

Themenliste materieller und formeller Handlungsbedarf

Gemeinde:	Bern	Überbauungsordnung Wylerringstrasse 34, 36, 46 und 48, Wifag-Areal, samt Baugesuch Teiltrückbau Leinenweberei (KoG)		
Typ	Vorprüfung			
Geschäfts-Nummer	2021.DIJ.7951			
Datum Einreichung	01.02.2021			
Stand Themenliste	18.06.2022	Art - GV : Genehmigungsvorbehalt / B : Bedingung / A : Auflage / H : Hinweis / E : Empfehlung		
Thematik	Fachstelle	Art	Erläuterung und Begründung	Bereinigung/Umgang mit Beurteilung
Ausgangslage/ Würdigung			Die Arealentwicklung Wylerringstrasse/Wifag-Areal stützt sich auf ein städtebauliches Konzept, welches anhand einer Test- und Masterplanung erarbeitet wurde. Das Ergebnis der Masterplanung wurde in die vorliegende Überbauungsordnung (UeO) Wylerringstrasse überführt. Über den gesamten Wirkungsbereich der Überbauungsordnung wird eine bauliche Ausnützung einer oberirdischen Geschossflächenziffer (GFZo) von ca. 2.0 erreicht. Die Umnutzung des Industrieareals in eine Mischzone wird nicht an den 15-jährigen Baulandbedarf angerechnet, da die Umzonung zur Siedlungsentwicklung nach innen beiträgt. Mit der geplanten Arealentwicklung wird die «Siedlungsentwicklung nach innen» durch bauliche Verdichtung gefördert. In einem gut erschlossenen Quartier werden auf einer Fläche von ca. 3.5 ha ca. 360 neue Wohneinheiten für ca. 800 Bewohnerinnen und Bewohner entstehen sowie Flächen für ca. 190 Arbeitsplätze realisiert. Mit der Planung des «Wifag-Areals» werden die Zielsetzungen des STEK 16 wie beispielsweise die Mobilisierung und bessere Nutzung bestehender Flächenressourcen durch die qualitative Innenentwicklung umgesetzt. Die Planung fügt sich optimal in die lokale Wirtschaftsstruktur ein (Nähe des kantonalen ESP Wankdorf). Somit leistet das vorliegende Planungsvorhaben auf dem WIFAG-Areal mit dem neuen Wohnangebot, den quartiernahen Nutzungen, den Plätzen und Grünflächen einen wertvollen Beitrag zur Entwicklung des Stadtteils Bern Nord und steht in Einklang mit den Zielsetzungen des kantonalen Richtplans (A_01, A_07).	

Grundsätzliche Problemfelder:				
Regelungsdichte	AGR	H	In der UeO «Wylerringstrasse, Wifag-Areal» fällt die grosse Regelungsdichte auf. Hierzu sei einerseits die grosse Anzahl anzuwendender Bestimmungen in den Überbauungsvorschriften (UeV) und andererseits die Komplexität der grundeigentümergebundenen Festlegungen im Überbauungsplan (UeP) genannt. Die Anwendbarkeit wird sich erst im Rahmen der Projektierung ergeben und die Handhabung der Rechtsbestimmung im Baubewilligungsverfahren. Grundsätzlich liegt dies im Ermessen der Gemeinde, es sei jedoch darauf hingewiesen, dass diese Regelungsdichte nicht vom Kanton verlangt wird. Sobald die Stadt diese Regelungsdichte selbst wählt, muss diese auch detailliert durch uns überprüft werden.	
Energiebestimmungen Art. 14 UeV	AUE-EN	(GV)	Das AUE begrüsst grundsätzlich sehr, dass die Stadt Bern mit Art. 14 der Überbauungsvorschriften (UeV) verbindliche Energiebestimmungen in die Überbauungsordnung aufnehmen will. Sowohl Absatz 2 als auch Absatz 3 gehen jedoch über die Kompetenzen der Stadt hinaus. Die Kompetenzen der Gemeinden, um kommunale Energiebestimmungen zu erlassen, sind im kantonalen Energiegesetz (KEng) Art. 13 ff. abschliessend geregelt	
Energierichtplan Stadt Bern		H	Der Planungssperimeter befindet sich in einem Massnahmegebiet des Richtplans Energie der Stadt Bern vom 1. November 2014, in welchem eine Verdichtung der Erdgasinfrastruktur vorgesehen ist (vgl. Massnahme 40R Abnahmeverdichtung in zukünftigen Gasversorgungsgebieten mit Koordinationsstand Zwischenergebnis). Gemäss Umsetzungselementen ist geplant, geeigneten Versorgungsgebiete mittels Gasstrategie zu bestimmen. Da die Gasversorgung gemäss Prioritätenabfolge in der Kantonalen Energieverordnung (Art. 4 KEnV) nicht priorisiert wird, ist aus Sicht des AUE die Abweichung vom Richtplan Energie gerechtfertigt. Allerdings ist der Richtplan Energie bei der nächsten Überarbeitung entsprechend anzupassen	

