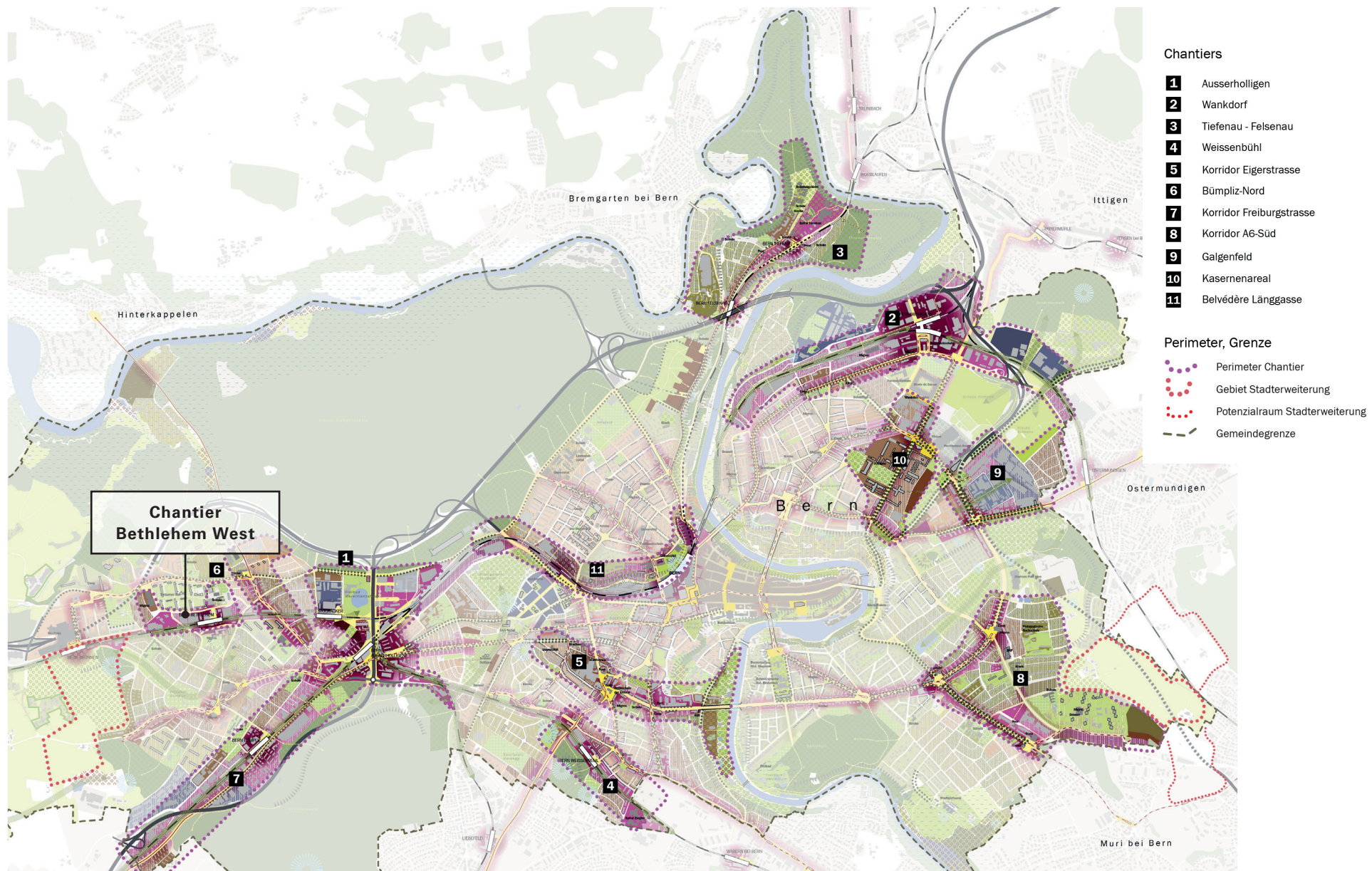


Chantier Bethlehem West

Masterplan

26. März 2020



Das Wichtigste in Kürze

Ausgangslage und Grundlagen

Die Siedlungsentwicklung nach innen ist gemäss Stadtentwicklungskonzept Bern (STEK 2016) prioritär voranzutreiben. Das STEK 2016 zeigt dazu Lage und Ausdehnung von strategisch wichtigen Gebieten in der Stadt Bern mit grossem Aufwertungs- und Entwicklungspotenzial. Diese Gebiete werden Chantiers genannt (siehe Abbildung 1: Übersicht der Chantiers). Sie bieten Umstrukturierungs- und Verdichtungspotenzial auf privaten und öffentlichen Grundstücken. Für den öffentlichen Raum und die Infrastrukturbauten und -anlagen ergeben sich im Rahmen einer Entwicklung neue Anforderungen, welche es zu konkretisieren gibt.

Ziel ist es, langfristig eine über den gesamten Chantier Bethlehem West nachhaltige Stadtentwicklung sicherzustellen. Die Aufwertungs- und Entwicklungspotenziale sind bestmöglich auszuschöpfen und miteinander zu koordinieren. Zwei Areale haben sich als prioritär für den Chantier herausgestellt, da sie aktuell stark unternutzt sind. Ausserdem sehen die Grundeigentümerinnen Handlungsbedarf und zeigen Interesse für eine Entwicklung. Die Stadt Bern hat zusammen mit diesen beiden Grundeigentümerinnen Genossenschaft Migros Aare und Carlo Bernasconi AG einen Planungsprozess organisiert um die räumliche Koordination der Entwicklungen im Chantier Bethlehem West bestmöglich zu erreichen.

Ergebnis dieses Planungsprozesses ist der vorliegende Masterplan. Dieser ist vom Gemeinderat beschlossen und kommunal behördenverbindlich. Er beschreibt die langfristige räumliche Entwicklungsstrategie für den Chantier Bethlehem West und dient damit als Grundlage für die später zu erarbeitenden grundeigentümergebundenen Planungsinstrumente. Weiter definiert der Masterplan die wichtigsten Umsetzungsschwerpunkte in einer Massnahmenliste für die verschiedenen Verwaltungsstellen der Stadt Bern und ist damit Steuerungs- und Koordinationsinstrument.

Vertreterinnen und Vertreter der Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem QBB, der Grundeigentümergeinschaften, der Stadtverwaltung und der Politik haben die Erarbeitung des Masterplans begleitet und ihre Anliegen, Überlegungen und Einschätzungen eingebracht.

Für Änderungen der baurechtlichen Grundordnung werden entsprechende Beteiligungsprozesse zu gegebener Zeit erfolgen. Erfolgen solche Änderungen im ordentlichen Planerlassverfahren brauchen sie zur Erlangung der Rechtskraft eine Volksabstimmung.

Masterplan

Die räumliche Entwicklungsstrategie basiert auf den vorhandenen räumlichen Qualitäten wie der zentralen Lage, den differenzierten Teilarealen und den Stadtraumachsen Feller- und Riedbachstrasse. Als Grundgerüst für den Chantier sollen diese bewahrt und verbessert werden.

Die Teilareale des Chantiers können über einen mittel- bis langfristigen Zeithorizont entwickelt und mit unterschiedlichen Nutzungsanteilen von Wohnen und Arbeiten (inklusive produzierendes Gewerbe) mit einer hohen baulichen Dichte umgesetzt werden. Im Chantier besteht insgesamt ein Nutzungspotenzial für ca. 3000 zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner sowie ca. 2000 Arbeitsplätze. Für die Erreichung einer angemessenen städtischen Dichte werden Hochhäuser auf den Arealen entlang der Bahntrasse (Carlo Bernasconi AG, Emch Aufzüge AG, Bundesamt für Bauten und Logistik BBL, städtischer Entsorgungshof) ermöglicht.

Die Freiraumstruktur soll sich durch attraktive Grün- und Aussenräume, Plätze und Achsen auszeichnen. Zum einen sollen neue Verkehrsregimes und landschaftsarchitektonische Massnahmen den bestehenden Strassen- und Freiraum attraktiver und besser nutzbar machen. Zum anderen entstehen neue Freiräume. Zur sozialräumlichen Aufwertung sind die Erdgeschossnutzungen sichtbar zu machen. Die daraus entstehenden Stadträume tragen zu einer hohen Aufenthalts- und Lebensqualität bei und prägen die Identität der Nachbarschaft.

Anforderungen an das Fuss- und Velonetz sowie an das Strassennetz des öffentlichen und motorisierten Verkehrs gewährleisten die stadtverträgliche Organisation und Abwicklung des Verkehrs. Weiter definiert der Masterplan die maximal zulässige Anzahl zusätzlicher MIV-Fahrten und zeigt auf, mit welchen Vorgaben zu den Parkplatzzahlen diese Anzahl Fahrten sowie die Modal-Split Vorgaben des STEK 2016 erreicht werden können.

Die Teilareale zeichnen sich durch unterschiedliche Bautypologien aus. Die im Masterplan definierten Bebauungsprinzipien machen Aussagen zur Gebäudehöhe, zum Nutzungsmass und zur Nutzungsart.

Es besteht grosser Abstimmungsbedarf zwischen den Arealentwicklungen und der Aufwertung des öffentlichen Raums. Das Entwicklungsprogramm (siehe Kapitel 3) zeigt die Abhängigkeiten auf, definiert die wichtigsten Massnahmen zur Gebietsentwicklung und ist damit ein relevanter Baustein für eine koordinierte Umsetzung.

Titelbild: Masterplan Chantier Bethlehem West

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	6
1.1	Ausgangslage	6
1.2	Zielsetzung	6
1.3	Planungsprozess	7
1.4	Partizipationsprozess	8
1.5	Verbindlichkeit	8
1.6	Arealbezeichnungen und Strassennamen	8
2	Masterplan	10
2.1	Räumliche Leitlinien Gesamtentwicklung Chantier	10
2.2	Nutzung: produktive Stadt mit vielfältigen Nutzungen	12
2.3	Bebauung: hohe Dichte und Vielfalt der Bautypologien	14
2.4	Freiraum: verbindende, identitätsstiftende Stadträume	19
2.5	Verkehr und Mobilität: stadtverträgliche Organisation und Gestaltung	22
2.6	Sozialraum, öffentlicher Raum, Erdgeschossnutzungen: lebendiges Quartier	28
2.7	Energie und Wärme	30
2.8	Arealbetrachtungen	30
3	Entwicklungsprogramm	35
3.1	Zeithorizonte Arealentwicklungen	35
3.2	Qualitätssicherung	35
3.3	Massnahmen	35
4	Glossar	41
5	Anhang	42
5.1	Berechnung Parkplätze und MIV-Fahrten	42
5.2	Partizipation	45

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Stadtentwicklungskonzept Bern

Die Siedlungsentwicklung nach innen ist gemäss Stadtentwicklungskonzept Bern (STEK 2016) prioritär voranzutreiben. Ein wichtiges Handlungsfeld ist die Umstrukturierung und Verdichtung der sogenannten Chantiers. Chantiers sind strategisch wichtige Gebiete in der Stadt Bern mit grossem Aufwertungs- und Entwicklungspotenzial. Die Chantiers sind als dynamische Transformationsgebiete zu verstehen im Sinne der Nutzungsdurchmischung, Nutzungssteigerung und der baulichen Verdichtung.

Chantier Bethlehem West

Der Chantier Bethlehem West liegt im Westen Berns zwischen den zwei Entwicklungspolen Brünnen und Ausserholligen. Die Parkanlage Brännengut, die Bahntrasse sowie die Grosssiedlungen Tscharnergut, Gäbelbach, Holenacker und Fellergut mit ihren grosszügigen Freiräumen umfassen den Chantier. Ein Grossteil dieser Siedlungen verfügt über differenzierte Freiräume, wie z. B. parkartige Strukturen und einen raumbildenden Gehölzbestand. Die bestehenden Strassenzüge im Chantier weisen mehrheitlich eine hohe Grünraumqualität auf mit strassenbegleitenden Grünstreifen, Baumreihen und Baumgruppen.

Der Chantier liegt gemäss regionalem Hochhauskonzept Bern im Möglichkeitsraum für Hochhäuser.

Im Vordergrund stehen die Umstrukturierung, Erneuerung und bauliche Verdichtung des Gebiets zwischen dem Zentrum Bethlehem an der Riedbachstrasse und dem Bahnhof Bümpliz Nord. Die wichtigsten Potenziale liegen auf den Arealen der Genossenschaft Migros Aare, der Carlo Bernasconi AG und des Bundesamtes für Bauten und Logistik.

1.2 Zielsetzung

Für die langfristige und nachhaltige Gebietsentwicklung Chantier Bethlehem West wurden folgende Ziele definiert:

Erneuerung und Umstrukturierung

- Bewahren und stärken der Identität des Quartiers.
- Vielfältige, durchmischte Nachbarschaft mit einem differenzierten Wohnangebot sowie Arbeits-, Bildungs-, Verkaufs-, Freizeit- und Zentrumsnutzungen entwickeln.
- Sichtbarmachen von gewerblichen und publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen.
- Erhalt und Förderung des produzierenden Gewerbes.

Baustruktur und städtebauliche Qualität

- Dichte Bebauung und hohe Nutzungsdichte ermöglichen.
- Kontinuierliche Qualitätssicherung installieren.
- Denkmalpflegerische Aspekte und insbesondere Erhalt der inventarisierten Objekte (Grosssiedlung Tscharnergut in Nachbarschaft und Hochschule der Künste Bern) einbeziehen.

Erreichbarkeit und Nahversorgung

- Quartiergerechte Erschliessung und kurze Wege sicherstellen.
- Angebote für Nahversorgung, Quartiernutzungen und Gemeinschaftseinrichtungen fördern.
- Versorgung mit öffentlichen Infrastrukturen.
- Gute Vernetzung innerhalb des Gebiets des Chantiers und mit den umliegenden Quartieren (Brünnen, Gäbelbach, Holenacker, Ackerli, Bethlehemacker, Blumenfeld, Fellergut, Tscharnergut) einrichten.

Mobilität

- Umsetzung der im STEK 2016 definierten Modal Split Ziele (Verteilung des Transportaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel).
- Nachhaltige und stadtverträgliche Mobilitätsangebote sowie quartiergerechte Parkierungslösungen umsetzen.
- Sicherstellung und Integration von betrieblich erforderlicher Logistik und Anlieferung.

Freiraum

- Attraktive, öffentlich zugängliche Freiräume weiterentwickeln.
- Aufwertung der Strassenräume.
- Belebung der Strassenräume durch angrenzende Nutzungen.

Ökologie und Stadtklima

- Grösstmöglichen Beitrag an die Umsetzung der 2000-Watt-Gesellschaft sowie der 1-Tonnen-CO₂-Gesellschaft leisten.
- Qualitätsvolle Naturflächen, minimale Versiegelung und ökologische Vernetzung sicherstellen.
- Verbesserung der unterschiedlichen Aspekte des Stadtklimas erreichen.
- Energieeffizientes Quartier umsetzen.

Ökonomie

- Berücksichtigung und Abstimmung der Entwicklungsabsichten von Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern.

Gesellschaftliche Nachhaltigkeit und Partizipation

- Qualitätsvolle Dichte und soziale Vielfalt zur Bildung von guten neuen Nachbarschaften erreichen.
- Stärkung Integration und Miteinander der Generationen durch barriere- und diskriminierungsfreie soziale Infrastrukturen und Angebote und durch lebenswerte öffentliche Plätze und Freiräume.
- auf die einzelnen Planungsphasen abgestimmter Einbezug betroffener Akteurinnen und Akteure sowie Interessensgruppen in geeigneten Beteiligungsgefässen.

1.3 Planungsprozess

Nach einer Vorbereitungsphase hat die Stadt Bern in Zusammenarbeit mit der Genossenschaft Migros Aare und der Carlo Bernasconi AG einen Studienauftrag durchgeführt (siehe Abbildung 2: Planungsprozess). Drei interdisziplinär zusammengesetzte Planungsteams haben räumliche Entwicklungsstrategien für den Chantier Bethlehem West erarbeitet. Ein breit abgestütztes Beurteilungsgremium hat das Verfahren begleitet. Im Februar 2019 ist der Studienauftrag Chantier Bethlehem West abgeschlossen worden. Der daraus resultierende Synthesebericht sowie die Empfehlungen des Beurteilungsgremiums bilden die Grundlage für den vorliegenden Masterplan. Auf Basis des Masterplans werden später mit geeigneten Planungsinstrumenten die grundeigentümerverbindliche baurechtliche Grundordnung geändert.

