drei Vollgeschosse aufweisen und dass sich die neue Überbauung an ihrem Umfeld orientieren müsse. Die Parzellen GbbL Bern Nrn. 3/54 und 3/350 im Wirkungsbereich der Überbauungsordnung befinden sich heute in der Industrie- und Gewerbezone mit Bauklasse (BK) 3 und 4, was einer zulässigen Fassadenhöhe (mit Attikageschoss) von 15.50 m bzw. von 18.50 m entspricht. Die Überbauungsordnung lässt in den Baubereichen B1 und B2 neu Fassadenhöhen zwischen 18.50 m und 20.40 m zu. Damit wird eine gegenüber heute nur gerade um 3 m bzw. knapp 2 m höhere Überbauung zulässig. Die Grundstücke der Einsprechenden befinden sich in der Wohnzone in den Bauklassen 3 und 4, was einer zulässigen Fassadenhöhe von 14.50 m bzw. 17.50 m entspricht. Damit wird auf dem ihnen am nächsten liegenden Baubereich B1 eine um 1 m bis 4 m höhere Überbauung als die Maximalhöhe für ihre eigenen Häuser zulässig. Rund um die Grundstücksgruppe in der Bauklasse 3 befinden sich aber bereits heute alle Grundstücke in der gemischten Wohnzone, der Industrie- und Gewerbezone sowie der Arbeitszone in den Bauklassen 4 und 5 (maximale Fassadenhöhe bis 20.50 m). Damit reizt die Überbauungsordnung in den Baubereichen B1 und B2 noch nicht einmal die in der Umgebung bereits heute zulässigen Maxima aus. Die Vorgaben der Überbauungsordnung entsprechen somit dem Grundsatz einer qualitätsvollen Innenverdichtung und passen sich dem höhengestaffelten Umfeld des Wirkungsbereichs der

Überbauungsordnung an. Die zulässige Gesamthöhe wurde im Rahmen eines zweistufigen Studienauftrags ausgelotet. In der ersten Stufe wurde ein städtebauliches Gesamtkonzept entwickelt, in dem man unter anderem Antworten zur Volumetrie der neuen Gebäude und dem städtebaulich verträglichen Nutzungsmass gefunden hat. In der zweiten Stufe wurden die Projektvorschläge weiter ausgearbeitet. Der gewählte städtebauliche Entwurf orientiert sich hinsichtlich Nutzung, Höhe und baulicher Struktur an seinem Umfeld. In Etappe 1, die an die Gartenstrasse angrenzt, wird der vorhandene Blockrand mit einer fünf- bis sechsgeschossigen Bebauung vollendet und erzeugt damit die für diesen Bereich charakteristische Dichte und räumliche Struktur.

Weiter beantragen die Sammeleinsprechenden RA Marcolli, dass der Artikel zu den Erschliessungsanlagen für den Verkehr mit einer Vorschrift zu ergänzen sei, wonach die Umsetzung des Mobilitätskonzepts im Bereich Einfahrt Gartenstrasse durch geeignete Massnahmen (Signalisationen) sicherzustellen sei. Die Einfahrt in die Gartenstrasse befindet sich jedoch nicht im Wirkungsbereich der Überbauungsordnung, weshalb diesbezüglich vorliegend keine Signalisationsmassnahmen vorgesehen werden können. Entsprechende Signalisationen können aber im Bedarfsfall in einem separaten Verfahren verfügt werden.

Für den Fall, dass ihre Anträge nicht gutgeheissen werden, stellen die Sammeleinsprechenden RA Marcolli schliesslich ein Lastenausgleichsbegehren. Lastenausgleichsbegehren können jedoch erst im Baubewilligungsverfahren gestellt werden.

Bei der Vorbereitung der Einspracheverhandlungen wurde festgestellt, dass bei der Überarbeitung des Mobilitätskonzepts zwischen Mitwirkung und öffentlicher Auflage versehentlich zwei Textpassagen gelöscht wurden. Der Gemeinderat beschloss daher nach Durchführung der Einspracheverhandlungen auf Antrag der Präsidialdirektion eine Änderung des öffentlich aufgelegten Mobilitätskonzepts (Anhang 1 des Erläuterungs- und Raumplanungsberichts). Kapitel 7.1, Gliederungspunkte 8 und 9 lauten daher neu:

- Die Parkplätze in der unterirdischen Einstellhalle dürfen nur an Personen vermietet werden, die in einem Umkreis von höchstens 650 m Gehdistanz wohnen. Die Eigentümerin meldet jährlich per Stichtag 31.12. im darauffolgenden Monat Januar, per Mail an die Verkehrsplanung der Stadt Bern, die totale Anzahl der an diese Personen vermieteten Parkplätze.
- Die Grundinstallationen für Ladestationen werden realisiert; mindestens zwei Parkplätze werden für das Laden von E-Mobilitätsfahrzeugen ausgerüstet.

Weiter wurde im Rahmen der Vorbereitung der Einspracheverhandlungen festgestellt, dass die Höhenkote für den Baubereich B 4.1 fälschlicherweise zu hoch gesetzt wurde und damit den Bau eines Hochhauses ermöglicht hätte. Dies ist keinesfalls gewünscht. Der Gemeinderat beschloss daher, im Baubereich B 4.1 den höchsten Punkt der Dachkonstruktion auf 558.35 m ü. M. festzulegen.

Alle vorgenannten Anpassungen an der Überbauungsordnung werden im Anschluss an die Beratung im Stadtrat gemeinsam mit allfälligen Anpassungen durch den Stadtrat nochmals öffentlich aufgelegt.

Der Gemeinderat wird bei Annahme der Vorlage durch die Stimmberechtigten dem AGR die Abweisung der aufrechterhaltenen Einsprachen beantragen. Das AGR wird über die Einsprachen entscheiden.

## **7. Weiteres Vorgehen**

Nachdem der Stadtrat die Überbauungsordnung Schwarztorstrasse/Brunnmattstrasse – Meinen-Areal beschlossen hat, wird sie den Stimmberechtigten zum Beschluss unterbreitet. Bei einem positiven Ausgang des Urnengangs wird der Gemeinderat die Unterlagen an das kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung zur Genehmigung weiterleiten.

### **Antrag**

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Vortrag des Gemeinderats betreffend Überbauungsordnung Schwarztorstrasse/Brunnmattstrasse – Meinen-Areal; Botschaft an die Stimmberechtigten.
2. Er beschliesst die Vorlage und beantragt den Stimmberechtigten der Stadt Bern den Erlass der Überbauungsordnung Schwarztorstrasse/Brunnmattstrasse – Meinen-Areal, Plan Nr. 1466/2 vom 18. August 2020 (XX Ja, XX Nein, XX Enthaltungen).
3. Er genehmigt die Botschaft an die Stimmberechtigten (XX Ja, XX Nein, XX Enthaltungen).

Bern, 16. September 2020

Der Gemeinderat

Beilagen

- Entwurf Abstimmungsbotschaft