Thematik	Fachstelle	Art	Erläuterung und Begründung	Bereinigung/Umgang mit Beurteilung
Revision KEnG		H	In der Wintersession des Grossen Rates vom 29. November bis 9. Dezember 2021 wurden erstmals die Änderungen des kantonalen Energiegesetzes beraten. Sobald das revidierte KEnG in Kraft tritt (voraussichtlich im Jahr 2022), erhalten die Gemeinden die Möglichkeit, einen Grenzwert für die gewichtete Gesamtenergieeffizienz für Gesamtüberbauungen (Areale) vorzuschreiben und damit weniger effiziente Einzelgebäude mit sehr energieeffizienten Einzelgebäuden zu kompensieren. Eine solche Gesamtbetrachtung macht insbesondere da Sinn, wo ein Areal oder Quartier mit bestehenden Gebäuden durch energieeffiziente Neubauten ergänzt, umgenutzt oder verdichtet werden soll. Da die gewichtete Gesamtenergieeffizienz auch die eigenproduzierte Energie berücksichtigt, kann mittels Festlegung eines tiefen Grenzwertes indirekt auch der Einsatz von Photovoltaik gefordert werden. Je nach geplantem Zeitpunkt der Genehmigung der vorliegenden UeO kann von diesen Möglichkeiten aufgrund der sich ändernden Rechtsgrundlage Gebrauch gemacht werden	
Eisenbahnlärm	AöV	H	Nach Art. 31 LSV dürfen Neubauten und wesentliche Änderungen von Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen nur bewilligt werden, wenn die Immissionsgrenzwerte (IGW) eingehalten werden. Falls die IGW überschritten sind, so dürfen gemäss Art. 31 Abs. 1 LSV Neubauten und wesentliche Änderungen von Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen nur bewilligt werden, wenn diese Werte eingehalten werden können: - durch die Anordnung der lärmempfindlichen Räume auf der dem Lärm abgewandten Seite des Gebäudes; oder - durch bauliche oder gestalterische Massnahmen, die das Gebäude gegen Lärm abschirmen. Können die IGW durch die obenstehenden Massnahmen nicht eingehalten werden, so darf die Baubewilligung nur erteilt werden, wenn an der Errichtung des Gebäudes ein überwiegendes Interesse besteht und die kantonale Behörde zustimmt. Die Voraussetzungen zur Gewährung einer Ausnahme nach Art. 31, Abs. 2 LSV sind: - Ausschöpfung der möglichen Lärmschutzmassnahmen (Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg / Art der Nutzung / Anordnung der lärmempfindlich genutzten Räume / etc.) - Grenzwertüberschreitung nur an einzelnen Fenstern oder Fassadenanteilen, maximale IGW-Überschreitung von 3 dB(A) - Überwiegendes Interesse; es besteht ein Interesse, das dem Lärmschutz überwiegt Gemäss Art. 32 Abs. 1 LSV sorgt der Bauherr eines neuen Gebäudes dafür, dass der Schallschutz bei Aussenbauteilen und Trennbauteilen lärmempfindlicher Räume den anerkannten Regeln der Bautechnik entspricht. Als solche gelten insbesondere die Anforderungen nach der Norm SIA 181:2020 "Schallschutz im Hochbau". Der Schallschutz bei den Aussenbauteilen richtet sich nach der zu erwarteten Lärmbelastung an der Fassade.	
		(A)	Bezüglich Lärmbelastung durch die Eisenbahnlinie ist generell darauf zu achten, dass beim zukünftigen Bauvorhaben die IGW nicht überschritten werden. Nach Art. 31 LSV dürfen Neubauten und wesentliche Änderungen von Gebäuden mit lärmempfindlichen Räumen nur bewilligt werden, wenn die Grenzwerte gemäss LSV eingehalten werden	
		(A)	Im Rahmen des Baugesuches, wenn die definitive Anordnung der Gebäude und die konkreten Wohngrundrisse vorliegen, ist ein vollständiges Lärmgutachten mit Berücksichtigung aller Lärmarten inklusive detaillierten Lärmberechnungen und Lärmschutzmassnahmen auszuarbeiten. Die Einhaltung der Lärmschutzvorschriften ist durch die Baubewilligungsbehörde im Rahmen der Baubewilligungsverfahren sicherzustellen.	
	AGR	H	Da sich die vorgenannten Auflagen des AöV zum Eisenbahnlärm auf das Baubewilligungsverfahren zur Arealüberbauung handelt, können wir diese nicht in unseren Gesamtentscheid betreffend UeO und Teilabbruch aufnehmen. Somit setzen wir die Auflagen in Klammern. Wir bitten jedoch die Stadt, die Auflagen entsprechend vorzumerken.	

Abstimmung mit übergeordneten Planungsgegenständen

Thematik	Fachstelle	Art	Erläuterung und Begründung	Bereinigung/Umgang mit Beurteilung
Störfallvorsorge	KL	H	Das Vorgehen in der Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge wird in der Arbeitshilfe vom 26. März 2018 beschrieben und bezweckt, eine unkontrollierte Erhöhung des Risikos durch die Zunahme der Siedlungsdichte in der Umgebung von Störfallanlagen zu vermeiden. In der Arbeitshilfe wird somit implizit davon ausgegangen, dass die Koordination dann veranlasst wird, wenn eine tatsächliche Änderung, also Siedlungsentwicklung, innerhalb eines interessierenden Koordinationsbereiches (KoBe) stattfinden kann. Das KL verzichtet vorliegend auf eine Stellungnahme, da das Planungsareal von keinem Konsultationsbereich einer Störfallanlage überlagert wird. Gemäss Schritt 1, Abschnitt 4.1 der Arbeitshilfe ist in diesem Fall keine weitere Koordination Störfallvorsorge in der Raumplanung erforderlich.	
Luftreinhaltung Strassenverkehr	AUE-IMM	H	Gemäss Gesuchsteller wird von einer künftigen Verkehrsbelastung von insg. 625 Fahrten DTV gerechnet. Diese Zahl setzt sich zusammen aus 570 M IV-Fahrten, 50 Lieferwagen-Fahrten und 5 LKW-Fahrten DTV. Die MIV-Fahrtenzahl wird in den Überbauungsvorschriften als verbindliche Obergrenze festgehalten (Art. 12 Abs. 1 UeV). Diese Fahrtenzahl orientiert sich an den Modal-Split-Vorgaben gemäss STEK 2016 der Stadt Bern. Anhand eines Mobilitätskonzept wird aufgezeigt, wie die Fahrtenobergrenze durch die durch das Vorhaben generierten nutzungsabhängigen Verkehr eingehalten werden kann.	
		GV	Aus den vorliegenden Unterlagen wird nicht ersichtlich, wieviel Verkehr aktuell aus dem Areal auf die Strasse gelangt. Daher müssen die prognostizierten Fahrten gesamthaft als Neufahrten berücksichtigt werden. Der für die Beurteilung relevante Mehrverkehr beläuft sich somit auf 625 Fahrten DTV. Unter Anwendung der Arbeitshilfe zur Bestimmung der lokalen Belastbarkeit kann ermittelt werden, dass die Belastbarkeiten auf den relevanten Strassenabschnitten durch den zusätzlich generierten Mehrverkehr nicht überschritten werden. Die Bestimmungen zur lokalen Belastbarkeit werden eingehalten, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass die Massnahmen gemäss Mobilitätskonzept umgesetzt werden, greifen und ausreichend sind. Im Erläuterungsbericht wird erwähnt, dass ein Controlling der Fahrtenzahl vorgesehen ist (Controlling-Mechanismus gemäss Mobilitätskonzept). Dem Controlling kommt hier eine gewichtige Rolle zu, wodurch das Controlling verbindlich unter Art. 12 Abs. 1 UeV verankert werden muss.	
Luftreinhaltung und Lärmschutz (Industrie und Gewerbelärm)	AfU / AGR	H	Das städtische Amt für Umwelt bestätigt mit Mail vom 12. Januar 2022, dass die Auflagen im Sinne des AfU in die Planung aufgenommen wurden. Entsprechend der Bemerkung des OIK II gehen wir davon aus, dass dies auch auf den Strassenlärm zu beziehen ist.	