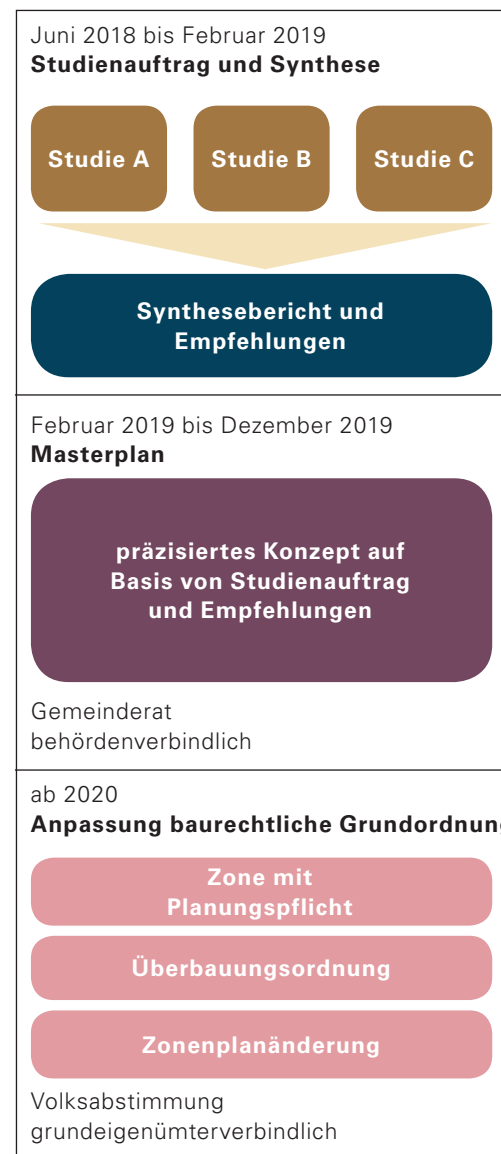


Abbildung 2: Planungsprozess

1.4 Partizipationsprozess

In drei moderierten Partizipationsanlässen hat die Stadt Bern die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, die Nachbarschaft, Quartierorganisationen, die Stadtverwaltung, Fachverbände und politische Parteien in das Verfahren einbezogen. Sie haben die Begleitgruppe für die Gebietsentwicklung gebildet und als wichtige Anspruchsgruppen ihre Inputs, Überlegungen und Anliegen zum aktuellen Stand der Arbeiten eingebracht.

Die Zusammenfassung der wichtigsten Voten aus den Partizipationsveranstaltungen sind in im Anhang zusammengestellt (siehe Kapitel 5.2: Partizipation). Die Voten wurden thematisch gesammelt und beantwortet bzw. kommentiert.

Zusätzlich wurde die QBB im Rahmen von zwei Informationsveranstaltungen in den Prozess einbezogen.

1.5 Verbindlichkeit

Der Masterplan zeigt als übergeordnetes Steuerungsinstrument die angestrebte räumliche Entwicklungsstrategie für den Chantier Bethlehem West auf. Er konkretisiert die Vorgaben des STEK 2016 in den Bereichen Städtebau, Verkehr, Freiraum, Sozialraum, Infrastruktur, Energie und Nachhaltigkeit. Er zeigt die planerischen Leitlinien für die kommenden Projekte auf und beschreibt die angestrebten Qualitätsanforderungen und Massnahmen der öffentlichen Verwaltung.

Der vom Gemeinderat beschlossene Masterplan dient als kommunal behördenverbindliche Zielvorgabe für die weitere grundeigentümerverbindliche Anpassung des Baurechts. Der Masterplan lässt einen angemessenen Spielraum für die konkreten Arealentwicklungen.

In den grundeigentümerverbindlichen Planungen ist der Masterplan als wegleitend aufzunehmen. Dabei ist eine Abweichung vom Masterplan möglich. Es ist jedoch nachzuweisen, dass die abweichende Lösung gleichwertig oder besser als die des Masterplans oder die Lösung im konkreten Fall die einzig mögliche ist.

1.6 Arealbezeichnungen und Strassennamen

Die Abbildung 3 zeigt die im Masterplan verwendeten Arealbezeichnungen und Strassennamen. Unter anderem wird die Grundeigentümerschaft als Arealbezeichnung verwendet (z. B. Bernasconi). Für die öffentlichen Parzellen wird die Hauptnutzung benannt (z. B. Entsorgungshof). Die Einfamilienhausparzellen sind zu einem Teilgebiet (Gebiet der bestehenden Einfamilienhäuser) zusammengefasst.

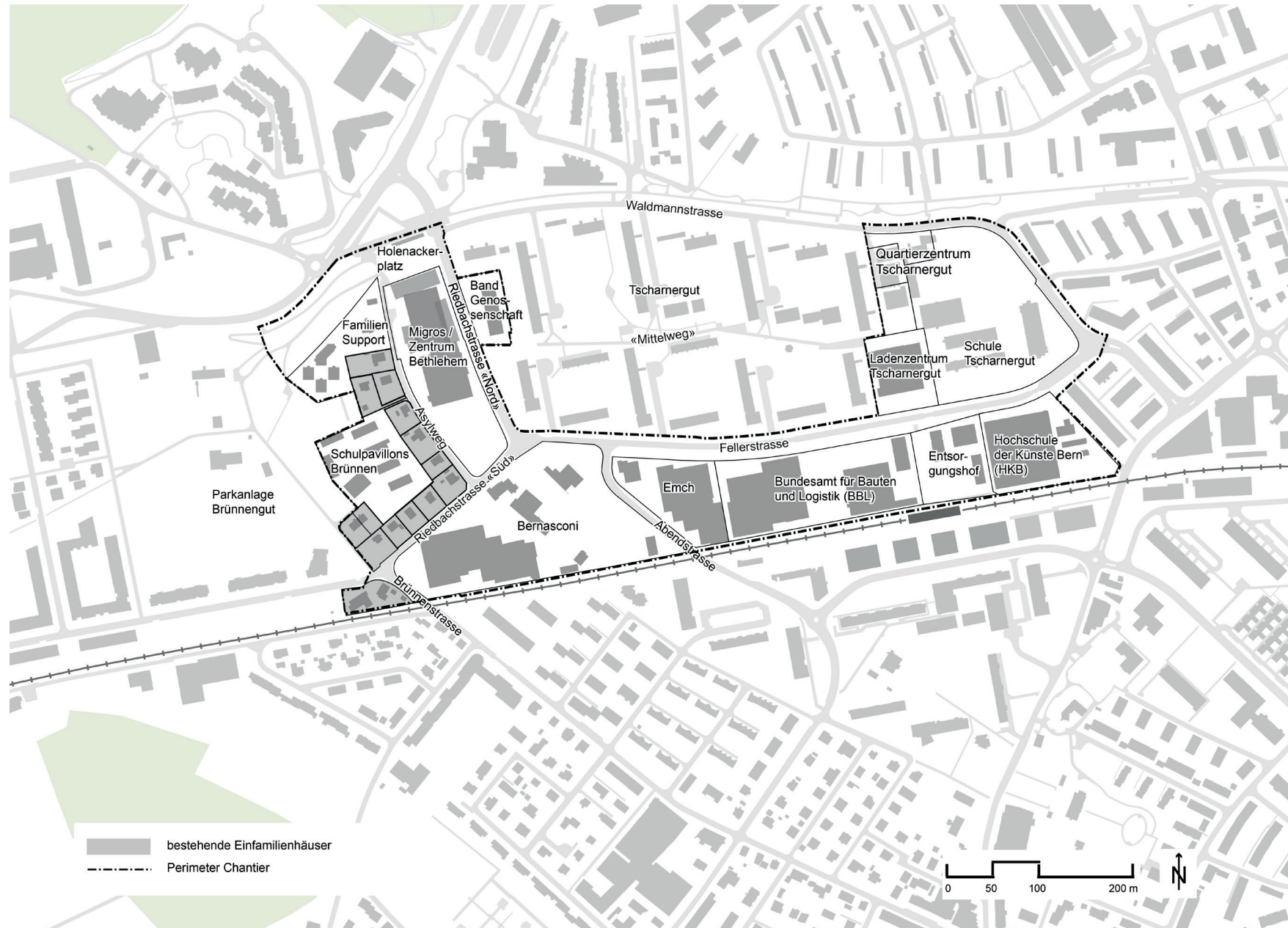


Abbildung 3: Arealbezeichnungen und Strassennahmen

2 Masterplan

2.1 Räumliche Leitlinien Gesamtentwicklung Chantier

Die nachfolgend beschriebenen räumlichen Leitlinien sind die übergeordneten Inhalte des Masterplans (siehe Abbildung 4). Diese basieren auf den eingangs formulierten Zielen zur nachhaltigen Aufwertung und Verdichtung. In den nachfolgenden Kapiteln werden diese Leitlinien präzisiert und vertieft. Für die Areale werden Bebauungsprinzipien festgelegt (siehe Kapitel 2.8: Arealbetrachtungen).

Der Bahnhof Bümpliz Nord, das Quartier- und das Ladenzentrum Tscharnergut und das Zentrum Betlehem auf dem Migros-Areal nehmen im Chantier Bethlehem wichtige Zentrumsfunktionen wahr, welche weiter gestärkt werden.

Der «Mittelweg» durch das Tscharnergut wird durch das Migros-Areal bis zur Parkanlage Brünnengut durchgängig eingerichtet und schafft somit eine attraktive zentrumsverbindende Quartiersachse.

Die beiden stadtraumprägenden Achsen Fellerstrasse und Riedbachstrasse werden zugunsten einer hohen Bewegungs- und Aufenthaltsqualität umgestaltet und aufgewertet, was die Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr verbessert. Es werden klar definierte Strassenräume geschaffen, indem Baulinien definiert werden. Die Übergänge zwischen Freiraum und Bebauung entlang der Fellerstrasse wird durch eine Staffelung der Baukörper erreicht, welche eine Vorzone zwischen privaten Nutzungen und öffentlichem Raum schafft.

Zur sozialräumlichen Aufwertung sind die Erdgeschossnutzungen sichtbar zu machen. Die daraus entstehenden Stadträume tragen zu einer möglichst hohen Aufenthalts- und Lebensqualität bei und prägen die Identität der Nachbarschaft.

Die Freiraumstruktur soll sich durch attraktive Grün- und Aussenräume, urbane Aufenthaltszonen und Achsen auszeichnen. Zum einen sollen neue Verkehrsregimes und landschaftsarchitektonische Massnahmen den bestehenden Strassen- und Freiraum attraktiver und besser nutzbar machen. Zum anderen entstehen neue Freiräume und die Vernetzung der Freiräume wird verbessert.

Die Areale des Chantiers können über einen kurz- bis langfristigen Zeithorizont entwickelt und im Schwerpunkt mit unterschiedlichen Nutzungsanteilen von Wohnen und Arbeiten (inklusive produzierendes Gewerbe) mit einer hohen baulichen Dichte umgesetzt werden. Insgesamt besteht ein Nutzungspotenzial von ca. 3000 zusätzlichen Einwohnerinnen und Einwohnern sowie ca. 2000 Arbeitsplätzen. Um eine hohe bauliche Dichte zu erreichen, wird ein Potentialbereich für Hochpunkte entlang der Bahntrasse (Bernasconi, Emch, BBL, Entsorgungshof) festgelegt.

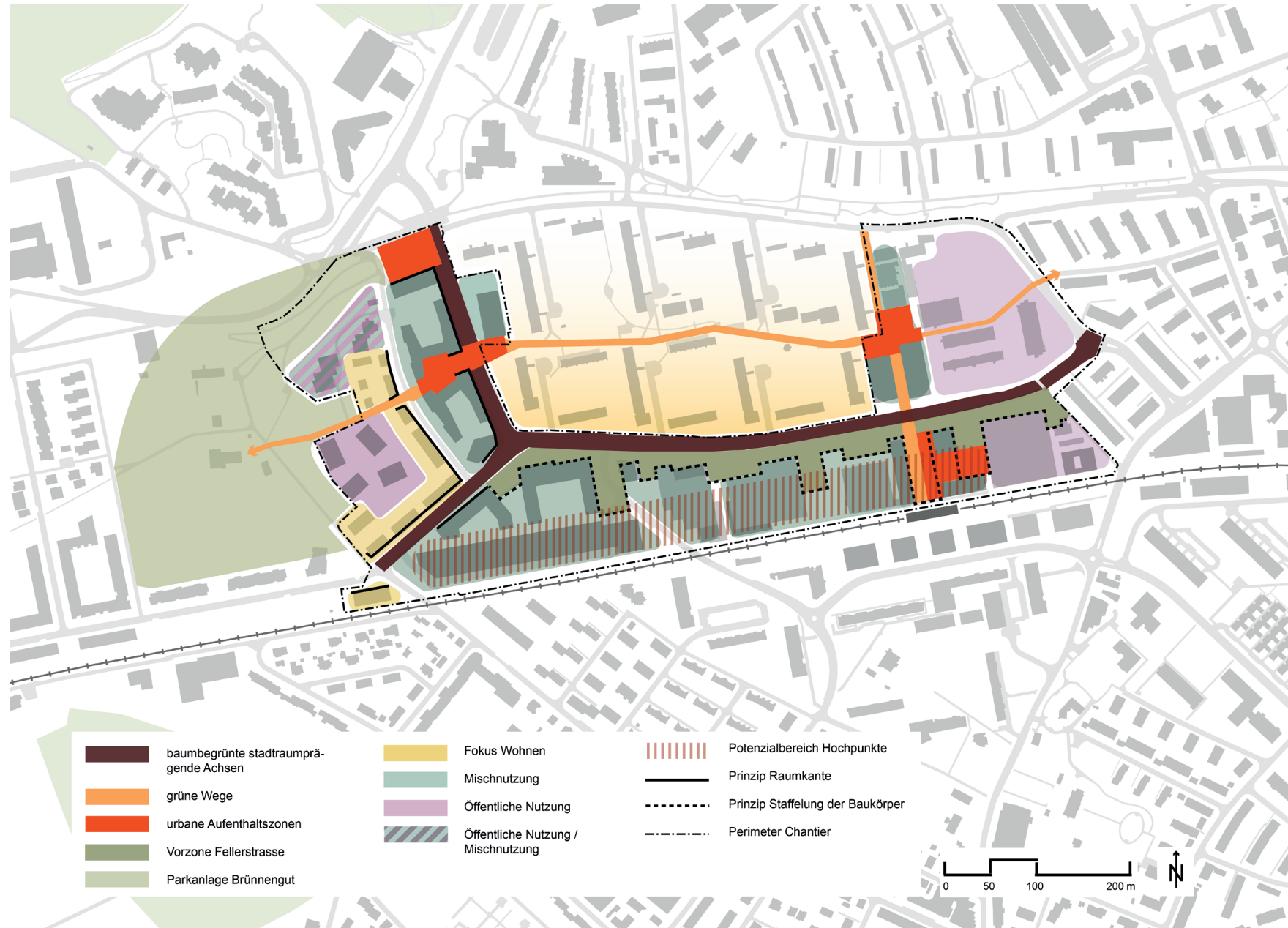


Abbildung 4: Masterplan

2.2 Nutzung: produktive Stadt mit vielfältigen Nutzungen

Bereits heute ist der Chantier geprägt von einer hohen Nutzungsvielfalt. Die Nutzungsverdichtung soll auf dem Bestand aufbauen und diesen nicht verdrängen (siehe Abbildung 5: Nutzungen). Das Bewahren und Fördern von Nutzungsvielfalt schafft belebte Quartiere. Lokale Infrastrukturen wie z. B. Arbeitsplätze haben das Potential, den Mobilitätsbedarf für die Bewohnerinnen und Bewohner zu minimieren.

Auf dem Migros-Areal wird die bestehende Einkaufsnutzung mit Wohnen und produzierendem Gewerbe ergänzt. Auf dem Areal Bernasconi ist ergänzend zu den Produktionsflächen eine Verdichtung mit Wohnen anzustreben. Im Gebiet der bestehenden Einfamilienhäuser liegt der Fokus wie bisher auf dem Wohnen. Die Areale BBL und Emch dienen weiterhin der Arbeitsnutzung. Langfristig sind auch hier Verdichtungen mit (Wohn-)Hochhäusern und/oder Mischnutzung möglich.

Zu den wichtigen öffentlichen Nutzungen beziehungsweise Nutzungen mit öffentlichem Charakter zählen die Schulstandorte Schule Tscharnergut und Schulpavillons Brünnen, die HKB, die Institutionen der Band-Genossenschaft und des Familien Supports.

Der städtische Entsorgungshof direkt neben dem Bahnhof Bümpliz Nord liegt an einer sehr attraktiven, zentralen Lage und bildet einen wichtigen Zugang zum Quartier. Wenn für den Entsorgungshof ein gleichwertiger Ersatzstandort gefunden wird, ist am heutigen Standort ein öffentlicher Platz und eine hohe bauliche Verdichtung mit Mischnutzungen zu erstellen.

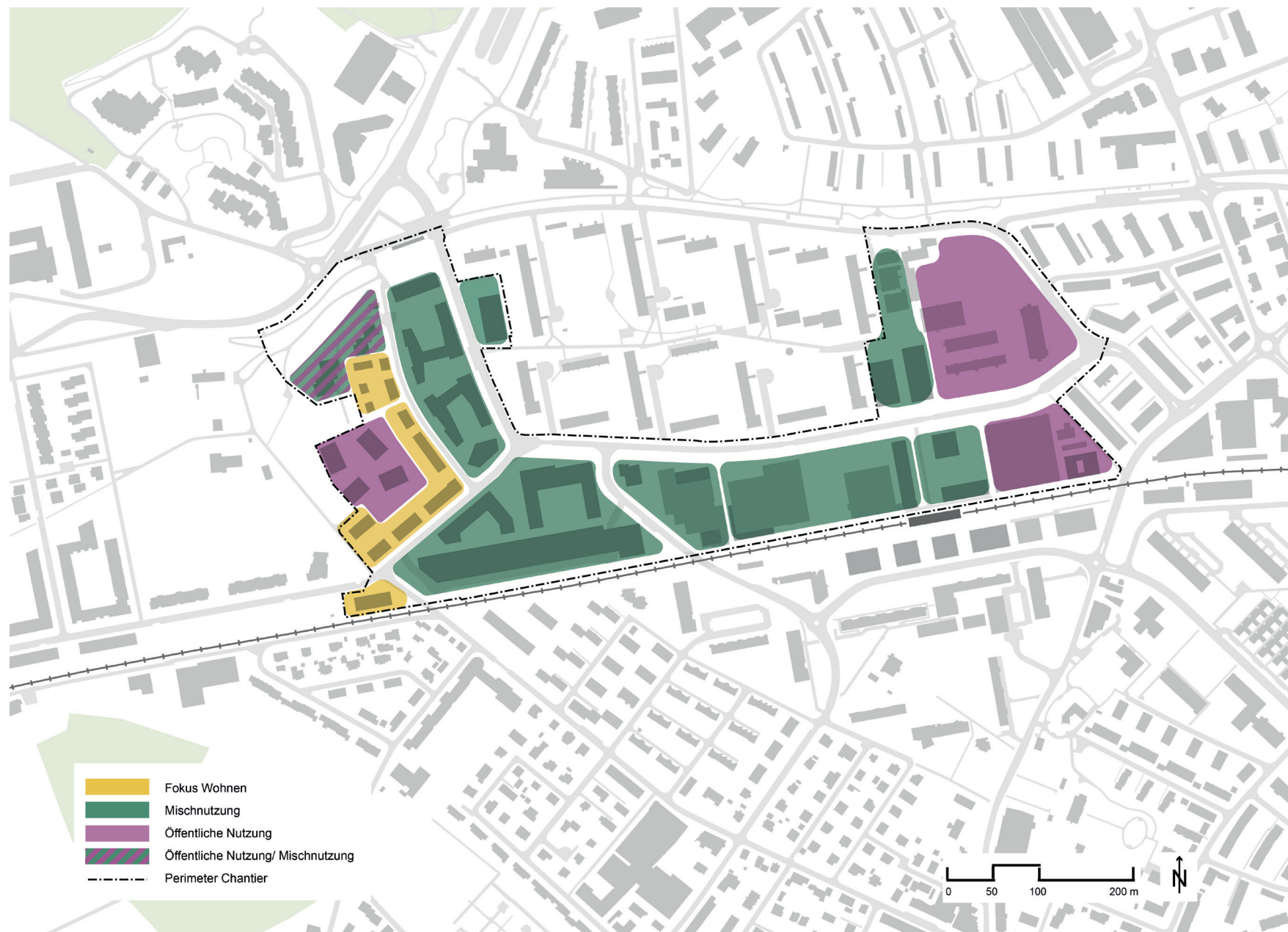


Abbildung 5: Nutzungen

2.3 Bebauung: hohe Dichte und Vielfalt der Bautypologien

Bauliche Dichte und Nutzungspotenzial

Die Geschossflächenziffer (GFZ) definiert die bauliche Dichte auf den Arealen. Sie wird definiert durch die Anzahl m² oberirdischer Geschossfläche (oGF) pro m² Landfläche. Die heutige Geschossflächenziffer auf den Arealen im Chantier beträgt im Durchschnitt etwa 1.0 (siehe Abbildung 7: Dichte ist). Einzig die Areale Emch und BBL weisen mit einer GFZ von 1.8 eine höhere Dichte auf. Auf allen Arealen liegt die bestehende bauliche Dichte unter dem rechtlich möglichen Nutzungsmass.

Der Masterplan zeigt in allen Teilgebieten des Chantiers wesentliche Potenziale einer baulichen Verdichtung (siehe Abbildung 8: Dichte Potenzial) auf. Im Chantier Bethlehem West bestehen insgesamt ein Nutzungspotenzial für ca. 3000 zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner und ca. 2000 Arbeitsplätze (siehe Abbildung 6: Nutzungspotenzial und Veränderung). Diese Wachstumsprognosen sind als langfristige Prognosen zu verstehen, das heisst wenn die bauliche Verdichtung auf allen Arealen maximal umgesetzt wird.

Aus einer Nachhaltigkeitsperspektive betrachtet, erhöht das Realisieren der identifizierten Nutzungspotenziale die Auslastung der bereits vorhandenen Infrastrukturen. Weiter ergeben sich folgende Potentiale, welche die Stadt auf eigenen Arealen umsetzen und auf fremden Arealen fördern kann:

- In den nachgelagerten Planungen ist aufzuzeigen, wie mit möglichst kompakten Bauweisen und minimierten unterirdischen Flächen diese Verdichtung nachhaltig erfolgen kann.
- Hohe Wohnungsbelegungen respektive die Senkung des Wohnflächenverbrauchs pro Person ist anzustreben. Dies fördert einen effizienten Ressourceneinsatz und senkt die Wohnkosten pro Person.

	heute	Total Masterplan	Veränderung
Wohnfläche	ca. 5350 m ²	ca. 155 000 m ²	+ ca. 149 000 m ²
Wohnungen	80 (2019)	ca. 1600	+ ca. 1500
Einwohnende	300 (2016)	ca. 3300	+ ca. 3000
Gewerbe-/Dienstleistungsfläche	ca. 59 000 m ²	ca. 132 000 m ²	+ ca. 73 000 m ²
Einkaufsfläche	ca. 6000 m ²	ca. 7000 m ²	+ ca. 1000 m ²
Arbeitsplätze	2180 (2016)	ca. 4000	+ ca. 2000

Annahmen für die Berechnung des Nutzungspotenzials: die Arbeitsnutzungen bestehen aus 50 % Dienstleistung (20 m² Geschossfläche GF pro Arbeitsplatz) und 50 % aus Gewerbe inklusive produzierendes Gewerbe (100 m² GF pro Arbeitsplatz). Wohnungen haben eine Durchschnittsgrösse von 100 m² GF und eine Wohnungsbelegung von 2 Personen.

Abbildung 6: Nutzungspotenzial und Veränderung

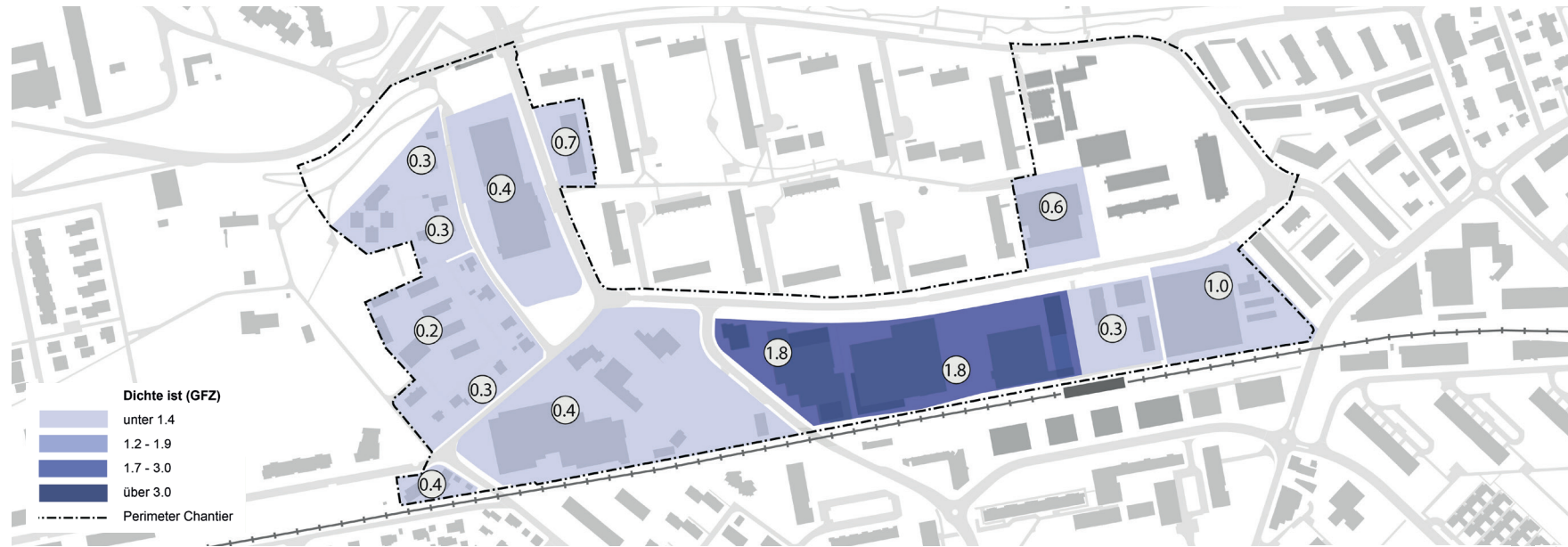


Abbildung 7: Dichte ist

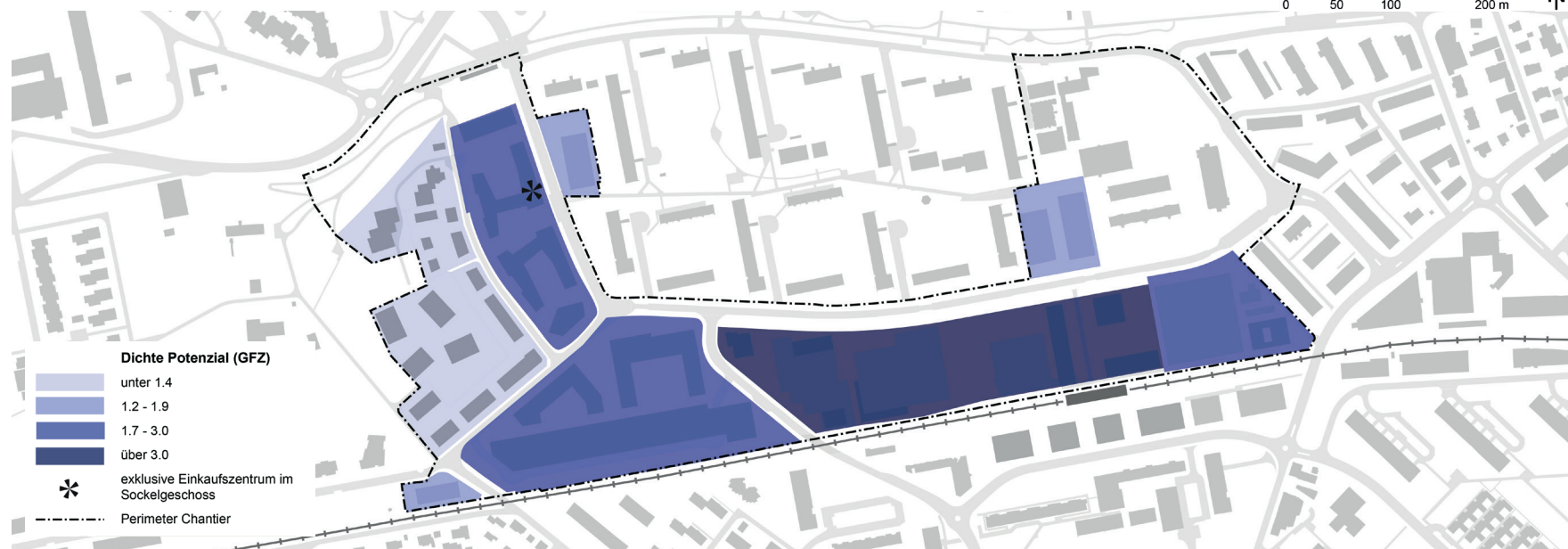


Abbildung 8: Dichte Potenzial

Hochhäuser

Der Chantier Bethlehem West gliedert sich ein in das herausragende Erbe der Berner Hochhausquartiere Tscharnergut, Gäbelbach, Holenacker und Fellergut. Dieses Erbe zeichnet sich durch eine hohe städtebauliche Qualität mit einer vielfältigen Körnigkeit der Bauten sowie grosszügigen Freiräumen aus. Die bestehenden Grosssiedlungen sollen ihre eigenständige Ausstrahlung wahren.

Der Chantier liegt gemäss regionalem Hochhauskonzept Bern im Möglichkeitsraum für Hochhäuser.

Vor dem Hintergrund des angestrebten Bevölkerungswachstums und dem Grundsatz der Innenentwicklung wurde im Erarbeitungsprozess des Masterplans aufgezeigt, dass neue Hochhäuser sozialräumliche, freiräumliche und städtebauliche Mehrwerte im Chantier bieten können. Deshalb wird nachstehend der Potenzialbereich Hochpunkte definiert. Die künftigen Hochhäuser dürfen jedoch die stadtklimatisch wichtigen Ventilationskorridore nicht kritisch beeinträchtigen. In den nachfolgenden Planungsinstrumenten sind dementsprechend Nachweise zu den Windkorridoren zu erbringen.

Potenzialbereich Hochpunkte

Die Areale zwischen der Bahntrasse und der Fellerstrasse-Riedbachstrasse (Bernasconi, Emch, BBL, Entsorgungshof) eignen sich als Hochhausstandort (siehe Abbildung 10: Prinzipskizze Potenzialbereich und Staffelung Hochpunkte und Abbildung 9: Exemplarische Illustration Hochhäuser).

Neue Vorplätze und höhengestaffelte Hochhäuser sollen die Fellerstrasse als zentralen Stadtraum stärken und einen Mehrwert zur Raumbildung schaffen. Durch eine vertikal durchmischte Nutzungsanordnung, mit Wohnen und Arbeiten besteht mittel- bis langfristig ein hohes Verdichtungspotenzial. Dabei sind die bestehende Gewerbe- und Produktionsflächen auf den Arealen Emch, BBL und Bernasconi zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Das städtebauliche Grundprinzip umfasst die Anordnung der Hochhäuser entlang der Bahntrasse. Die Maximalhöhe beträgt 40-70 m und lässt somit eine Abstufung der Höhe als Übergang zu den angrenzenden Quartieren zu.

Die genaue Anordnung und städtebauliche Ausformulierung der Hochhäuser hat in den nachgelagerten Planungsinstrumenten mittels qualitätssichernden Verfahren zu erfolgen. Darin ist auch der Umgang mit dem gemäss Bauinventar schützenswerten Bestandsbau der HKB zu definieren.

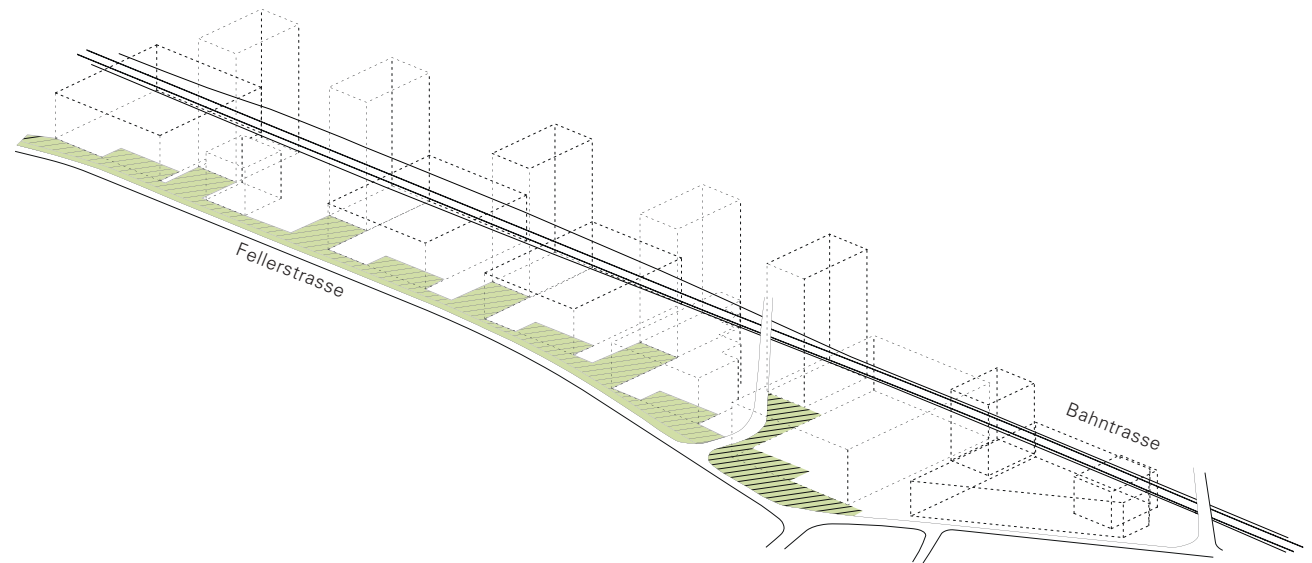


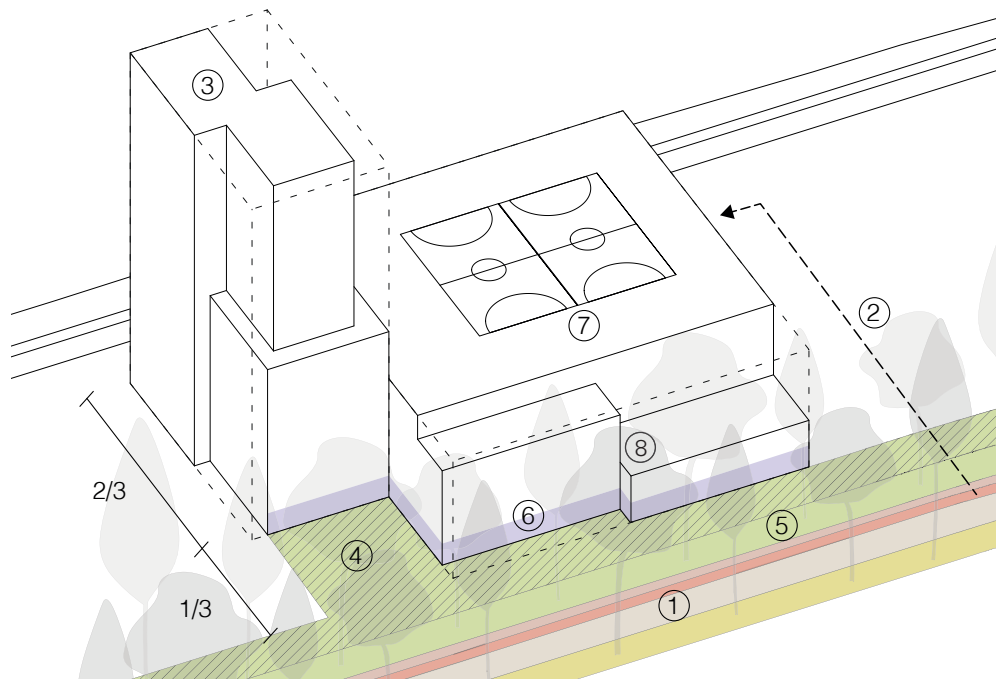
Abbildung 9: Exemplarische Illustration: Hochhaustypologie zwischen Fellerstrasse und Bahntrasse



Abbildung 10: Prinzipskizze Potenzialbereich und Staffelung Hochpunkte

Bebauungsprinzipien

Der Chantier zeichnet sich durch das Nebeneinander klar definierter städtebaulicher Areale mit unterschiedlichen Bautypologien aus. Dementsprechend gibt es mit Ausnahme der Areale entlang der Fellerstrasse keine einheitlichen Bebauungsprinzipien für den gesamten Chantier. Für die Bebauung der einzelnen Areale gelten hohe städtebauliche, architektonische und stadtklimatische Anforderungen. Die Anforderungen für die einzelnen Areale sind in Kapitel 2.8: Arealbetrachtungen beschrieben. Diese gilt es in den nachfolgenden Planungsschritten zu präzisieren und ergänzen. Grundsätzlich gilt: Wohnnutzungen sind vor übermässigem Lärm der Bahn, Strasse und der Arbeitsnutzungen zu schützen.