Abstimmung mit übergeordneten Planungsinstrumenten

KRP	AGR		Die Arealentwicklung Wylerringstrasse Wifag-Areal stützt sich auf ein städtebauliches Konzept, welches anhand einer Testplanung und Masterplanung erarbeitet und in die vorliegende Überbauungsordnung (UeO) samt Teilabbruchsgesuch Leinenweberei überführt wurde. Über den gesamten Wirkungsbereich der UeO wird eine oberirdische Geschossflächenziffer (GFZo) von ca. 2.0 erreicht. Dabei wird die Umnutzung des Industriearials in eine Mischzone nicht an den 15-jährigen Baulandbedarf angerechnet, da die Umzonung zur Siedlungsentwicklung nach innen beiträgt. Mit der geplanten Arealentwicklung wird die «Siedlungsentwicklung nach innen» durch bauliche Verdichtung gefördert. In einem gut erschlossenen Quartier werden auf einer Fläche von ca. 3.5 ha ca. 360 neue Wohneinheiten für ca. 800 Bewohnerinnen und Bewohner entstehen sowie Flächen für ca. 190 Arbeitsplätze realisiert. Das Planungsvorhaben leistet somit einen wertvollen Beitrag zur Entwicklung des Stadtteils Bern Nord und steht in Einklang mit den Zielsetzungen des kantonalen Richtplans gemäss Massnahmenblätter A 01 und A 07.	
RGSK	RKBM		Das Areal ist als regionales Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet im RGSK 2021 als Massnahme Nr. S-UV.1.55 mit Koordinationsstand Zwischenergebnis enthalten. Gemäss RGSK 2021 ist die Realisierung ab 2024 vorgesehen. Abweichende Termine sind der RKBM durch die Stadt Bern mitzuteilen.	
STEK 2016			Durch verschiedene Massnahmen wie ein Mobilitätsmanagement (z. B. Car-Sharing), attraktive Velo-Abstellplätze, gute Fussweg-Durchwegung ohne Motorfahrzeuge auf dem Areal und eine Begrenzung der Anzahl MIV-Parkplätze auf 210 bzw. 570 MIV-Fahrten/Tag soll der Motorfahrzeugverkehr auf ein verträgliches Mass gemäss den Zielwerten des STEK reduziert werden. Aufgrund der günstigen Lage des Areals und der guten Erschliessung durch ÖV (Buslinien 20 und 26) sowie Veloverkehr erachten wir diese Zielwerte als nachvollziehbar und sinnvoll.	

Thematik	Fachstelle	Art	Erläuterung und Begründung	Bereinigung/Umgang mit Beurteilung
	AGR		Mit der Planung des «Wifag-Areals» werden die Zielsetzungen des STEK 16 wie beispielsweise die Mobilisierung und bessere Nutzung bestehender Flächenressourcen durch die qualitative Innenentwicklung umgesetzt. Die Planung fügt sich optimal in die lokale Wirtschaftsstruktur ein (Nähe des kantonalen ESP Wankdorf)	

Verhältnismässigkeitsprüfung Teil-Abbruch Leinenweberei

Durchführung der Prüfung	DPF		Aufgrund des vorliegenden, positiven und umfassenden bauhistorischen Gutachtens von S. Moeri, Büro für Architektur, Denkmalpflege und Baugeschichte ADB, in welchem der Erhalt des Denkmalwerts der Leinenweberei trotz Teilrückbau der späteren Bauphasen bestätigt wird, sowie der grundeigentümergebundenen Sicherung der Ebenbürtigkeit des Ersatzobjekts, erübrigt sich eine weitergehende Verhältnismässigkeitsprüfung im Sinne von Ar. 10 Abs. 3 BauG	
	AGR	H	Zur Verhältnismässigkeitsprüfung ist bereits Ende 2020 eine Voranfrage beim AGR eingegangen. Die Stellungnahme des AGR stützt vorgenannte Aussage der DPF resp. bildet die Grundlage derselben.	

Überbauungsplan UeP)

Grundsätzliches	AGR	H	Wir stellen analog zum Hinweis betreffend der Regelungsdichte fest, dass der UeP sehr schwer lesbar und wenig nutzerfreundlich ist. Es überlagern sich teilweise ausgezogene und gestrichelte Linien oder es fehlenm Begrenzungslinien von Teilbaubereichen. Auch bleibt es unklar weshalb Teilbaubereichsgrenzen unter den Festlegungen subsumiert werden, um dann wieder mittels einer Toleranz von 4.0 m wieder relativiert zu werden. Wir bitten die Stadt dringend den UeP zu vereinfachen. Es ist z.B. ausreichend einen Baubereich festzulegen, ohne eine zusätzliche Baulinie aufzuführen. Die Bergrenzung des Baubereichs ist per se eine Baulinie, je nach Ausformulierung der Vorschriften mit oder ohne Anbaupflicht.	
Kongruenz UeP und UeV		GV	In den Vorschriften wird die Kranbahn wiederholt genannt, wogegen eine spezifische Signatur und Darstellung im UeP fehlt. Dort wird sie unter die Bestandesbauten subsumiert, welche wiederum eine spezifische Signatur unter den Festlegungen der Legende enthalten, allerdings ohne eigene Bestimmung zu Bestandesbauten in den UeV. Festlegungen UeV und UeP müssen kongruent sein. D.h. sie müssen übereinstimmend und grundeigentümergebundene eine Rechtsvorschrift enthalten.	
Etappierung		H	Im Überbauungsplan (UeP) sind drei Etappen als Hinweis eingetragen. Sofern die Etappierung verbindlich sein soll, muss in den Vorschriften normiert werden, dass die Überbauung zwingend in diesen Etappen realisiert wird. Entsprechend den Aussagen zur Übereinstimmung von Plan und Vorschrift wird auf die Etappierung verzichtet oder es wird eine entsprechende Vorschrift ergänzt und die Signatur in der Legende unter die Festlegungen verschoben	
Vermassungen		GV	Sämtliche festgelegten Flächen und Punkte müssen vermasset werden. Dies gilt auch für die bestehenden zu erhaltenden Bäume bis hin zu den Dauersperrern MIV. Somit muss der gesamt UeP im Hinblick auf die Vollständigkeit der Vermassung überprüft werden.	
diverse Masslinien		GV	Die eingetragenen Masslinien definieren zwar die entsprechenden Flächen (vgl. grössere Spielfläche) es fehlen jedoch eine nachvollziehbare Referenzierung zu einem klar festgelegten Fixpunkt, wie z.B. einem in den AV-Daten eingemessenen Vermassung. Somit sind die bezeichneten Flächen noch nicht lagegenau festgelegt.	
Baubereiche und Teilbaubereiche		GV	Die beiden Signaturen dienen ausschliesslich der Lokalisierung sowie der Definition der zulässigen Volumina. Die effektive Flächenausdehnung wird mittels Baulinien, Baubereichsgrenzen und Teilbaubereichsgrenzen festgelegt, wobei teilweise Begrenzungslinien zwischen Baubereichen/Teilbaubereichen vollständig fehlen.	
Baulinien, Baubereichsgrenzen und Gestaltungsbaulinie		H	Aufgrund der gewählten Strichart ist die Unterscheidung nicht leserfreundlich. Zudem stellt sich die Frage ob für die Baubereichsgrenze nicht eine andere Farbe gewählt wird. So wird auf den ersten Blick klar, dass diese Begrenzungslini nur im Bereich der Leinenweberei zur Anwendung kommt.	
T und G		GV	Entsprechend dem definitiven Punkt der Dachkonstruktion müssen «T» und «G» analog der Darstellung im Plan auch in der Legende rot dargestellt werden.	
Abgrenzung ES		GV	Der genaue Verlauf der Abgrenzung ES ist nicht eindeutig ersichtlich. Aufgrund der Festlegung in UeP und UeV muss der genaue Verlauf der Abgrenzung klar nachvollziehbar sein.	