Vertiefung Fellerstrasse

Für die Areale entlang der Fellerstrasse (Bernasconi, Emch, BBL, und sinngemäss auch Entsorgungshof) gelten die nachfolgenden Bebauungsprinzipien (siehe Abbildung 11: schematische Darstellung Bebauungsprinzip Fellerstrasse):

1. Quartierverträglicher Umbau der Fellerstrasse (siehe in Kapitel 2.5: Organisation und Gestaltung Strassenräume)
2. Rückwärtige Erschliessung und Anlieferung an den Gleisen über Stichstrassen von der Fellerstrasse aus
3. Hochhausstandort an den Gleisen. Maximale Bebauung von $\frac{2}{3}$ der Arealtiefe, Option Schlankheitsbonus: höhere Ausnutzung bei schlankeren Gebäuden.
4. Adressierung der Hochhäuser über öffentlich zugängliche Vorplatzbereiche an der Fellerstrasse
5. Vorzone Fellerstrasse: Erhalt der bestehenden grosskronigen Bäume und der Vorzone entlang der Fellerstrasse
6. Publikumsverträgliche oder -orientierte Nutzungen in den Erdgeschossen, bei entsprechender Nutzung ist eine versiegelte Vorzone direkt vor dem Gebäude möglich. Dies soll zur Belebung der Fellerstrasse beitragen.
7. Nutzung der Dachflächen als Spiel- und Aufenthaltsflächen oder als Freiräume ist zu prüfen
8. Prinzip Staffelung der Baukörper: Bauvolumen zur Fellerstrasse müssen in Höhe und Tiefe gestaffelt werden, um eine massstäblich angemessene Überleitung zum Tscharnergut zu ermöglichen

2.4 Freiraum: verbindende, identitätsstiftende Stadträume

Freiraumstruktur

Der Chantier Bethlehem West soll sich durch eine klare Freiraumstruktur mit attraktiven Plätzen und Achsen auszeichnen (siehe Abbildung 12: Zielbild Freiraumstruktur). Umgestaltungen, neue Verkehrsregime und landschaftsarchitektonische Massnahmen sollen die Freiräume besser lesbar, benutzbar und leistungsfähiger machen. Zudem werden neue Strukturelemente geschaffen. Die daraus entstehenden Stadträume tragen zu einer hohen Lebensqualität bei und prägen die Identität der Nachbarschaft.

Chantierprägende Grünräume

Die bestehenden grosszügigen Grünräume der umliegenden Grossüberbauungen prägen die Freiraumstruktur des Chantiers. Die Grünräume sind heute teilweise parkartig gestaltet und weisen alte Baumbestände auf. Diese Qualität wird fortgeführt, indem entlang der gesamten Fellerstrasse und dem überwiegenden Teil der Riedbachstrasse neue zusammenhängende Grünräume entstehen, die öffentlich nutzbar sind. Innerhalb der einzelnen Arealentwicklungen sollen zudem weitere Grünräume entstehen.

Chantierprägende Achsen

Die Ost-West Achsen «Mittelweg» durch das Tscharnergut und die Parkanlage Bünnergut sowie Feller- und Riedbachstrasse «Nord» prägen den Stadtraum massgeblich. Die Nord-Süd Achsen (Abendstrasse – Riedbachstrasse – Holenackerplatz, Fellergut – Tscharnergut – Ackerli) ergänzen das Freiraumnetz. Als attraktive Verkehrsverbindungen ermöglichen sie eine einfache Orientierung sowie eine gute Vernetzung der Nachbarschaften und Quartiere. Mit ihren unterschiedlichen Gestaltungen schaffen sie klare Adressen und unterschiedliche Atmosphären.

Je nach Art, Funktion und Lage werden die Strassen- und Langsamverkehrsverbindungen spezifisch gestaltet und aufgewertet. Die Gestaltungsprinzipien der Achsen sind in Kapitel 2.5 (Abschnitt: Organisation und Gestaltung Strassenräume) beschrieben. Zur Verbesserung des Stadtklimas sind insbesondere grosse Bäume zu bewahren und zu fördern. Diese haben einen erheblichen positiven Einfluss auf das Stadtklima und erzielen die beste Raumwirkung. Damit grosskronige Bäume gepflanzt werden können, ist ein Baumabstand zur Fassade von mindestens 6 m einzuhalten.

Urbane Aufenthaltszonen (Plätze)

Urbane Aufenthaltszonen leisten einen wichtigen Beitrag zur Vernetzung und Identitätsbildung im Chantier. Nebst dem bestehenden Holenackerplatz und dem Quartierplatz Tscharnergut sind zwei neue Plätze vorgesehen. Publikumsorientierte Nutzungen an den Plätzen sorgen für Belebung. Die Plätze bieten Möglichkeiten zur Begegnung, zum Verweilen und für weitere Aktivitäten. Auf den Plätzen sollen nicht-kommerzielle und kommerzielle Nutzungen stattfinden.

Holenackerplatz: Als wichtiger Zugang zum Chantier hat der Holenackerplatz verschiedene Ansprüche zu erfüllen. Er soll einerseits als Verkehrsknoten und für die Anlieferung funktional und andererseits für die Quartierbevölkerung als Aufenthaltsort qualitativ aufgewertet werden. Publikumsorientierte Nutzungen sowie der nördliche Eingang zum Zentrum Bethlehem beleben den Holenackerplatz.

Neuer **«Mittelplatz»:** Auf dem Migros-Areal und über die Riedbachstrasse entsteht ein neuer Platz, der eine durchgängige, grüne Quartierachse zwischen Tscharnergut und Parkanlage Brünnergut ermöglicht. Publikumsorientierte Nutzungen und der Eingang zum Zentrum Bethlehem beleben diesen Platz.

Quartierplatz Tscharnergut: Der bestehende, introvertierte Quartierplatz wird durch den Ersatzneubau des Einkaufszentrums Tscharnergut und den durchgehenden «Mittelweg» in Zukunft besser angebunden und wahrnehmbar.

Neuer **«Bahnhofplatz Nord»:** Eine langfristige Umstrukturierung des Entsorgungshofs zu einem neuen Platz schafft direkt bei der S-Bahnstation einen Ankunftsort und Aufenthaltsort im Chantier und verbessert die Orientierung. Öffentliche Erdgeschossnutzungen eines neuen Gebäudes sowie neue publikumsorientierte Nutzungen auf dem BBL-Areal und der direkte Eingang zur HKB beleben den Platz. Damit entsteht ein neuer öffentlicher Raum für Soziokultur, Kultur und Begegnung, der die vorhandene Quartierachse vom Bahnhof zum Tscharnergut stärkt.

Freiraumversorgung

Gemäss Bericht «Infrastrukturversorgung Teil Freiraum» des Stadtplanungsamts aus dem Jahr 2016 besteht für den Chantier eine gute bis sehr gute Freiraumversorgung. Sie liegt überwiegend zwischen 11-25 m² pro Einwohnerin und Einwohner und im südlichen Randbereich des Chantiers über 25 m² pro Einwohnerin und Einwohner. Innerhalb von 5 Minuten zu Fuss sind die Parkanlage Brünengut und die grosszügigen Grünflächen der angrenzenden Hochhausüberbauungen erreichbar. Diese stehen unter anderem für Ruhe und Rückzug sowie Spiel und Bewegung im Wohnumfeld zur Verfügung. Im südöstlichen Bereich des Chantiers besteht tendenziell einen Mangel an Spielflächen. Entlang der Fellerstrasse sind die Flächen lärmbelastet (> 55 dBA).

Für die zur Verfügung stehenden Grünflächen bestehen Ausbau- und Leistungssteigerungspotenziale, die es in Anbetracht der anvisierten baulichen Verdichtung auszuschöpfen gilt. Durch die im Masterplan aufgezeigte Entwicklung entstehen neue Freiflächenpotentiale. Beispielsweise werden durch die Entwicklung der Areale Fellerstrasse sowie Migros und Bernasconi neue Freiflächen zugänglich und damit erstmals nutzbar. Weiter sind zwei neue Plätze angedacht. Die Dachflächen sind als erweiterte Freiflächen nach Möglichkeit als Aufenthalts- und Freiraum zu nutzen.

Voraussichtlich wird durch die Potentialausschöpfung bestehender sowie Schaffung neuer Freiraumanlagen kurz- bis mittelfristig weiterhin eine durchschnittlich bis gute Freiraumversorgung erreicht. Langfristig betrachtet wird die Freiraumversorgung abnehmen, da weniger Fläche pro Person zur Verfügung steht. Ziel ist es, mindestens 7 m² Freiraum pro Einwohnerin und Einwohner einzuhalten; dies entspricht im stadtweiten Vergleich einer durchschnittlichen Freiflächenversorgung.

Die Beurteilung der Freiraumversorgung bei einer möglichen langfristigen maximalen Bebauung hat kontinuierlich zusammen mit der baulichen Entwicklung zu erfolgen, damit gegebenenfalls Massnahmen ergriffen werden können. Der Nachweis von Aufenthalts-, Kinderspielflächen und grössere Spielflächen muss auf den Grundstücken der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer erbracht werden. Falls Grundstücke zeitgleich entwickelt werden, können gemeinsame Lösungen verfolgt werden. Die kantonalen Vorgaben bezüglich der Spiel- und Aufenthaltsflächen sind zu erfüllen.

Biodiversität und Stadtklima

Die arealbezogenen Aussenräume und öffentlichen Grünflächen sind stark durchgrünt und möglichst naturnah, mit einem hohen Anteil nicht versiegelter Flächen zu gestalten. In den nachgelagerten Planungen sind Instrumente wie Biodiversitätskonzept, Meteorwasserstrategie sowie Grünflächenziffern mögliche Ansätze zur Steuerung.

Die Aussenraumgestaltung soll sich positiv auf das urbane Mikroklima auswirken, um für den Aufenthalt komfortable Aussenraumtemperaturen zu erreichen. Dabei ist auf die Lufttemperatur, die relative Luftfeuchtigkeit, die Windgeschwindigkeiten und die solare Einstrahlung zu achten. Das anfallende Regenwasser ist möglichst auf dem Areal zu versickern und / oder zu speichern und zu verdunsten (Retentionsflächen und Vegetation). Die Pflanzung neuer Bäume, Begrünung von Dächern und Fassaden sowie stille und fliessende Gewässer sollen dazu beitragen, das Stadtklima kleinräumig spürbar zu verbessern. Klimaanpassungsmassnahmen sind in allen nachfolgenden Projekten zu prüfen und umzusetzen. Ferner sind die Freiräume vor übermässigen Lärmimmissionen zu schützen.

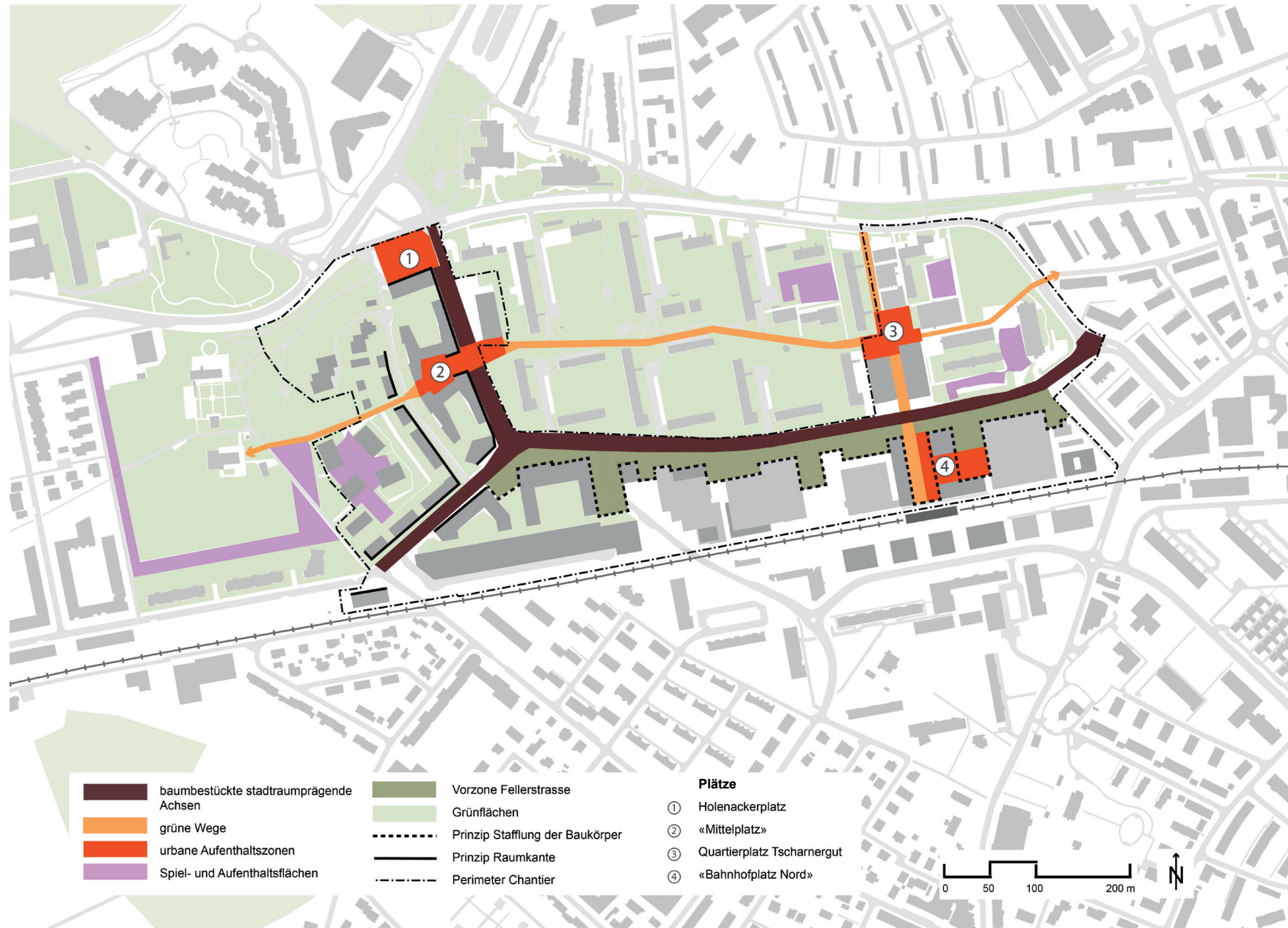


Abbildung 12: Zielbild Freiraumstruktur

2.5 Verkehr und Mobilität: stadtverträgliche Organisation und Gestaltung

Der Chantier ist bereits heute sehr gut erschlossen. Die Grosssiedlungen und Arbeitsgebiete sind hier charakteristisch und werden auch zukünftig spezielle Erschliessungsbedürfnisse, insbesondere der Logistik, haben. Daher muss die Erschliessung über die Strasse auch bei einem zusätzlichen Wachstum funktionsfähig bleiben.

Die Vorgaben des STEK 2016 zur Veränderung des Modal Splits sind umzusetzen. Die Verkehrsabwicklung im Chantier zielt dementsprechend auf eine verstärkte Verlagerung auf den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr. Wenn der überwiegende Anteil der Bewohnerschaft (ca. 90 %), der Beschäftigten aber auch die Besucherinnen und Besucher des Einkaufszentrums diese Verkehrsmittel wählen, ist die Erschliessung der Arbeitsgebiete und die Funktionsfähigkeit der Strassen und Knoten bei einem Wachstum gemäss Masterplan gewährleistet.

Erschliessungs- und Mobilitätskonzept

Im Zuge der Umstrukturierung und Verdichtung ist eine hohe Bewegungs- und Aufenthaltsqualität in den Strassenräumen, auf dem Wegnetz und den Plätzen zu schaffen. Die integrierte Mobilitätsstrategie zur Steigerung des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs und zur Minimierung des Motorfahrzeugverkehrs muss die Nachhaltigkeit und Stadtverträglichkeit des Verkehrs im Chantier sicherstellen. Das Erschliessungskonzept im Chantier besteht aus den folgenden Elementen, die in den nachfolgenden Planungen zu berücksichtigen bzw. umzusetzen sind (siehe Abbildung 13: Zielbild Verkehrserschliessung):

Aufwertung und Umgestaltung der Strassenräume zugunsten des **Fussverkehrs** (siehe Abschnitt: Organisation und Gestaltung Strassenräume) sowie hindernisfreie Zugänge insbesondere zum Bahnhof Bümpliz Nord und eine attraktive, gut erkennbare Nord-Süd-Wegverbindung (Quartierachse Tscharnergut – Fellergut).