Thematik	Fachstelle	Art	Erläuterung und Begründung	Bereinigung/Umgang mit Beurteilung
Bestandesbaute		H	Gemäss Darstellung füllen die Bestandesbauten entlang der Eisenbahnlinie nicht die gesamten Baubereiche. Wird hier auch ein Teilabbruch notwendig sein? Auch diese Fragestellung macht klar, dass ein entsprechender UeV-Artikel zum Bestand notwendig ist. Es sollen darin auch Aussagen zum Gebäude Wylerstrasse 48I gemacht werden, welches auch als Bestandesbaute dargestellt wird.	
alle Aussenbereiche bis und mit Hauszufahrt		H	vgl. Vermassung	
Bereich für Anlieferung intern, Entsorgung und Parkplatz		GV	In den Vorschriften wird dieser Bereich nicht konkret definiert. Es gelten somit auch hier die Aussagen betreffend Kongruenz. Zudem ist unklar, weshalb die Anlieferung intern entlang der Leinenweberei organisiert und zusätzlich von einem Pflanzbereich überlagert wird. Sofern die Signaturen «Ai», «P» und «E» an den im Plan lokalisierten Stelle festgelegt werden soll, muss die Lage noch vermasst werden.	
Fassadenbegrünung		GV	Auch die Fassadenbegrünung wird nicht lagegenau festgelegt. Falls daran festgehalten werden soll, ist ein Baubereich auszuscheiden oder die Signatur wird unter die Hinweise verschoben, zumal in den UeV keine explizite Bestimmung enthalten ist.	
fehlende Inhalte				
FVV	AöV / AGR	E	Das AÖV empfiehlt, die Fuss- und Veloerschliessung im Überbauungsplan darzustellen und unter den Hinweisen aufzuführen. Allerdings ist die Dichte der unterschiedlichen Inhalte bereits heute sehr gross, wodurch die Darstellung des FVV die Lesbarkeit noch mehr erschwert.	

Überbauungsvorschriften(UeV)				
Art. 1 Abs. 1 UeV	AGR	H	Hier wird ausgeführt, dass der Nutzungszonenplan, der Bauklassenplan und der Baulinienplan aufgehoben wird und danach nur die UeO gilt. Der Lärmempfindlichkeitsplan wird geändert. In den Planungsdarstellungen links oben (Vorher –Nachher) werden bei den Plänen Nutzungszonenplan und Bauklassenplan im Plan «Nachher» die UeOs eingezeichnet (was korrekt ist). Gleichzeitig wird jedoch noch der Perimeter grau hinterlegt, welcher gemäss Legende eine «Festlegung der Bebauung mittels spezieller Vorschriften» darstellt. Der Eintrag «Überbauungsordnung» ohne Farbüberlagerung ist ausreichend.	
		GV	Zudem wird im Artikel festgelegt, dass der Lärmempfindlichkeitsstufenplan geändert wird – woraus geschlossen werden kann, dass diese im Perimeter nicht aufgehoben, sondern geändert wird. In der Darstellung wird jedoch der Plan nicht geändert, sondern wird – wie die zwei vorher genannten Pläne – als Überbauungsordnung und Festlegung der ES mittels spezieller Vorschriften dargestellt. Demzufolge stimmt der Plan und die Vorschrift nicht überein – dargestellt wird die Aufhebung des Planes in diesem Bereich, im Artikel wird angegeben, dieser wird geändert.	
Art. 1 Abs. 2 UeV		E	Hier wird statisch auf die Bauordnung vom 24. September 2006 (Stand Oktober 2020) verwiesen. Ist dies so gewollt? Dies ist zu prüfen, da für diesen Perimeter Anpassungen an die Bauordnung in Zukunft nicht mehr gelten. Es empfiehlt sich zumindest auf den Stand Oktober 2020 zu verzichten.	
Art. 2 Abs. 1 UeV		(GV)	vgl. Abgrenzung ES	
Art. 2 Abs. 2 UeV		GV	Teilbaubereich VI.1 «beiden obersten Geschossen» ist nicht BMBV-konform und muss mit «beiden obersten Vollgeschossen» ersetzt werden.	
Art. 2 Abs. 4 UeV		H	Hier handelt es sich nicht um die Art der Nutzung, vielmehr ist die Bestimmung als Gestaltungsartikel zu verstehen.	
Art. 2 Abs. 5 und 6 UeV		GV	Gemäss Absatz 5 müssen min. 80% der zulässigen Geschossfläche oberirdisch (GFo) dem Wohnen dienen. Allerdings wird die GFo gar nicht festgelegt resp. es erweist sich als sehr herausfordernd die Volumenangaben pro Baubereich mit den jeweiligen Höhenangaben in m.ü.M zu errechnen, welche zusätzlich aus dem massgebenden Terrain interpoliert werden müssen. Auch kann der Wohnanteil nicht eindeutig festgelegt werden, da das Gesamtareal auch noch etappiert errichtet werden soll. Zudem ist unklar wie die Abhängigkeit zwischen Abs. 5 und 6 «aufgeht». Können die 80% Wohnnutzung eingehalten werden, wenn nach Absatz 6 Arbeitsnutzungen vorgesehen werden müssen?	