Verbesserung des Angebots für den **Veloverkehr** durch den Ausbau der Velohauptroute Bethlehem-Brünnen entlang der Riedbach- und Fellerstrasse. Weiter sind eine ausreichende Anzahl attraktiver Veloabstellplätze bei öffentlichen und publikumsorientierten Nutzungen einzuplanen. Die Angebote für Bikesharing und Cargovelo sind auszubauen und entsprechende Flächen zu sichern.

Der **öffentliche Verkehr** ist nachfragegerecht auszubauen. Im Rahmen eines Angebotskonzepts ist insbesondere die Linienführung der Linie 27 zur Verbesserung der Anbindung des gesamten Gebiets an das übergeordnete ÖV-Netz zu überprüfen (Antrag an die Regionalkonferenz BernMittelland).

Die Haupteerschliessung des **motorisierten Verkehrs** erfolgt weiterhin primär via Murtenstrasse – Riedbachstrasse sowie die Autobahnanschlüsse Brünnen und Bethlehem.

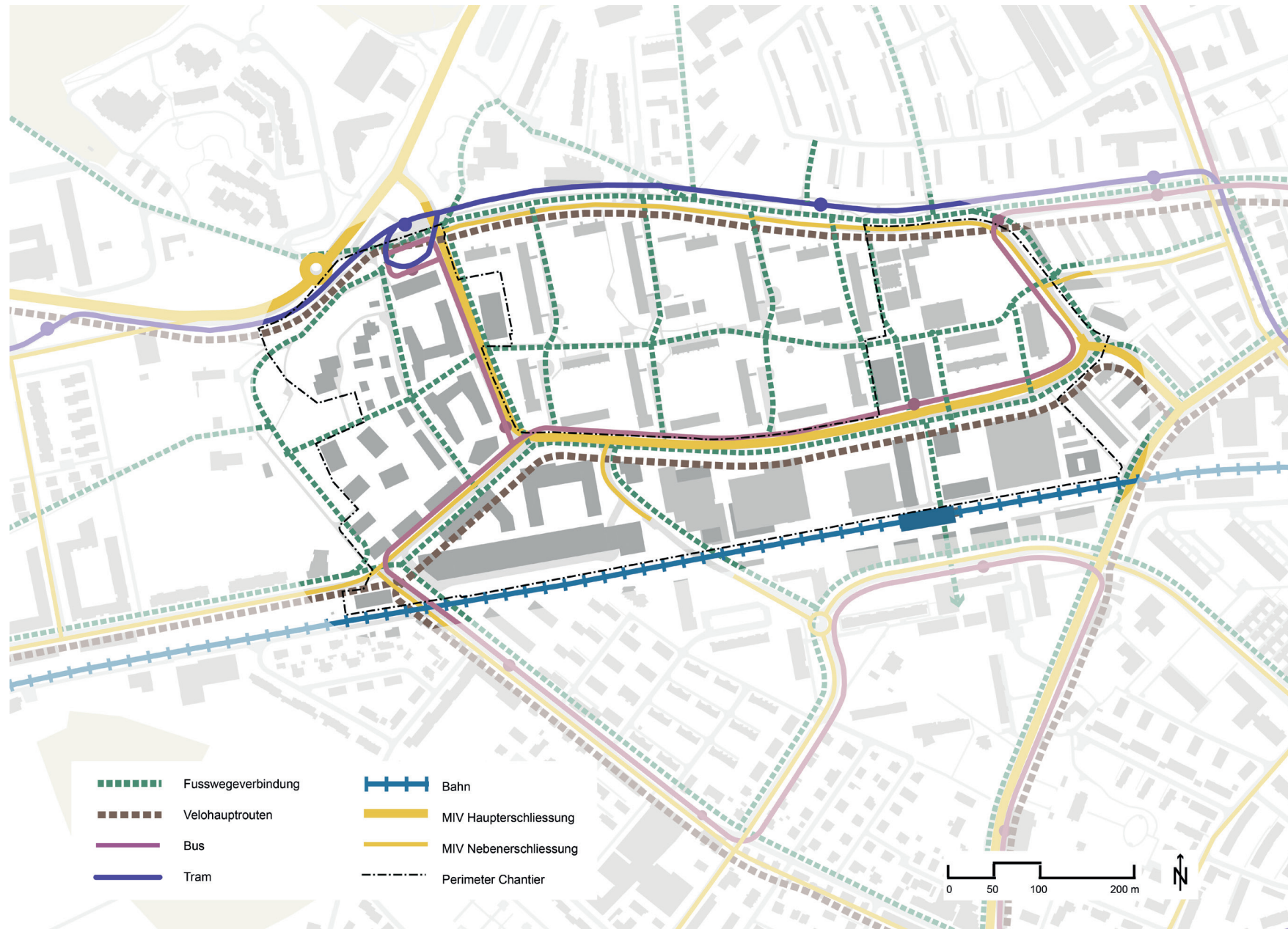


Abbildung 13: Zielbild Verkehrserschließung

Abstimmung Siedlung und Verkehr

Es gilt zu erreichen, dass trotz des prognostizierten Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum keine Kapazitätsengpässe im Strassennetz entstehen. Die umliegenden Quartiere (v.a. Brünnen-, Waldmann-, Bümpliz-, Bethlehemstrasse) sind vor Mehrverkehr zu schützen. Die Grössenordnung der zusätzlichen **MIV-Fahrten** wurde abgeschätzt (siehe Anhang Kapitel 5.1: Berechnung Parkplätze und MIV-Fahrten). Je nach Nutzungsmix wird der effektive Ausfall etwas darunter oder darüber liegen. Um die obenstehende Ziele zu erreichen, darf die berechnete Grössenordnung an zusätzlichen MIV-Fahrten nicht überschritten werden.

Die Berechnung Parkplätze und MIV-Fahrten berücksichtigt, dass generell ein Rückgang des Modal Split-Anteils des motorisierten Individualverkehrs gemäss STEK 2016 vorgesehen ist. Der gesamte langfristige Parkplatzbedarf für den MIV liegt ca. 60 % höher als das bestehende Angebot, was einer insgesamt angestrebten Erhöhung der Nutzung um + 2800 % Wohnfläche und ca. + 125 % Gewerbe- und Dienstleistungsflächen gegenübersteht. Ausgehend von diesen Parkplatzzahlen wurde das voraussichtliche Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs für das prognostizierte Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum berechnet. Für den durchschnittlichen Tagesverkehr wird eine Zunahme um ca. 800-900 MIV-Fahrten pro Tag erwartet. Dies entspricht in der Spitzenstunde ein bis zwei zusätzlichen Fahrten pro Minute. Wie in der Berechnung ersichtlich, ist eine Reduktion der Anzahl Parkplätze des bestehenden Zentrum Bethlehem vorgesehen, was auch die Anzahl der zukünftigen MIV-Fahrten reduziert. Deswegen zeigt die berechnete Verkehrsentwicklung des gesamten Chantiers nur eine geringe Zunahme an MIV-Fahrten.

Nicht in dieser Berechnung enthalten sind betriebsnotwendige Fahrten. Für diese Fahrten macht der Masterplan keine Vorgaben. Die Anzahl Parkplätze für betriebsnotwendige Motorfahrzeuge wie Taxis, Lieferwagen, Aussendienstfahrzeuge oder Lastwagen (Art. 50 BauV) wird im Rahmen eines betriebsspezifischen Mobilitätskonzeptes festgelegt. In diesem Mobilitätskonzept sind die Auswirkungen der betriebsnotwendigen Fahrten darzustellen. Sofern erforderlich ist aufzuzeigen, mit welchen Massnahmen sichergestellt wird, dass keine Kapazitätsengpässe im Strassennetz entstehen.

Um die Grössenordnung an zusätzlichen MIV-Fahrten einzuhalten, sind Vorgaben bezüglich **MIV-Parkierung** nötig. Das Parkplatzangebot der Neubauten ist minimal zu halten und die bestehenden Parkplätze müssen in die Gesamtbeurteilung einbezogen werden (v.a. Parkplätze im Tscharnergut). Arealübergreifende Parkierungs- und Mobilitätskonzepte (Mehrfachnutzungen, Carsharing, Besucherparkplätze usw.) sind weiterzuerfolgen. Auf den Arealen soll die Parkierung in der Regel unterirdisch erfolgen. Bei Zonen mit Planungspflicht,

Überbauungsordnungen, Zonenplanänderungen sowie Nutzungssteigerung und Nutzungsänderungen ist die maximale Anzahl privater Parkplätze so zu bestimmen, dass das berechnete zusätzliche Verkehrsaufkommen (siehe Anhang Kapitel 5.1: Berechnung Parkplätze und MIV-Fahrten) nicht überschritten wird.

Weiter sind in den einzelnen Arealentwicklungen **Mobilitätsmanagement-Massnahmen** für die spezifischen Nutzungen zu prüfen und umzusetzen (z.B. Mobilitätsgutscheine, Mobilitätsanreize für Beschäftigte, Sensibilisierungskampagnen, Depot für Heimlieferservice).

Die öffentlichen Parkplätze auf dem Holenackerplatz sowie ungefähr die Hälfte der öffentlichen Parkfelder an der Fellerstrasse werden aufgehoben. Für den Schwerverkehr sollen neue Wartepplätze für Anlieferungen an der Fellerstrasse entstehen. Das beschränkte Parkplatzangebot ist so zu bewirtschaften, dass es den vorgesehenen Nutzergruppen zur Verfügung steht und nicht durch andere besetzt wird (z.B. Parkzeitbeschränkungen und Parkgebühren bei Parkplätzen für Kundinnen und Kunden sowie Besucherinnen und Besucher, Definition der Vergabekriterien).

Das Verkehrsaufkommen beim Bahnübergang wird sich aufgrund der Chantierentwicklung nicht massgeblich verändern. Für die Haupterschliessung des Chantiers ist der Bahnübergang Brünnen nicht erforderlich. Die Umgestaltung des Bahnübergangs kann deshalb unabhängig von der Entwicklung des Chantiers angegangen werden. Aus städtebaulicher Sicht werden eine Über- oder Unterführung für den motorisierten Verkehr wegen des baulich trennenden Effektes negativ bewertet. Die verschiedenen Lösungsvarianten sowie eine Bewertung sind in der Aktennotiz zur 3. Mitwirkung dokumentiert (siehe Beilage).

Erschliessung der Arbeitsnutzungen

Die Erschliessung der Arbeitsnutzungen soll weiterhin über die Riedbach- und Fellerstrasse erfolgen. Der Schwerverkehrsanteil auf diesen Strassen ist mit ca. 10 % weiterhin hoch. Um den Logistikverkehr (z.B. Anlieferung ausserhalb Spitzenzeiten) zu optimieren, ist für jedes Areal ein eigenes Mobilitätskonzept zu erarbeiten. Die Anschlusspunkte der Arbeitsareale an die Haupterschliessung sind in der Anzahl zu minimieren. Die Lage der Anschlusspunkte ist im Grundsatz festgelegt (siehe Abbildung 14: Erschliessung Arbeitsnutzungen). Die arealinternen Erschliessungsprinzipien sind – wenn möglich – so auszurichten, dass Stellflächen für das Entladen und Laden strassenabgewandt angeordnet sind. Somit entsteht ein grösserer Spielraum in der Gestaltung der Strassenräume.

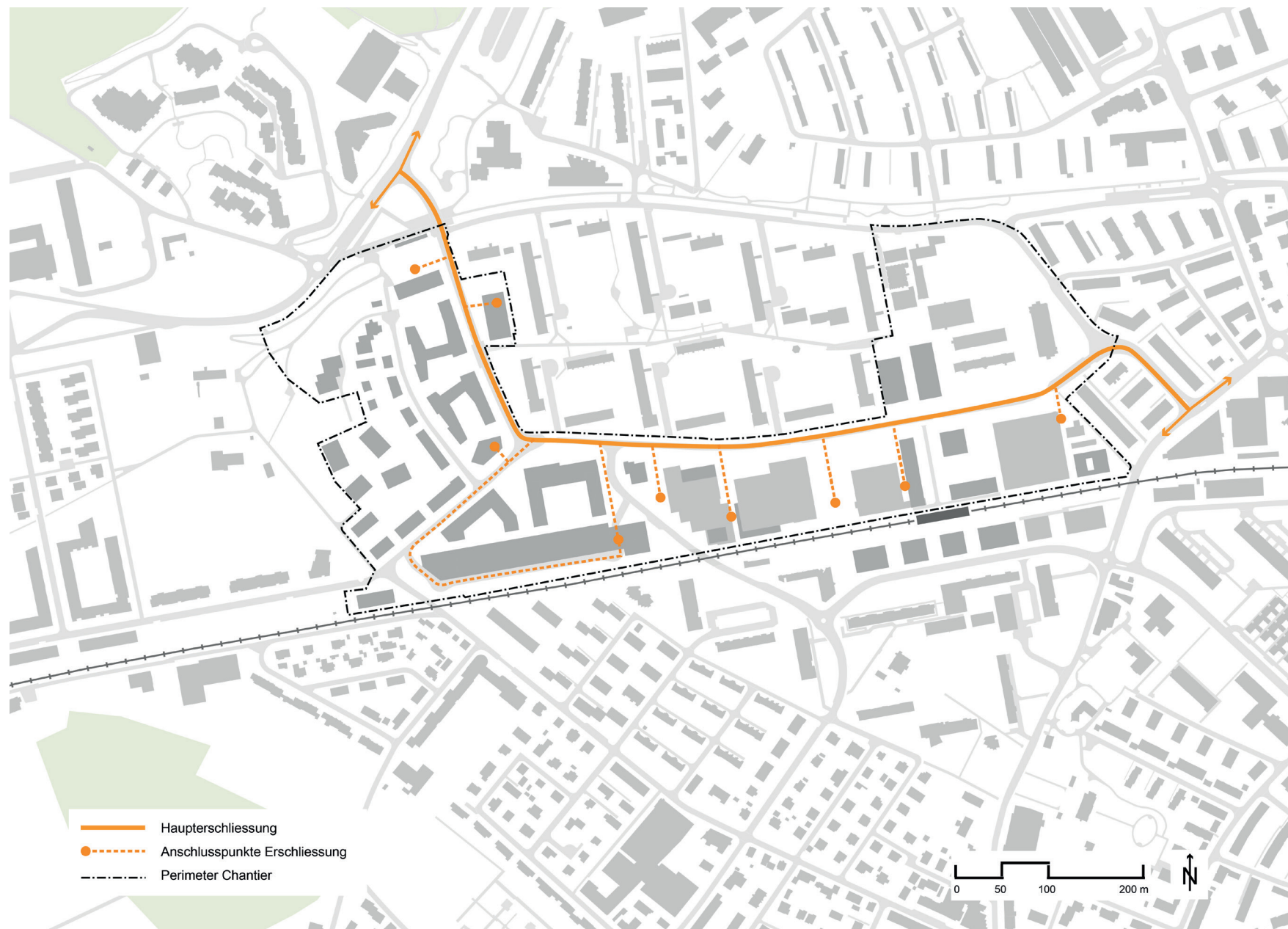


Abbildung 14: Erschließung Arbeitsnutzungen

Organisation und Gestaltung Strassenräume

Ost-West Achsen

Die **Waldmannstrasse** bildet für alle Verkehrsmittel eine wichtige Verbindung nach Brünnen mit dem Einkaufszentrum Westside sowie zum Zentrum von Bern und ist eine wichtige ökologische Vernetzungsachse. Diese gilt es zu erhalten.

Der «**Mittelweg**» soll als grüne Achse durchgängig vom Tscharnergut bis zur Parkanlage Brünnergut verlaufen und dient hauptsächlich dem Fussverkehr.

Die **Fellerstrasse** (durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV) ca. 4000 Motorfahrzeuge (Mfz) / Tag, Zählung 2018) ist geprägt von den unterschiedlichen, sich gegenüberstehenden Nutzungen Arbeiten und Wohnen. Geplant ist eine Tempo 30-Zone. Aufgrund der angestrebten Verdichtung soll diese neben der Erschließungsfunktion vermehrt als Aufenthaltsraum dienen. Der Strassenraum wird durch zusätzliche Bäume und nicht kommerzielle Aufenthalts- und Begegnungsmöglichkeiten aufgewertet. Die Fahrbahn wird auf 6.00 m verschmälert zugunsten breiterer Fussgängerflächen und eines Velowegs (3.00 m). Stellenweise erfolgt eine Verschmälerung der Fahrbahn auf 4.50 m, um Raum zu schaffen für Trottoirnasen bei Fussgängerquerungen, Abstellplätze für Foodtrucks und Wartepplätze für Lastwagen bis die Anlieferungsrampe frei ist. Diese Massnahmen sollen die Konflikte zwischen Erschließungsverkehr und Zulieferung verringern. Die Breite der Abstellplätze für Foodtrucks und Lastwagen beträgt etwa 3.50 m. Die Parkfelder nördlich der Fellerstrasse werden aufgehoben. Auf der Südseite entsteht eine Reihe mit öffentlichen Längsparkfeldern (siehe Abbildungen 15 und 16: Prinzipskizze Strassenraum).