Thematik	Fachstelle	Art	Erläuterung und Begründung	Bereinigung/Umgang mit Beurteilung
Art. 2 Abs. 7 UeV		GV	Mindestfläche von 180 m ² ist nicht BMBV-konform. Bitte als GfO ausweisen. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Festlegung allenfalls eine UeO-Änderung nach sich zieht, falls der unterteilbare Gemeinschaftsraum nicht realisiert wird.	
Art. 3 Abs. 1 UeV		GV	Beim nach SIA 416 berechneten Volumenmass handelt es sich um kein BMBV-konformes Mass. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass es sich um die Baumassenziffer (BMZ) gemäss Art. 29 BMBV handelt. Bitte überprüfen und Mass korrekt bezeichnen.	
Art. 4 Abs. 1 bis 3 UeV		GV	Hier wird festgehalten, dass die Baubereiche durch die Baulinien begrenzt werden. Die Baulinien sind auch als Signatur unter den Festlegungen eingetragen. Es gibt aber weitere Signaturen, welche als Baubereichsgrenze, als Teilbaubereichsgrenze sowie als Gestaltungsbaulinie bezeichnet werden. Zu diesen verbindlichen Signaturen gibt es keine nachvollziehbaren Erläuterungen und es wird nicht verstanden, was konkret der Unterschied zu den Baulinien ist. Insgesamt muss die Handhabung dieser Begrenzungslinien als sehr schwierig beurteilt werden, zumal für die Teilbaubereichsgrenzen noch eine Toleranz von 4.0 m eingeführt wird.	
Art. 4 Abs. 3 UeV		GV	Die Begriffe «Gebäudeflucht» und «oberste Geschoss» sind nicht BMBV-konform. Bitte mit «Fassadenflucht» sowie mit «oberste Vollgeschoss» ersetzen. Auch der Begriff «Rücksprünge» ist nicht BMBV-konform. Es handelt sich um «rückspringende Gebäudeteile».	
		E	Für «rückspringende Gebäudeteile» wird empfohlen, das Mass für unbedeutende rückspringende Gebäudeteile festzuhalten, da dies GfO-relevant ist. Diese wurde mit der Stadt Bern anlässlich der BMBV-Sitzung vom 17. November 2021 besprochen.	
		GV	Für vorspringende Gebäudeteile wird auf Art. 37 und BO verwiesen. Gemäss Praxis Kanton Bern dürfen vorspringende Gebäudeteile nicht mehr als 50% des dahinterliegenden Fassadenabschnitts belegen (RA Entscheid 110/2014/26 vom 19. August 2014). Ist vorgesehen, die vorspringenden Gebäudeteile auf der ganzen Fassadenlänge zuzulassen muss ein entsprechender Baubereich ausgedehnt werden.	
Art. 4 Abs. 6 UeV	SBB / AGR	GV	Die Bestimmung legt fest, dass der Umgang mit der Interessenslinie für Neubauten zwischen Interessenslinie und nordwestlicher Baubereichsgrenze mit der SBB abzusprechen ist und dass bei Neubauten im Baubereich VI für Neubauten ober- und unterirdisch kein Abstand zur Interessenslinie einzuhalten ist. Damit regelt der Absatz nur die Neubauten, jedoch nur in einem Bereich. Im anderen Bereich wird im Artikel ausgeführt, dies sei dann mit der SBB abzusprechen. Zum Bestand findet sich keine Aussage. Die Bestimmung muss somit in Absprache mit der SBB, der Stadt Bern und der Eigentümerschaft dahingehend geschärft werden, dass bei Neubauten nicht die Baulinie massgebend sein wird, sondern die Interessenslinie SBB, wodurch im Absatz eine Präzisierung zum Bestand und Baulinie ergänzt werden muss. Darüber hinaus ist im Absatz analog zur Signatur die Bezeichnung «Interessenslinie SBB» zu verwenden	
Art. 6 Abs. 4 UeV	AGR	GV	Aus Sicht der Messweise ist der Absatz problematisch, da anlässlich der Sitzung mit der Stadt Bern besprochen wurde, dass auf ein festgelegtes Mass für technisch bedingte Dachaufbauten auf Grund des genehmigten Baureglements verzichtet wird. Sollten die technisch bedingten Dachaufbauten umwandelt werden, handelt es sich aus Sicht BMBV nicht mehr um technisch bedingte Dachaufbauten. Eine Umwandlung ist nicht technisch bedingt, sondern ist als Gestaltungsmassnahme zu betrachten.	
Art. 9 UeV	SBB	H	Sofern hilfreich, könnte für die Versickerung seitens SBB auch Teile der benachbarten SBB-Parzelle zur Verfügung gestellt werden. Sofern dies zweckdienlich ist kann mit Thomas Inkermann, Kontaktperson SBB Infrastruktur Netzabwicklung Kontakt aufgenommen werden (vgl. Stellungnahme SBB, Bst. c; S. 2).	