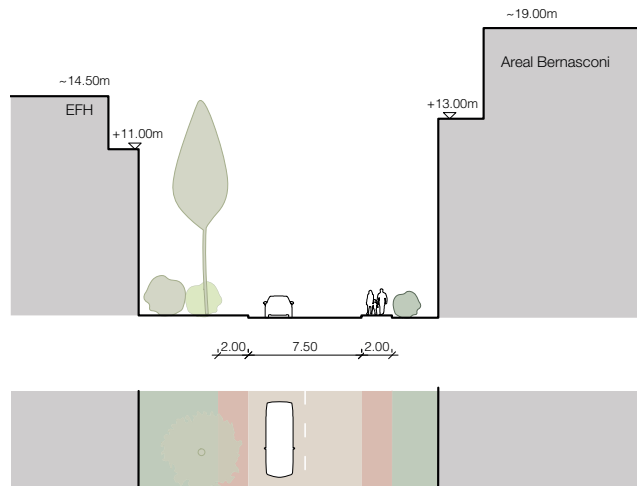


Abbildung 17: Prinzipskizze Strassenraum Riedbachstrasse «Süd»

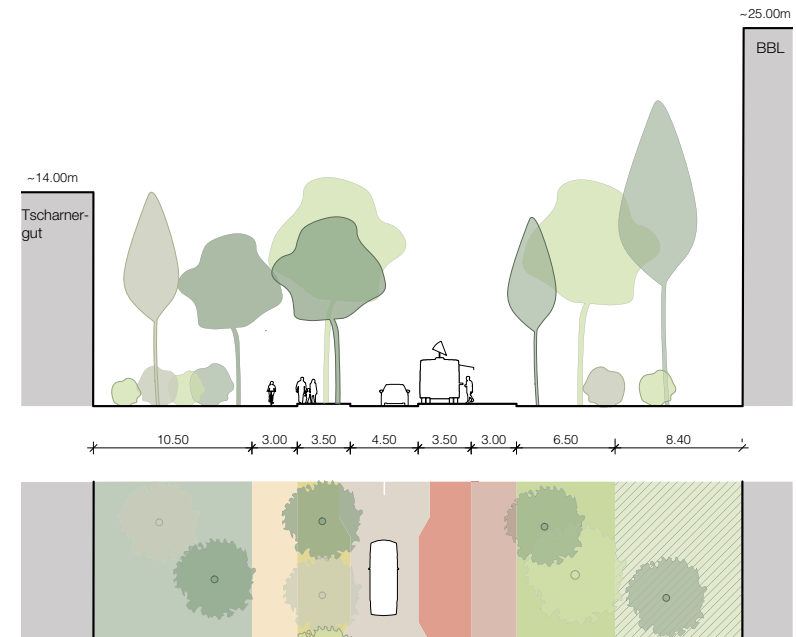


Abbildung 15: Prinzipskizze Strassenraum Fellerstrasse (Verengung für z.B. Foodtrucks)

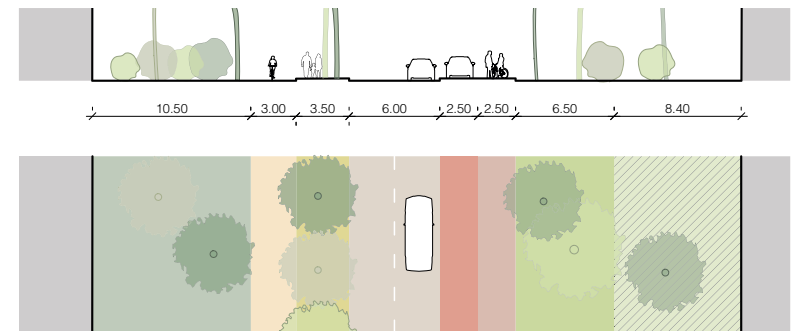


Abbildung 16: Prinzipskizze Strassenraum Fellerstrasse (Regelquerschnitt)

Die **Riedbachstrasse «Süd»** (DTV ca. 4000 Mfz / Tag, grobe Schätzung aufgrund Riedbachstrasse «Nord») wird im Zuge der Verdichtung auf dem Areal Bernasconi an Bedeutung gewinnen. Ziel ist die Einführung von Tempo 30. Weiter sind die Fussverkehrsflächen zu erweitern: Nordseitig soll ein neues Trottoir mit einer Breite von 2.00 m entstehen und das südseitige Trottoir auf 2.00 m verbreitert werden. Die Fahrbahnbreite wird etwa 7.50 m betragen (siehe Abbildung 17: Prinzipskizze Strassenraum).

Nord-Süd-Achsen

Die **Quartierachse Fellergut – Tscharnergut – Ackerli** durch den Bahnhof Bümpliz Nord ist eine wichtige Fussverbindung zwischen Bethlehem und Bümpliz. Die Aufwertung erfolgt einerseits kurzfristig mit der Arealentwicklung Mühledorfstrasse, dem Umbau des Ladenzentrums Tscharnergut sowie der Erneuerung der Personenunterführung beim Bahnhof. Langfristig durch die Entwicklung auf den Arealen BBL und Entsorgungshof, wo publikumsorientierte Nutzungen in den Erdgeschossen diese Achse stärken (siehe Abbildung 18: Prinzipskizze Quartierachse).

Die **Achse Parkanlage Brännengut-Brünnenstrasse** ist eine wichtige Fuss- und Veloverbindung zwischen Bümpliz und der Parkanlage Brännengut.

Der **Riedbachstrasse «Nord»** (Schätzung DTV 2019 ca. 6000 Mfz / Tag) ist eine wichtige Erschliessungsachse für den Chantier und gleichzeitig Adressierungsachse für die angrenzenden Areale. Ziel ist eine Aufwertung und Begrünung des Strassenabschnitts mit Bäumen, die Schaffung von attraktiven Fussverkehrsflächen sowie die Einführung von Tempo 30. Die Querung des «Mittelwegs» soll vor dem Strassenverkehr priorisiert werden, zum Beispiel durch ein Anheben der Fahrbahn im Querungsbereich. Die Fahrbahnbreite beträgt 7.50 m um einen Fahrradstreifen zu ermöglichen (siehe Abbildung 19: Prinzipskizze Strassenraum).

Der **Asylweg** (DTV < 500 Mfz / Tag, grobe Schätzung) dient der Erschliessung der angrenzenden Einfamilienhäuser. Es soll eine Begegnungszone entstehen. Die Fahrbahn bleibt weiterhin schmal (siehe Abbildung 20: Prinzipskizze Strassenraum).

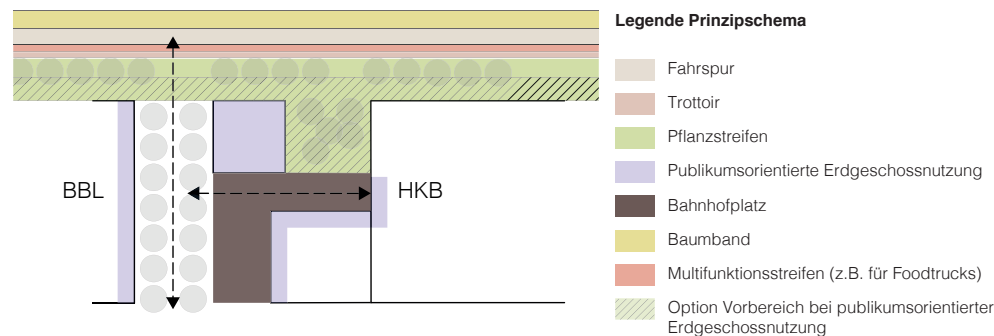


Abbildung 18: Prinzipskizze Quartierachse Fellergut - Tscharnergut - Ackerli auf dem Areal Entsorgungshof

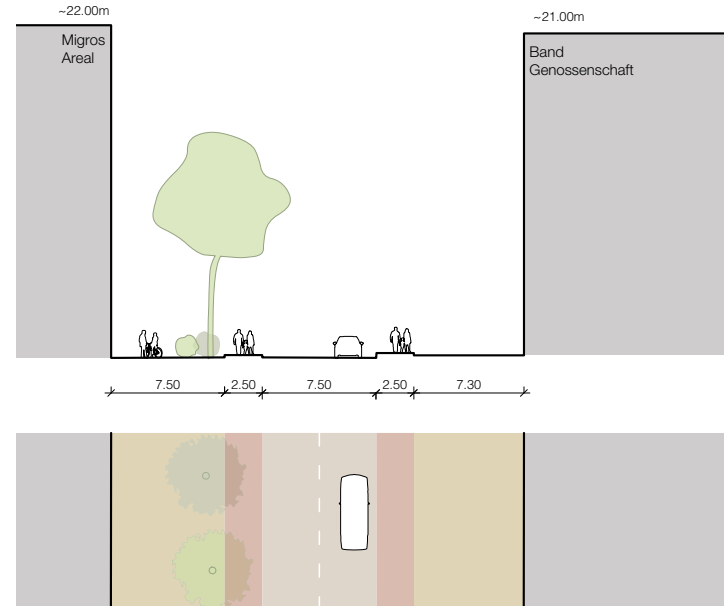


Abbildung 19: Prinzipskizze Strassenraum Riedbachstrasse «Nord»

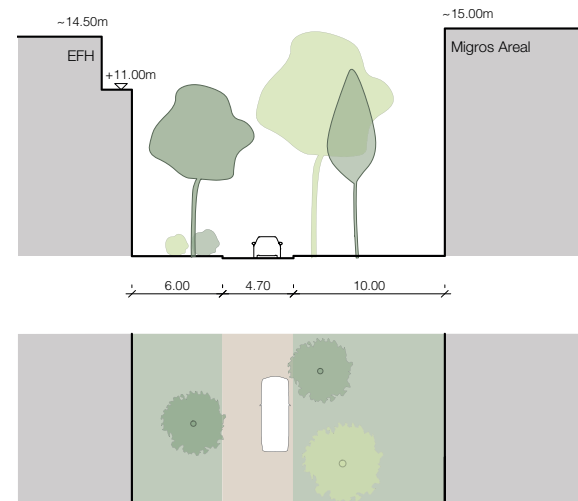


Abbildung 20: Prinzipskizze Strassenraum Asylweg

2.6 Sozialraum, öffentlicher Raum, Erdgeschossnutzungen: lebendiges Quartier

Wohnen

Im Chantier Bethlehem soll im Sinne der städtischen Wohnstrategie eine breite Wohnungsvielfalt für unterschiedliche Zielgruppen entstehen. In sämtlichen Arealentwicklungen ist mindestens ein Drittel der Wohnnutzung für preisgünstigen oder gemeinnützigen Wohnungsbau mit Vermietung in Kostenmiete zu reservieren. Aufgrund der Nähe zu Schulanlagen und zur Parkanlage Brünnengut eignet sich das Gebiet gut für Kinder, weshalb grossen preisgünstigen Wohnungen für Familien besondere Bedeutung zukommt. Kreative, neue Wohnformen und -ideen wie beispielsweise Generationenwohnen sind zu prüfen.

Treffpunkte und Aufenthaltsorte

Die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner sollen im Chantier nicht nur wohnen, sondern sich dort zuhause fühlen. Dementsprechend werden die Voraussetzungen für starke, tragfähige Nachbarschaften geschaffen. So wird bei öffentlichen, halbprivaten und privaten Aussenräumen auf Begegnungs- und Aneignungsmöglichkeiten, hohe Qualität und vielfältige Nutzbarkeit Wert gelegt. Weitere Massnahmen, die den Einbezug der Bevölkerung und der Gewerbetreibenden fördern, sind weiterzuverfolgen (z.B. Gebietsmanagement, Quartiermanagement).

Das öffentliche Leben im Chantier konzentriert sich entlang der Riedbach- und Fellerstrasse und der wichtigsten Plätze im Chantier (siehe Kapitel 2.4: Freiraum).

Erdgeschossnutzungen

Die Aufwertung der Feller- und Riedbachstrasse trägt zur Bewegungs- und Aufenthaltsqualität bei. Die Arbeits- und Wohnwelten in den Erdgeschossen sollen sichtbar sein, belebend wirken und das Gefühl von Sicherheit im öffentlichen Raum fördern. Aus übergeordneter Sicht wird aufgezeigt, welche Erdgeschossnutzungen wo sinnvoll sind (siehe Abbildung 21: Zielbild Erdgeschossnutzungen). Wichtig dabei ist die Sichtbarkeit und weniger eine festgeschriebene Nutzung.

Die öffentlichen Vorplätze entlang der Fellerstrasse tragen zur Adressbildung und Orientierung bei und ermöglichen publikumsverträgliche oder -orientierte Nutzungen. Die Gebäudevorräume übernehmen eine Übergangsfunktion von der privaten Nutzung (Wohnen, Arbeiten, publikumsorientierte Nutzung, Kultur) zum öffentlichen Raum.

Zentren

Die Verdichtung und Umstrukturierung stärkt die Zentren im Chantier. Diese ergänzen sich in ihrer Funktionalität: Das Zentrum Bethlehem auf dem Migros-Areal ist fokussiert auf Wohnen, Einkaufen, Gastronomie und Mischnutzungen, während das Quartierzentrum Tscharnergut als Ort für Begegnung, Kultur, Freizeit und öffentliche Nutzungen eine wichtige Funktion erfüllt.

Aus pragmatischen Gründen bleibt der Entsorgungshof mittelfristig an seinem heutigen Standort. Strategisch wird empfohlen, den Entsorgungshof zu einem öffentlich zugänglichen Areal («Bahnhofplatz Nord») umzunutzen und Möglichkeiten zu Nutzungssynergien mit den angrenzenden Arealen HKB und BBL zu schaffen. Deren öffentliche publikumswirksame und kulturorientierten Nutzungen können den «Bahnhofplatz Nord» zu einem Aufenthaltsort aufwerten. Bedingung für diese Umnutzung ist allerdings, dass für den neuen Standort des heutigen Entsorgungshofs eine gleichwertige Lösung gefunden wird. Auf dem Areal des heutigen Entsorgungshofs bestehen zudem Abwasseranlagen, welche einen Einfluss auf die Umnutzung haben.

Schulen, Sportanlagen und Quartierseinrichtungen

Die Schulpavillons Brünnen dienen weiterhin als Reserve für schulische Nutzungen im Chantier. Der Zusatzbedarf für Schulklassen, Sportanlagen und weitere Bildungsangebote werden laufend mit der Schulraumplanung abgestimmt. Die Standortsuche für ein Jugendhaus im Stadtteil VI läuft. Gemeinschaftliche Quartiernutzungen werden im Prozess der Chantier Entwicklung den Bedürfnissen angepasst.

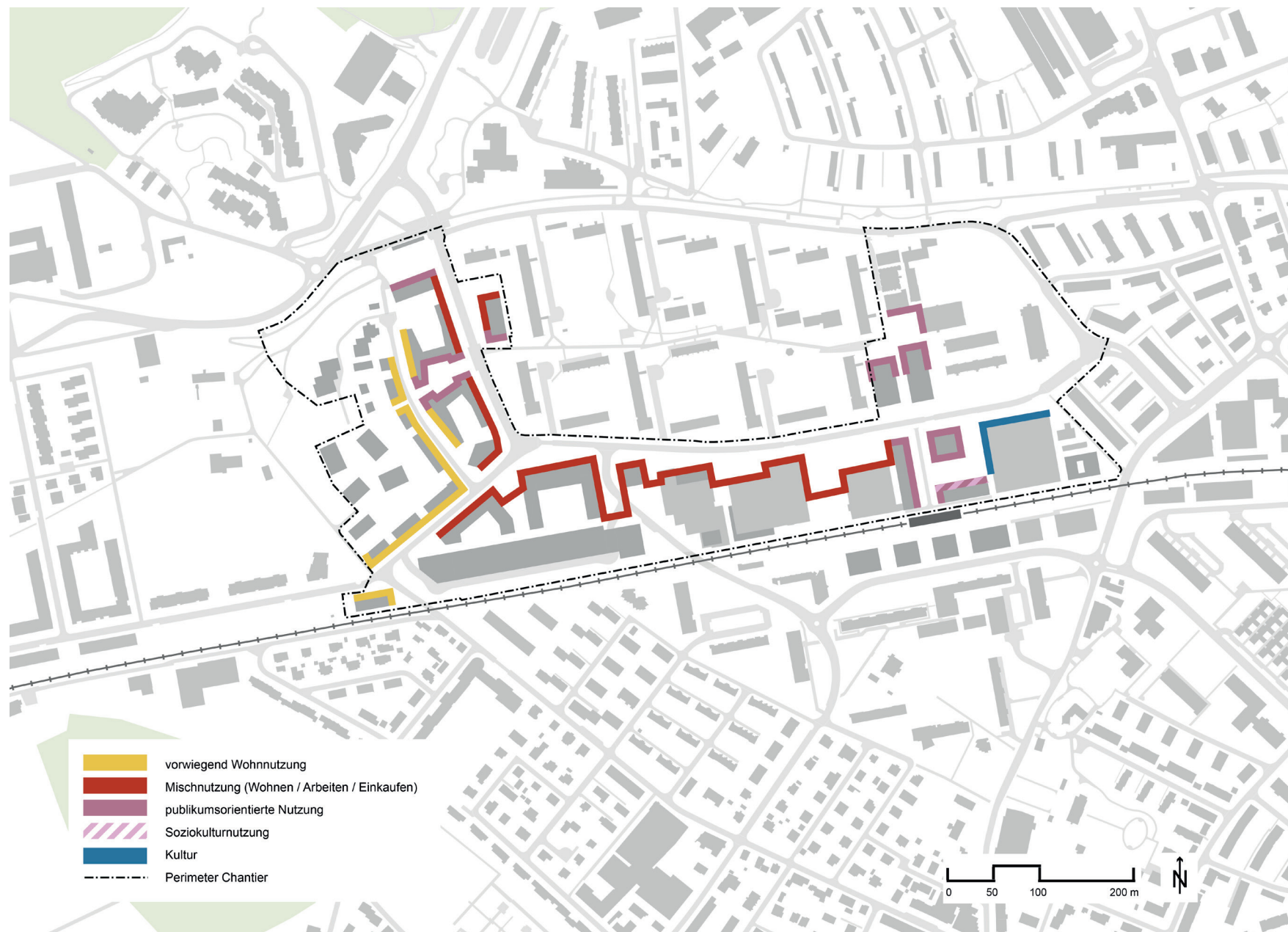


Abbildung 21: Zielbild Erdgeschossnutzungen

2.7 Energie und Wärme

An Neubauten und Sanierungen werden hohe energetische Anforderungen gestellt. Diese sind in den Sondernutzungsplanungen grundeigentümergebunden festzulegen.