Thematik	Fachstelle	Art	Erläuterung und Begründung	Bereinigung/Umgang mit Beurteilung
Art. 10 Abs. 5 UeV	AGR	GV	Obgleich die ANF allen Absätzen des Art. 10 UeV zustimmt, kann Abs. 5 so nicht genehmigt werden, da Hecke Nr. 41 (vgl. Lebensraumkartierung) im Bereich des Teilabbruchs der Leinenweberei beseitigt werden muss um den gemeinschaftlichen Aussenraum resp. Platz gemäss UeP realisieren zu können. Eine Ausnahmegenehmigung für die Beseitigung einer Hecke oder eines Feldgehölzes kann gemäss Art. 18 Abs. 1ter NHG, Art. 14 Abs. 6 NHV und Art. 13 NSchV nur erteilt werden, wenn das Vorhaben standortgebunden ist und einem überwiegenden Bedürfnis entspricht. Über Ausnahmen vom Beseitigungsverbot entscheidet die Regierungsstatthalterin oder der Regierungsstatthalter. Somit muss auf Ebene UeO die Ersatzfläche gesichert werden und es bedarf eines weiteren zu koordinierenden Genehmigungsgegenstandes und für den Heckenersatz muss eine spezifische Signatur festgelegt werden, da ersichtlich sein muss, wo die Hecke ersetzt wird.	
	ANF / AGR	H	Sofern sich seitens ANF aus dem Fachbericht zur Heckenbeseitigung dieselben Auflagen und Hinweise ergeben, werden wir diese in unseren Gesamtentscheid aufnehmen. Zurzeit ist eher ein Zusammenhang mit der Baubewilligung zum Gesamtareal zu erkennen.	
	AGR	H	Auch wenn die Hecke Nr. 1 ausserhalb des UeO-Perimeters liegt, ist darzulegen, inwiefern in den Heckenkörper eingegriffen werden muss, um den angrenzenden gemeinschaftlichen Aussenraum errichten zu können. Allenfalls muss auch hier ein Eingriff mittels Ausnahmegenehmigung gesichert werden.	
Art. 12 UeV und Hinweis Gemeinderatsbeschluss	AGR / OIK II	GV	Hier wird vorgeschrieben, dass für den ganzen Wirkungsbereich 570 Fahrten und 210 Abstellplätze für den MIV zulässig sind. Weil mit dieser Anzahl Abstellplätze die Bandbreite gemäss BauV unterschritten wird, hat die Stadt ein Mobilitätskonzept erstellt, in welchem aufgezeigt wird, dass von der unteren Grenze der Bandbreite abgewichen werden kann. Im Mobilitätskonzept wird klar aufgezeigt, dass ein Gebiet vorliegt, in welchem von der unteren Bandbreite abgewichen werden kann. Wie die Stadt im Mobilitätskonzept aufzeigt und im Erläuterungsbericht auf S. 40 ausführt, müssen jedoch gewisse Massnahmen ergriffen werden. Einerseits macht dies die Stadt, indem sie die Anzahl Fahrten festschreibt. Weitere Massnahmen werden jedoch in Art. 12 UeV nicht festgehalten, obgleich diese jedoch zwingend wären. So fehlt die Festsetzung des Controllings in den Vorschriften, wie es auf S. 34 des Konzepts aufgezeigt wird. Weiter fehlen konkreten Massnahmen in den Vorschriften, wenn das Controlling aufzeigt, dass die Fahrten (und damit eine Stütze des Konzepts) nicht eingehalten werden können. Zwar ist aus den Erläuterungen ersichtlich, dass die Stadt das Konzept durch den Gemeinderat hat beschliessen lassen. Dies ist jedoch nicht ausreichend, damit die Massnahmen des Konzepts nicht in die Vorschriften übernommen werden können. Will die Stadt das Controlling und die Massnahmen nicht in die Vorschriften übernehmen, dann muss das Konzept in den Anhang der Überbauungsvorschriften und mitgenehmigt werden.	
	AöV	E	Es empfiehlt sich auf Art. 54c der kantonalen Bauverordnung hinzuweisen. Dadurch lässt sich auch die optimale Wegführung zur von der Stadt geplanten Fuss- und Velobrücke klären.	
Art. 14 Abs. 1 UeV	AUE-EN	H	Gemäss diesem Abs. 1 ist der Wärmeverbrauch mittels Anschluss an ein Fernwärmeverteilnetz zu decken. Aus dem Erläuterungsbericht geht allerdings nicht hervor, an welches Wärmeverteilnetz angeschlossen werden soll. Weil mit der Anschlusspflicht auch ein Anschlussrecht gemäss Art. 13 Abs. 2 KEnG einhergeht, sollte der Wärmeverbund benannt und der Betreiber des Fernwärmenetzes über die Absicht einer Anschlusspflicht in Kenntnis gesetzt werden. Falls ein arealinternes Nahwärmenetz beabsichtigt wird, wäre gestützt auf Art. 15 Abs. 1 KEnG ein gemeinsames Heizwerk vorzuschreiben.	
Art. 14 Abs. 2 UeV		GV	Eine Verpflichtung, auf Dachflächen oder an Fassaden Solar- oder Photovoltaikanlagen zu installieren, ist zurzeit nicht möglich. Die kantonale Energiegesetzgebung gibt den Gemeinden aufgrund der Ablehnung des teilrevidierten KEnG im Februar 2019 an der Urne keine Kompetenz, in irgendeiner Form Photovoltaik-Anlagen vorzuschreiben. Die Gemeinden haben gemäss Art. 13 Abs. 1 Bst. a KEnG nur die Möglichkeit, zu verlangen, welcher bestimmte erneuerbare Energieträger für den Wärmebedarf für Heizung und Warmwasser einzusetzen ist. Für den Wärmebedarf wird in Art. 14 Abs. 1 UeV aber bereits Fernwärme als Energieträger gefordert. Der Absatz ist zu streichen.	

Thematik	Fachstelle	Art	Erläuterung und Begründung	Bereinigung/Umgang mit Beurteilung
Art. 14 Abs. 3 UeV		GV	Die Kombination einer Anschlusspflicht mit der Vorgabe eines reduzierten Grenzwertes für den gewichteten Energiebedarf ist nur unter Vorbehalt möglich. Denn wer zu einem Anschluss an das Fernwärmenetz verpflichtet ist, kann in der Regel nicht beeinflussen, wie hoch der erneuerbare Anteil der gelieferten Wärme ist. Nur sofern der nationale Gewichtungsfaktor des Fernwärmenetzes (vgl. Anhang 8 KEnV) bekannt und der Anteil fossil erzeugter Wärme in der Fernwärme entsprechend gering ist (Gewichtungsfaktor 0.4), ist es gerechtfertigt, dass der Grenzwert des gewichteten Energiebedarfs reduziert wird. Andernfalls ist der Grenzwert mit Fernwärme möglicherweise gar nicht erreichbar. Zudem kann gestützt auf Art. 13 Abs. 1 Bst. b KEnG der gewichtete Energiebedarf nur bei Gebäuden reduziert werden, die neu erstellt oder erweitert werden. Es ist aktuell nicht möglich, ein Grenzwert für ein Gesamtareal festzulegen. Unter Vorbehalt des Gewichtungsfaktors der Fernwärme von 0.4, wäre folgende Formulierung möglich: «Neubauten haben beim gewichteten Energiebedarf den Grenzwert von 30 kWh/m ² EBF einzuhalten.»	
Art. 15 UeV	AöV	H	Hier wird nur geregelt, dass die Anforderung an die Schalldämmung der Aussenbauteile angemessen erhöht werden muss, sofern die IGW überschritten werden. Da es sich vorliegend um einen Neubau an lärmbelastetem Standort handelt, sind zurzeit keine Voraussetzungen zur Gewährung einer Ausnahme nach Art. 31, Abs. 2 LSV ersichtlich. Wir sind der Meinung, dass mittels einer guten Planung und den oben beschriebenen Massnahmen nach Art. 31 Abs. 1 LSV die IGW eingehalten werden sollten.	
		H	Die Überbauungsvorschriften sollen darauf hinweisen, dass es sich bei der Überbauung um eine motorfahrzeugarme Überbauung gemäss Art. 54a ff der kantonalen Bauverordnung handelt. Das Controlling des Mobilitätskonzeptes (Kap. 5) muss aufzeigen können, ob die reduzierte Parkplatzbenutzung eingehalten wird	
Art. 16 UeV	SBB / AGR	H	Erschütterungen und Körperschall durch Bahnverkehr: Für die Beurteilung von Erschütterungen und abgestrahltem Körperschall liegen keine einschlägigen bundesrechtlichen Bestimmungen vor. Gestützt auf das Vorsorgeprinzip (Art. 21 des Umweltschutzgesetzes) hat die Bauherrschaft selber für einen angemessenen baulichen Schutz gegen Erschütterungen und Körperschall zu sorgen. Insbesondere ist auf eine möglichst erschütterungsunempfindliche Bauweise zu achten. In diesem Sinne liegt es in der Autonomie der Gemeinde entsprechende Vorschriften bereits auf Stufe der Überbauungsordnung festzulegen, wobei eine möglichst erschütterungsfreie Bauweise erst im Rahmen der Projektierung festgelegt werden kann.	
fehlende Inhalte				
Erschliessung	AöV	H	Es fehlen Vorschriften, welche festlegen, dass es sich bei der UeO um eine motorfahrzeugarme Überbauung gemäss Art. 54a ff der kantonalen Bauverordnung handelt. Das Controlling des Mobilitätskonzeptes (vgl. Kapitel 5) muss aufzeigen können, ob die reduzierte Parkplatzbenutzung eingehalten wird	

zum Baugesuchsdossier Teilrückbau Leinenweberei

Amtsbericht AWA	AWA / AGR	H	Der Amtsbericht des AWA enthält Auflagen zum Rückbau sowie zu Gegenständen der Arealüberbauung. Wir werden in Absprache mit dem AWA nur jene Auflagen und Hinweise im Gesamtentscheid aufnehmen, welche für den Teilabbruch relevant sind.	
Antrag	BI-Bern	H	Das Bauinspektorat der Stadt Bern (BI-Bern) hat das Teilabbruchgesuch geprüft und beantragt, für das projektierte Bauvorhaben unter Vorbehalt der im Amtsbericht formulierten Bedingungen und Auflagen die nachgesuchte Bewilligung zum Teilabbruch zu erteilen.	
		H	Die Bedingungen und Auflagen betreffen die Baukontrolle (SB1 und SB2), das Baustellen-Entsorgungskonzept sowie die Berücksichtigung der Sperrzeiten für die Ausführung von Bauarbeiten. Darüber hinaus werden Bedingungen und Auflagen seitens der Denkmalpflege der Stadt Bern, des kommunalen Tiefbauamts sowie seitens Energie Wasser Bern / ewb formuliert. Wir verweisen hierzu auf den Amtsbericht des Bauinspektorats der Stadt Bern.	
Zustimmung nach Art. 18m Abs. 1 EBG	SBB	A	Im Hinblick auf die in der Stellungnahme der SBB aufgeführten Auflagen Bst. e bis n auf Seiten 2 bis 3 der Stellungnahme ist mit der SBB sinnvollerweise zu klären, ob diese auch auf das künftige Baugesuch für die Bauvorhaben Baubereiche entlang der Interessenlinie zur Anwendung kommen, damit diese bereits im Rahmen der Projektierung berücksichtigt werden können. Unabhängig davon werden wir sämtliche vorgenannten Auflagen unter Bst. e bis n in unserem Gesamtentscheid betreffend UeO und Teilabbruch aufnehmen.	

Thematik	Fachstelle	Art	Erläuterung und Begründung	Bereinigung/Umgang mit Beurteilung
Situationsplan 1:500	AGR	GV	Es fehlt die amtliche Beglaubigung durch den Kreisgeometer. Diese muss im Genehmigungsdossier enthalten sein. Zudem ist im Situationsplan der Abbruch nicht vermassst, was zu ergänzen ist. Zumal auch im UeP der Abbruch nicht lagegenau dargestellt wird.	
Formular 1.0		H	Die Bausumme ist nicht enthalten. Bitte ergänzen.	
fehlende Formulare		GV	Es fehlen die Formulare zum Baustellenentsorgungskonzept sowie zu Asbest. Mögliches Asbestvorkommen muss mittels Proben ermittelt werden.	

Erläuterungsbericht (EB)				
Abschnitt 2.3.2; S. 16	AUE-IMM / AGR	H	Das Vorhaben grenzt an Anlagen nach Anhang.1 NISV Fahrleitungen der SBB. Im Sinne der Vorsorge lässt sich die Immissionen von Strahlung wesentlich verbessern, wenn in nächster Nähe zur Leitung nur Lager-, Treppenhäuser und Abstellplätze erstellt werden. Orte mit empfindlicher Nutzung (OMEN) sind nicht im Einflussbereich von Leitungen vorzusehen, wo der Anlagegrenzwert (1µT) überschritten ist.	
	SBB	E	Liegt das Bauvorhaben in einer nach dem 1.1.2000 ausgeschiedenen Bauzone, sind OMEN wie Arbeitsplätze, Wohnungen u.a. ausserhalb des Grenzabstands zur Einhaltung des Anlagegrenzwertes zu erstellen (Art. 16 NISV). Die SBB empfiehlt jedoch, im Sinne der Vorsorge - wenn immer möglich - den Anlagegrenzwert einzuhalten.	
Abschnitt 3.1; S. 37	AGR	GV	Im letzten Absatz der zweiten Spalte wird ausgeführt, dass bis zu den höchsten Punkten der Dachkonstruktion gebaut werden kann und bis zu den definitiven Punkten der Dachkonstruktion gebaut werden muss, wobei hierzu noch eine Toleranz eingeführt wird. In den Baubereichs- resp. Teilbaubereichssignaturen finden sich meist nur der höchste Punkt der Dachkonstruktion. Nur in den Baubereichen I und IV sind die definitiven Punkte der Dachkonstruktion zu finden. Dies ist nur bedingt nachvollziehbar. Was ist also damit gemeint? Wo wird im UeP oder den UeV eine Mindesthöhe geregelt?	
A.6.2; S. 49	RKBM / AöV	H	Hier wird die geplante Velo- und Fussverkehrsbrücke zwischen Breitenrain- und Länggassquartier erwähnt (vgl. Massnahme BM.LV-C1.15 gemäss RGSK 2021 / AP4). Es scheint teilweise eine Perimeterüberschneidung mit dem vorliegenden Vorhaben zu geben, wodurch die Frage zu klären ist, inwiefern die LV-Brücke in der vorliegenden UeO berücksichtigt wird resp. ob die Wegführung im Areal darauf ausgerichtet ist.	
fehlende Inhalte				
öV	AöV	E	Wir empfehlen, die ÖV-Erschliessung des Areals im Erläuterungsbericht explizit zu beschreiben, z.B. im Abschnitt 2.7 Mobilität	
Näherbau, Grenzbau	SBB	H	Es bleibt offen, ob gegenüber der Interessenlinie der SBB resp. den Bahnparzellen ein Näher- oder Grenzbaurecht benötigt wird. Damit dies seitens SBB abschliessend beurteilt werden kann, ist zumindest im Erläuterungsbericht kurz darauf einzugehen.	
Wylerringstrasse	OIK II		Die Wylerringstrasse und ihre Aufwertung sollte bei der Planung mitgedacht werden. Dabei sollte die Parallelstrasse Wylerfeldstrasse gleich miteinbezogen werden, damit keine Verlagerung der Belastung in die nächste Querstrasse entsteht. Denn durch die geplante Überbauung wird eine grössere Nutzung der Wylerringstrasse durch den Langsamverkehr entstehen.	