Im Chantier ist eine nachhaltige Energieversorgung inklusive lokaler Produktion anzustreben. Gebäudefassaden und -dächer sind an geeigneten Stellen für die Nutzung solarer Energie anzuwenden. Ebenfalls zu prüfen sind Mikrowindanlagen auf Dächern.

Die Wärmeversorgung des Chantiers und der angrenzenden Gebiete soll vorwiegend mit Fernwärme der Energiezentrale Forsthaus erfolgen. Der Ausbau des Fernwärmenetzes ist, wenn möglich mit den geplanten Aufwertungen der Strassenräume (u.a. Feller- und Riedbachstrasse) zeitgleich umzusetzen, um Synergien zu nutzen. Als Option zur Fernwärme ist in den einzelnen Arealentwicklungen das Potenzial für Nahwärmeverbünde und – falls ökologisch nachhaltiger – die Anwendung lokal vorhandener, erneuerbarer Energiequellen zu prüfen.

In den nachfolgenden Planungen, bei der Umsetzung von Massnahmen sowie im Betrieb ist der Standard der 2000-Watt-Gesellschaft oder der zum Zeitpunkt der Planung äquivalente Standard einzuhalten.

Die Infrastruktur für Elektrofahrzeuge ist im Rahmen der Umgestaltung der Strassenräume mitzuplanen.

2.8 Arealbetrachtungen

Nachfolgend werden die wichtigsten Entwicklungsprinzipien für die einzelnen Areale im Chantier umschrieben.

Auf dem **Areal Familien Support** ist eine massvolle Verdichtung mit öffentlichen Nutzungen und/oder Wohnen möglich. Der Baumbestand ist quartierprägend und möglichst zu erhalten. Eine Unterbauung im Freiraum soll minimiert werden, um Baumpflanzungen weiterhin zu ermöglichen.

Das **Areal Schulpavillons Brünen** wird mit den geplanten Ersatzneubauten verdichtet und weiterhin als Reserve zur schulischen Nutzung dienen. Die geplante Weiterführung des «Mittelwegs» vernetzt das Areal mit der Umgebung.

Das **Areal Emch** kann bei einer Verlegung der Produktion mittel- bis langfristig mit einer Mischnutzung verdichtet werden. Es gelten die Bebauungsprinzipien der Fellerstrasse (siehe Kapitel 2.3, Abschnitt Bebauung).

Das **Areal Entsorgungshof** kann zu einem «Bahnhofplatz Nord» umgenutzt und mit Bauten verdichtet werden. Es gelten die Bebauungsprinzipien der Fellerstrasse (siehe Kapitel 2.3, Abschnitt Bebauung).

Die **HKB** ist strategisch mittel- und langfristig als Campus und Bildungspol weiter auszubilden.

Das **Ladenzentrum Tscharnergut** erhält mit dem geplanten Ersatzneubau eine direkte Verbindung zum Bahnhof Bümpliz Nord und trägt damit zur Aufwertung der Quartierachse Fellergut – Tscharnergut – Ackerli bei.

Das Entwicklungspotenzial wurde für folgende Areale und Teilgebiete mit Szenarien überprüft im Sinne eines Nachweises der vorliegenden Gestaltungsprinzipien:

- Migros-Areal
- Areal Bernasconi
- Areal Band-Genossenschaft
- Transformation im Teilgebiet der bestehenden Einfamilienhäuser

Migros-Areal

Das Areal weist grosses Potenzial für eine dichte Überbauung mit Arbeiten (Einkaufen, produzierendes Gewerbe usw.) und Wohnen auf. Das Areal soll eine eigenständige städtebauliche Setzung erhalten. Dementsprechend ist auf ein Weiterbauen der benachbarten Strukturen zu verzichten. Jedoch sollen die Bauwerke zwischen den unterschiedlichen Massstäben am Asylweg und den Hochhäusern Tscharnergut vermitteln. Die Höhen sind zu staffeln und je nach Kontext zu differenzieren. Zum Holenackerplatz sowie zur Kreuzung Fellerstrasse/Riedbachstrasse sind baulich höhere Dichten sowie wichtige Punkte für die Adressbildung vorgesehen. Die Volumetrie an der Fellerstrasse/Riedbachstrasse soll sich auf die Geometrien der Bauten entlang der Fellerstrasse und auf die Baulinie entlang der Riedbachstrasse beziehen.

Die Ausgestaltung eines «Mittelplatzes» ermöglicht eine räumlich offene, öffentliche Querung des «Mittelwegs» vom Tscharnergut in die Parkanlage Brünnergut. Die Zentrumsnutzungen prägen den «Mittelplatz». Sie sind von diesem sowie vom Holenackerplatz her zugänglich. Der Zugang der Wohnungen hat hauptsächlich über den Asylweg und die Riedbachstrasse zu erfolgen. Punktuell sollen publikumsorientierte bzw. publikumsverträgliche Nutzungen die Riedbachstrasse beleben (siehe Abbildung 22: Städtebauliches Prinzipdiagramm Migros-Areal).

Die Anlieferung und die Zufahrt der Einstellhallen erfolgen hauptsächlich über den Holenackerplatz bzw. die Riedbachstrasse.

Auf dem Migros-Areal bestehen Abwasseranlagen, welche einen Einfluss auf die künftige Überbauung haben.

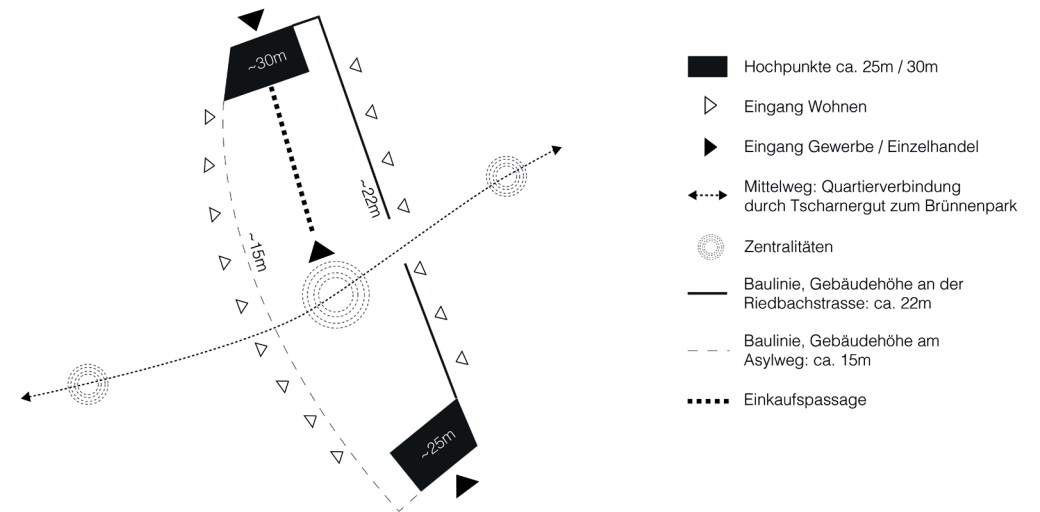


Abbildung 22: Städtebauliches Prinzipdiagramm Migros-Areal



Abbildung 23: Variantenstudien als Nachweis Umsetzbarkeit städtebauliches Prinzipdiagramm Migros-Areal

Areal Bernasconi

Auf dem Areal Bernasconi besteht hohes Dichtepotenzial für Wohn- und Arbeitsnutzungen inklusive produzierendes Gewerbe. Die Anordnung von Gewerbe und Produktion ist in zwei Varianten möglich: entweder entlang der Bahntrasse (siehe Abbildung 24) oder kompakt im östlichen Teil des Areals (siehe Abbildung 26). Dienstleistungs- oder Wohnnutzungen sind als Aufstockung auf der Produktionshalle möglich. Dabei ist die Verträglichkeit in Hinblick auf die Emissionen wie zum Beispiel Lärm, Vibration und Geruch sicherzustellen. Bei einer Anordnung der Produktionshalle entlang der Bahntrasse ergeben sich Vorteile bei der Abschirmung gegen den Bahnlärm, der insbesondere in der Nacht zunehmen wird.

Die städtebauliche Setzung hat zwischen den grossmassstäblichen Volumen der Produktionsareale im Osten und dem kleinmassstäblichen Wohngebiet im Westen zu vermitteln. Die Gebäudehöhen sollen entsprechend nach Westen

hin abnehmen. Ein Hochhausstandort an der Abendstrasse ist zu prüfen. Eine doppelte Adressierung auf zwei Niveaus nach Norden und Osten hin ist möglich. Die städtebaulichen Prinzipien Fellerstrasse gelten auch auf dem östlichen Teil des Areals Bernasconi.

Publikumsverträgliche oder publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss beleben die Fellerstrasse. Die Zugänge der Wohnungen erfolgen über die Strassen und Plätze.

Die Gewerbeanlieferungen erfolgen über die Fellerstrasse, die Ausfahrt über die Riedbachstrasse ist möglich. Die zum Wohnen hingewandte Flächen der Gewerbehalle können für Kleingewerbe und landschaftsarchitektonische Gestaltung genutzt werden. Die Nutzung der Hallendächer für Spiel- und Aufenthaltsflächen oder Freiräume ist zu prüfen.

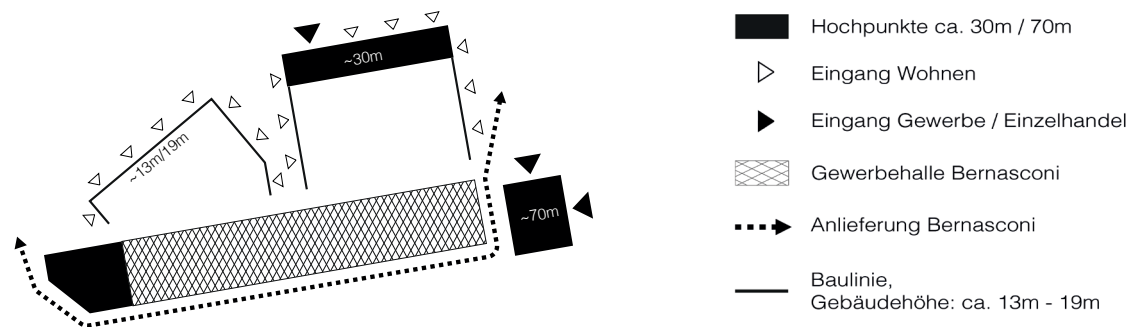


Abbildung 24: Städtebauliches Prinzipdiagramm Areal Bernasconi - Gewerbe/Produktion parallel Bahntrasse

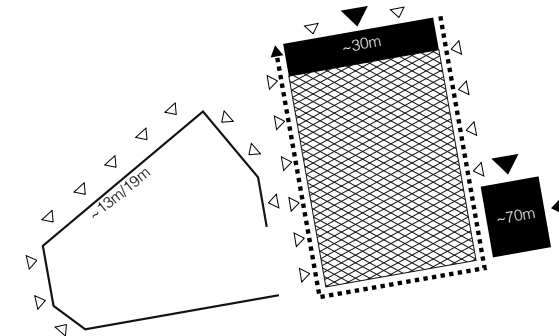


Abbildung 26: Städtebauliches Prinzipdiagramm Areal Bernasconi - Gewerbe/Produktion kompakt



Abbildung 25: Variantenstudien als Nachweis Umsetzbarkeit städtebauliches Prinzipdiagramm Areal Bernasconi



Abbildung 27: Variantenstudien als Nachweis Umsetzbarkeit städtebauliches Prinzipdiagramm Areal Bernasconi

Areal Band-Genossenschaft

Das Areal hat Potenzial für eine dichtere Überbauung mit Arbeiten inklusive produzierendem Gewerbe sowie Wohnen (siehe Abbildung 28 und 29). Bei einer Weiterentwicklung und Verdichtung muss sich die Bebauung gut in die Umgebung und in die Logik des denkmalgeschützten Tscharnerguts einpassen. Der neue «Mittelplatz» ist dabei eine wichtige übergeordnete Figur, welche die Arale Tscharnergut, Band-Genossenschaft und Migros neu ordnet und verbindet. Auf dem Areal Band-Genossenschaft entsteht mit einem zusätzlichen Solitärbau einen entsprechenden Auftakt für das Tscharnergut.

Eine Bebauung hat die Aussicht und den Lichteinfall der bestehenden Bauten der Umgebung zu berücksichtigen. Wohnungen sollen gegen die Riedbachstrasse nicht ebenerdig sein, gegen das Tscharnergut ist dagegen Wohnen im Erdgeschoss möglich.

Die Bebauung soll sich in das übergeordnete Freiraumkonzept des Tscharnerguts eingliedern. Dazu sind die Topographie und das Gefälle entlang der Riedbachstrasse besonders zu beachten.

Gewerbenutzungen sind von der Riedbachstrasse aus zu erschliessen, die Wohnungen vom «Mittelweg». Eine öffentliche Erdgeschossnutzung soll sich zum «Mittelweg/Mittelplatz» hin orientieren und diesen beleben.



Abbildung 28: Szenario Gewerbebau Areal Band-Genossenschaft



- Gewerbe
- Wohnen
- Publikumsorientierte Nutzung
- Städtebauliches Richtkonzept Migros
- Grundstücksgrenze
- Strassenabstand 12m (hinfällig)
- Strassenabstand neu 6m
- Untergeschoss
- Tiefgarage Bestand
- Bestand Band-Genossenschaft
- 2 Stunden Schatten 21. März
- 2.5 Stunden Schatten 8. Februar

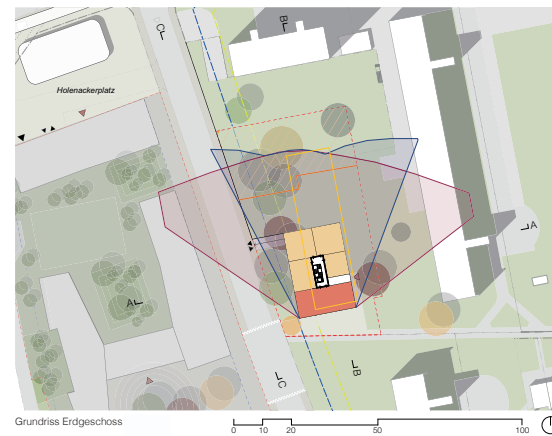


Abbildung 29: Szenario Wohnbau Areal Band-Genossenschaft



Verdichtung im Teilgebiet der bestehenden Einfamilienhäuser

Das durchgrünte Wohnquartier kann behutsam verdichtet werden mit Bauten bis zu drei Vollgeschossen plus Dachgeschoss. Denkbar sind geschlossene Zeilen und grösseren Punktbauten (siehe Abbildung 30: Ist-Zustand und mögliches Zukunftsszenario).

Generell ist eine Verdichtung im Bestand mit der heutigen baurechtlichen Regelung durch Näherbaurechte und Parzellenzusammenlegungen möglich. Für eine optimale Bebauung ist die heutige baurechtliche Regelung jedoch nicht zweckmässig. Entlang der Strassen sollen Raumkanten definiert werden, an welcher sich die künftigen Bauten ausrichten. Der Strassenabstand ist in einem proportionalen Verhältnis zum Migros-Areal festzulegen (zum Beispiel 2/3 der Fassadenhöhe).

Der Baumbestand ist quartierprägend und möglichst zu erhalten. Eine Unterbauung im Freiraum soll minimiert werden, um Baumpflanzungen weiterhin zu ermöglichen.

Der durchgehende «Mittelweg» wird beibehalten und nach Möglichkeit gestärkt. Auf dem Asylweg soll ein Kehrplatz entstehen. Der Anschluss an den Holenackerplatz erfolgt mit einer Velorampe.

Die auf der Abbildung 30 nicht dargestellte Parzelle **Riedbachstrasse 61** an der Kreuzung Brünnenstrasse/Riedbachstrasse kann ebenfalls massvoll verdichtet werden. Als Bauungsprinzip soll jenes der anschliessenden westlichen Bebauung weitergeführt werden, jedoch ausgebildet als Abschluss und Übergang zum Areal Bernasconi.



Abbildung 30: Ist-Zustand (links) und mögliches Zukunftsszenario (rechts)

3 Entwicklungsprogramm

3.1 Zeithorizonte Arealentwicklungen

Die Entwicklungshorizonte der einzelnen Teilgebiete werden aufgezeigt (siehe Abbildung 31: Realisierungshorizonte). Für die kurz- bis mittelfristige Entwicklung im Chantier weisen folgende Areale ein hohes Potenzial auf: Migros, Bernasconi, Band-Genossenschaft, BBL, Familien Support, Schulpavillons Brünnen und Ladenzentrum Tscharnergut.

Folgende Areale und Teilgebiete im Chantier weisen ein mittel- bis langfristiges Entwicklungspotenzial auf: Emch, HKB und Entsorgungshof, bestehende Einfamilienhäuser.