zum Mobilitätskonzept

Thematik	Fachstelle	Art	Erläuterung und Begründung	Bereinigung/Umgang mit Beurteilung
Grundsätzliches	OIK II		Im Mobilitätskonzept wird die Zuordnung der Parkplätze für die Wohnnutzung und die sonstigen Nutzungsarten (Gewerbe, Dienstleistung etc.) aufgeschlüsselt. Je nach Nutzungsform wird im Mobilitätskonzept mit einer bestimmten Anzahl Fahrten pro Parkplatz gerechnet. Die Parkplatzanzahl und die dadurch generierten Fahrten basieren auf der Parkplatzzuordnung und stimmen nur dann. In der Überbauungsordnung fehlt diese Parkplatzzuordnung und muss ergänzt werden. Alternativ kann in der Überbauungsordnung ein Verweis auf das Mobilitätskonzept und die Parkplatzzuordnung gemacht werden. Laut Mobilitätskonzept ist, dank der Standortgunst des Areals, mit weniger Fahrten pro Parkplatz zu rechnen. Basierend auf dieser Annahme wurde die Berechnung der zulässigen Parkplätze durchgeführt. Im Mobilitätskonzept wird die Herleitung der Fahrtenberechnung nicht ausgeführt. Es bleibt unklar, mit wie vielen Fahrten pro Parkplatz normalerweise bei den verschiedenen Nutzungsformen gerechnet wird und zu welchem Prozentsatz die Fahrten pro Parkplatz für die vorliegende Planung reduziert wurden. Die Herleitung der Fahrtenberechnung pro Parkplatz soll aus Gründen der Nach-vollziehbarkeit im Mobilitätskonzept ergänzt werden. Wir begrüßen zudem die im Mobilitätskonzept aufgeführten Massnahmen wie eine allgemein zugängliche Reparaturwerkstatt, Verleih von Gütervelos, Abstellplätze für FäG (Fahrzeugähnliche Geräte) und Kinderwagen etc. Insbesondere die Überprüfung der benötigten Anzahl Veloabstellplätze ist sehr sinnvoll.	
fehlende Inhalte				
Mehrverkehr	OIK II	H	Im Mobilitätskonzept fehlt eine Analyse des veränderten Fahrtenaufkommens gestützt auf den zu erwartenden Mehrverkehr. Zudem fehlen jegliche Angaben, wie der entstandene Mehrverkehr innerhalb des Quartiers sowie in die umliegenden Gebiete gelenkt wird. Auch die zusätzliche Verkehrsbelastung der Knoten Standstrasse/Wylerstrasse und Standstrasse/Scheibenstrasse, welche zu den Spitzenzeiten mit dem heutigen Verkehrsaufkommen schon eine hohe Belastung aufweisen, wird im Mobilitätskonzept nicht thematisiert. Die fehlenden Prognosen des zukünftigen Fahrtenaufkommens sowie die zukünftig erwartete Belastung der Knoten sollten im Mobilitätskonzept ergänzt werden. Zudem muss im Mobilitätskonzept aufgezeigt werden, wie der zusätzliche Verkehr in die umliegenden Quartiere gelenkt wird, hierbei ist die Berücksichtigung der Massnahmen gemäss Richtplan ESP Wankdorf zu dokumentieren.	
lokale Belastbarkeiten	AUE-IMM	H	Für die Prüfung der lokalen Belastbarkeiten ist nur der effektive Mehrverkehr gegenüber einem aktuellen Zustand relevant. Aus den vorliegenden Unterlagen wird nicht ersichtlich, wieviel Verkehr aktuell aus dem Areal auf die Strasse gelangt. Daher müssen wir die prognostizierten Fahrten gesamthaft als Neu-fahrten berücksichtigen. Der für die Beurteilung relevante Mehrverkehr beläuft sich somit auf 625 Fahrten DTV. Unter Anwendung der Arbeitshilfe zur Bestimmung der lokalen Belastbarkeit kann ermittelt werden, dass die Belastbarkeiten auf den relevanten Strassenabschnitten durch den zusätzlich generierten Mehrverkehr nicht überschritten werden. Die Bestimmungen zur lokalen Belastbarkeit werden eingehalten. Dies unter der Voraussetzung, dass die Massnahmen gemäss Mobilitätskonzept umgesetzt werden, greifen und ausreichend.	
zum Lärmgutachten mit Ergänzung				
Abschnitt 6; S. 4	AGR	H	Wie dem Erläuterungsbericht zu entnehmen ist, wurde das Thema Lärm genauer analysiert, da die Einhaltung des Lärms teilweise kritisch ist. Dazu wurde betreffend Eisenbahnlärm eine Lärmbeurteilung von Gartenmann Engineering erstellt. Auf S. 4 des Gutachtens wird ausgeführt, dass in einer Mehrheit der beurteilten Positionen eine Wohn- und Büronutzung ohne Lärmschutzmassnahmen sowohl bei einer Einstufung in die ES II und ES III möglich ist. Weiter werden die Gebäude aufgeführt, bei welchen Lärmschutzmassnahmen nötig sein werden, um die IGW einzuhalten. Danach wird in den Vorschriften in Art. 15 ausgeführt, wie damit umgegangen wird resp. welche Massnahmen ergriffen werden müssen, falls die IGW nicht eingehalten werden können, wodurch wir dieser Vorgehensweise zustimmen können.	
zur Lebensraumkartierung				

Thematik	Fachstelle	Art	Erläuterung und Begründung	Bereinigung/Umgang mit Beurteilung
Abschnitt 3.1; S. 5	ANF	H	Die ANF macht weder explizite Aussagen zur Lebensraumkartierung generell noch wird Tabelle 2 zur Beurteilung des Ersatzbedarfs für Einzelflächen auf dem Wifag-Areal beurteilt. Allerdings reichen die vorgesehenen Pflanzbereiche und die Eignung der reservierten Grünflächen aus, um die Eingriffe in schützenswerte Lebensräume zu kompensieren. Zudem sind Begrünungen von Dachflächen für den ökologischen Ausgleich vorgesehen. Wir verweisen jedoch auf die Beseitigung der Hecke und deren Ersatz innerhalb des UeO-Perimeters.	
Untersuchungsperimeter	SBB	H	In der Lebensraumkartierung wurden auch Flächen der SBB in den Untersuchungsperimeter aufgenommen und in Kapitel 3 entsprechend Ersatzbedarf festgestellt. Die SBB nimmt die Beurteilungen zum Aufnahmezeitpunkt zur Kenntnis, stellt jedoch keinerlei Relevanz für die weiteren Arbeiten der Wifag, wie auch für die SBB dar. Der SBB-Perimeter ist Teil eines laufenden Projektes als Installationsplatz, dessen Wiederherstellung ebenfalls Teil dieses Projektes ist.	

zum Mitwirkungsbericht				
V-1, S. 12; P-1, S. 16	OIK II	E	Sowohl seitens Dialog Nord als auch seitens der GLP wird angeregt, die Erschliessung des Areals resp. der Einstellhalle möglichst über die Wylerstrasse zu organisieren. Dem schliesst sich der OIK II explizit an und empfiehlt, die zweite Erschliessungsoption über die Wylerringsstrasse zu verwerfen, da die Wylerringstrasse eine Quartiersstrasse ist und nicht durch Mehrverkehr belastet werden soll.	