Die Entwicklung des Chantiers Bethlehem West steht ausserdem mit dem bereits laufenden Projekt Aufwertung des Bahnhofgebiets Bümpliz Nord mit der geplanten Überbauung Mühledorfstrasse und der Erneuerung der S-Bahnhaltestelle in Beziehung.

3.2 Qualitätssicherung

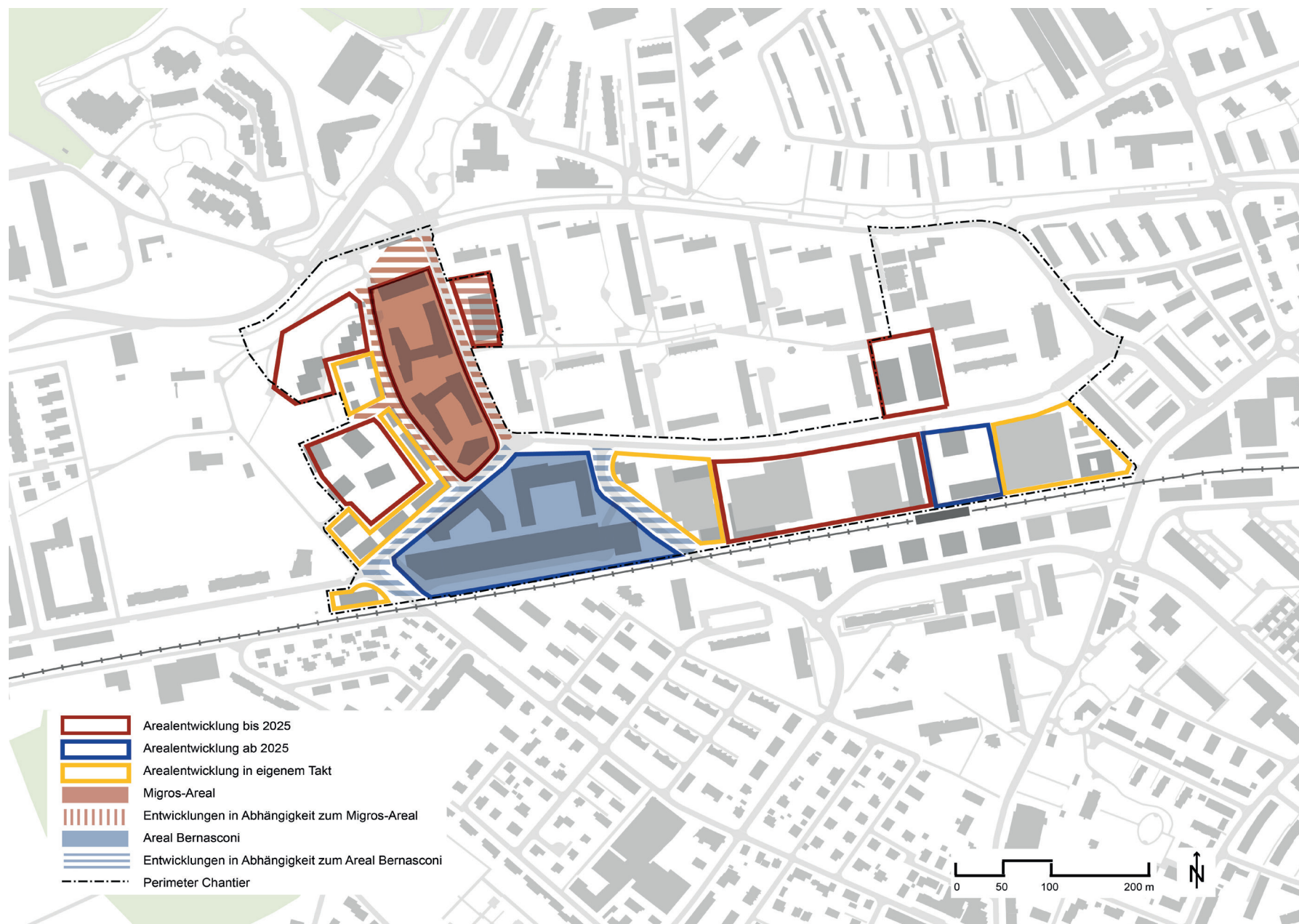
In Anbetracht der angestrebten Aufwertungen im Chantier ist die Qualitätssicherung in der weiteren Umsetzung eine zentrale Aufgabe. Für die Arealentwicklungen sind qualitätssichernde Verfahren angestrebt.

Zur weiteren Qualitätssicherung ist die Etablierung eines Beirats beabsichtigt. Dieser setzt sich aus einzelnen Fachexperten und Teilnehmenden des Studienauftrags Chantier Bethlehem West, Vertretenden der Sozialplanung, der QBB und der Stadt Bern zusammen.

Eine sozial nachhaltige Qualitätssicherung erfordert einen stufengerechten Einbezug der betroffenen Anspruchsgruppen. Die Beteiligung ist in geeigneten Gefässen zu ermöglichen. Im Chantier sollen kontinuierlich informelle und formelle Partizipationsprozesse stattfinden.

3.3 Massnahmen

Zur Erreichung der definierten Ziele und sind die nachfolgenden Massnahmen umzusetzen. Stadtintern sind die erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen dafür zu reservieren.



Massnahmen öffentlicher Raum

Nr	Schwerpunktmassnahme	Priorität	Massnahme erledigt	Lead	Abhängigkeiten	Bemerkungen
1	Betriebs- und Gestaltungskonzept Fellerstrasse	hoch	2026	VP	- Ersatzneubau Ladenzentrum Tscharnergut - Ausbau Fernwärmenetz - Quartier- und Betriebsmanagement	Umsetzung anschliessend koordiniert mit Bedürfnissen der Werke und Zeitplan der Arealentwicklungen
2	Betriebs- und Gestaltungskonzept Riedbachstrasse «Nord»	hoch	2027	VP	- Arealentwicklung Migros - Quartier- und Betriebsmanagement	Umsetzung anschliessend koordiniert mit Bedürfnissen der Werke und Zeitplan der Arealentwicklung
3	Betriebs- und Gestaltungskonzept Holenackerplatz (inkl. Integration Erschliessung/Anlieferung Migros-Areal in Lichtsignalanlage)	hoch	2027	VP	- Arealentwicklung Migros - Quartier- und Betriebsmanagement	Umsetzung anschliessend koordiniert mit Bedürfnissen der Werke und Zeitplan der Arealentwicklung
4	Betriebs- und Gestaltungskonzept Asylweg	mittel	2027	VP	- Arealentwicklung Migros	Umsetzung anschliessend koordiniert mit Bedürfnissen der Werke und Zeitplan der Arealentwicklung
5	Betriebs- und Gestaltungskonzept Riedbachstrasse «Süd» und Abendstrasse	hoch	2030	VP	- Arealentwicklung Bernasconi - Quartier- und Betriebsmanagement	Umsetzung anschliessend koordiniert mit Bedürfnissen der Werke und Zeitplan der Arealentwicklung
6	Gesamtkoordination Infrastruktur	hoch	laufend	TAB	- Arealentwicklungen	Zeitliche, örtliche und inhaltliche Koordination
7	Studie Bahnübergang Brünen	hoch	2035	VP	- Verkehrsentwicklung Chantier und Gesamtstadt - BLS-Werkstätten Chlyforst	Eine stadträumliche Beurteilung sowie die Rückmeldungen des Begleitgremiums anlässlich des 3. Anlasses finden sich in der Beilage Partizipation.
8	Betriebs- und Gestaltungskonzept «Bahnhofplatz Nord»	hoch	2035	TAB	- Standortsuche Entsorgungshof - Entwicklung HKB und BBL - Verdichtung und Umgestaltung Bahnhof Bümpliz Nord - Quartier- und Betriebsmanagement	

Nr	Schwerpunktmassnahme	Priorität	Massnahme erledigt	Lead	Abhängigkeiten	Bemerkungen
9	Mobilitätskonzept (inkl. angrenzende Quartiere)	hoch	2025	VP		Parkierung, ÖV, weitere Massnahmen gemäss Kapitel Mobilität; inkl. Fahrtenprognosen und Kapazitätsberechnungen bis Autobahnanschlüsse Brünen und Bethlehem
10	Gesamtkoordination Freiraum	mittel	ab 2030	SPA	- Arealentwicklungen	Kontrolle Freiraumversorgung inkl. Initiierung allfälliger Massnahmen
11	Nutzungsvereinbarung Freiräume auf privatem Grund	hoch	laufend	SPA	- Arealentwicklungen	Vereinbarungen mit Grundeigentümern zur öffentlichen Nutzung der privaten Freiräume
12	Justierung Unterhaltsplan für Freiflächen	mittel	laufend	TAB	- Arealentwicklungen	Abstimmung des Unterhalts auf höhere Nutzerzahlen

Massnahmen Sozialplanung

Nr	Schwerpunktmassnahme	Priorität	Massnahme erledigt	Lead	Abhängigkeiten	Bemerkungen
13	Partizipations- und Kommunikationskonzept Arealentwicklungen inkl. Umsetzung	hoch	laufend	SPA		Das SPA initiiert die Erarbeitung der Konzepte. Die Erarbeitung und Umsetzung kann in Verantwortung der Grundeigentümerinnen, der Fachstelle Sozialplanung der BSS oder weiteren Institutionen / Personengruppen liegen.
14	Standortsuche Jugendhaus	hoch	2025	ISB		betrifft auch Standorte ausserhalb des Chantiers
15	Quartier- und Betriebsmanagement	hoch	laufend	SPA ISB TBA	- Partizipations- und Kommunikationskonzept Arealentwicklungen	Arealübergreifende Koordination und Zusammenarbeit wie z.B. Erdgeschossnutzungen, Begegnungsräume, öffentlicher Raum
16	Umsetzung Wohnstrategie in Arealentwicklungen	hoch	laufend	SPA		Nachweis der Umsetzung muss bei Genehmigung der Planungsinstrumente der Arealentwicklungen vorliegen
17	Schulraumplanung	hoch	laufend	ISB SCH	- Arealentwicklungen	

Massnahmen Infrastrukturen

Nr	Schwerpunktmassnahme	Priorität	Massnahme erledigt	Lead	Abhängigkeiten	Bemerkungen
18	Standortsuche gleichwertiger Ersatz für Entsorgungshof	hoch	2025	ISB SPA		
19	Ausbau Fernwärmenetz	hoch	2027	ewb	- Arealentwicklungen - Betriebs- und Gestaltungskonzept Feller- und Riedbachstrasse	
20	Erschliessung allgemein		laufend	TAB	- alle Werke - alle Medien	
21	Anpassungen Ergänzungen bestehende Infrastrukturen		laufend	TAB	- alle Werke - alle Medien	

Massnahmen Qualitätssicherung und Kommunikation

Nr	Schwerpunktmassnahme	Priorität	Massnahme erledigt	Lead	Abhängigkeiten	Bemerkungen
22	Ausstellung städtebauliches Konzept	hoch	2. Quartal 2020	SPA		
23	Qualitätssichernder Beirat	hoch	laufend	SPA		Mögliche Mitglieder: Ausschuss Fachexpertinnen und -experten sowie Teilnehmenden Studienauftrag Chantier Bethlehem West, Vertretende Sozialplanung, QBB, Stadt Bern
24	Information und Diskussion in QBB	hoch	laufend	SPA		

Massnahmen Arealentwicklungen

Nr	Schwerpunktmassnahme	Priorität	Massnahme erledigt	Lead	Abhängigkeiten	Bemerkungen
25	Sondernutzungsplanung Migros-Areal	hoch	2025	SPA	- Klärung Standort Band Genossenschaft - Betriebs- und Gestaltungskonzept Riedbachstrasse «Nord» - Betriebs- und Gestaltungskonzept Holenackerplatz - Ausbau Fernwärmenetz - Quartier- und Betriebsmanagement	
26	Sondernutzungsplanung Areal Familien Support	mittel	2025	SPA		
27	Sondernutzungsplanung BBL-Areal	mittel	2025	SPA		
28	Klärung Standort Band Genossenschaft	hoch	2025	ISB	- Arealentwicklung Migros	
29	Sondernutzungsplanung Areal Bernasconi	hoch	2035	SPA	- Quartier- und Betriebsmanagement	
30	Sondernutzungsplanungen im Gebiet der bestehenden Einfamilienhäuser	niedrig	2050	SPA		Entwicklungswille mindestens drei nebeneinander liegender Parzellen
31	Sondernutzungsplanung Areal Band Genossenschaft	mittel	2025	SPA	- Klärung Standort Band Genossenschaft	

Weitere Massnahmen

Nr	Schwerpunktmassnahme	Priorität	Massnahme erledigt	Lead	Abhängigkeiten	Bemerkungen
32	Kosten-Nutzen-Modell Chantiers erarbeiten	mittel	2022	SPA		Sinnvolles Modell zur Beurteilung der Wirkung des vorliegenden Masterplans sowie für kommende Chantierentwicklungen erarbeiten.

4 Glossar

BBL	Bundesbauten und Logistik
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
GFZ	Geschossflächenziffer: Anzahl m ² pro m ² Geschossfläche
HKB	Hochschule der Künste
Mfz	Motorfahrzeug
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modal Split	Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Transportmittel
ÖV	öffentlicher Verkehr
PP	Parkplatz
PW	Personenwagen
SN	Schweizer Norm
STEK 2016	Stadtentwicklungskonzept Bern
QBB	Quartierkommission Bethlehem Bümpliz
Städtische Ämter und Unternehmen	
ewb	Energie Wasser Bern
FQSB	Familie & Quartier Stadt Bern
ISB	Immobilien Stadt Bern
SCH	Schulamt Stadt Bern
SPA	Stadtplanungsamt Stadt Bern
TAB	Tiefbauamt Stadt Bern
VP	Verkehrsplanung Stadt Bern

5 Anhang

5.1 Berechnung Parkplätze und MIV-Fahrten

Parkplätze motorisierter Individualverkehr MIV

Grundlagen			Spezifisches Parkplatzangebot			
Wohnen/Arbeiten		2 Personen / Wohnung	Wohnen	Bewohnende	0.20	PP/Wohnung
		15 % MIV (Ziel)		Besuchende	0.04	PP/Wohnung
		1.58 Personen im PW im Durchschnitt		total	0.24	PP/Wohnung
		1.19 Personen im PW im Durchschnitt auf Arbeitsweg	Arbeiten	Beschäftigte	0.13	PP/Beschäftigte
		5% Anteil selten benützter PW (ca.) (Annahme)		Besuchende	0.03	PP/Beschäftigte
				total	0.16	PP/Beschäftigte
Verkauf	Grundlage	SN 640 281	Verkauf	Personal	0.5	PP/100 m ² Verkaufsfläche
	Standort-Typ	A		Kunden	1.7	PP/100 m ² Verkaufsfläche
	Anteil kundenintensiv	50 %		total	2.3	PP/100 m ² Verkaufsfläche
Restaurant	Grundlage	SN 640 281	Restaurant	total	0.15	PP/Sitzplatz
	Standort-Typ	A				

Abbildung 32: Annahmen und spezifisches Parkplatzangebot MIV

Hinweis:

Etwa 40 % der Personenwagen der Haushalte in der Stadt Bern werden heute nur selten benützt. Für die Abschätzung des Parkplatzbedarfs wird angenommen, dass der grösste Teil dieser selten benützten Personenwagen in benachbarten Siedlungen abgestellt sind, da zu erwarten ist, dass mit der abnehmenden Bedeutung des MIV in Zukunft Parkplätze frei werden.

		Anzahl	Spez. PP-Angebot	Parkplätze Masterplan
Wohnungen		1600	0.24 PP/Wohnung	384
Arbeitsplätze	AP	4000	0.16 PP/Beschäftigte	630
Verkauf	Verkaufsfläche (VF) m ²	7000	2.3 PP/100 m ² VF	158
Restaurant	m ²	1000		
	Sitzplätze (1/10 m ²)	100	0.15/Sitzplatz	15
Schule	m ²	4000		
	Arbeitsplätze (0.5/100 m ²)	2000	0.16 PP/Arbeitsplatz	3
Diverses	m ²	5000	Annahme	15
TOTAL PP MIV				1205

Abbildung 33: Abschätzung des zukünftigen Parkplatzbedarfs MIV

	Bestand			Masterplan	Veränderung
	Private Parkplätze	Öffentliche Parkplätze (50% Fellerstrasse)	Total Parkplätze Bestand	Parkplätze	Parkplätze
Wohnen	21	19	40	384	+344
Arbeiten	435	19	454	630	+176
Verkauf	238	33	271	158	-113
Restaurant				15	+15
Schule				3	+3
Diverses				15	+15
TOTAL PP MIV	694	71	765	1205	+440

Der zukünftige Bedarf an MIV-Parkplätzen im Chantier liegt etwa 60 % über dem bestehenden Parkplatzangebot im Chantier (Berechnungsgrundlage Parkplatzstatistik der Stadt Bern).

Die Abschätzung ist u. a. sehr sensitiv bezüglich der Aufteilung der Flächen auf die Nutzungen und der Aufteilung der Arbeitsflächen auf Produktion und Büro.

(Öffentliche Parkplätze für den Verkauf sind Parkplätze mit Parkzeitbeschränkung.)

Abbildung 34: Veränderung des Parkplatzbedarfs MIV

MIV-Fahrten

Ausgehend von dem oben abgeschätzten Parkplatzbedarf und dem bestehenden Parkplatzangebot im Chantier Bethlehem West wurde die Grössenordnung der Zunahme der MIV-Fahrten (DTV) abgeschätzt.

Die abgeschätzte Grössenordnung der Zunahme der MIV-Fahrten um ca. 800-900 pro durchschnittlichen Tag im ganzen Chantier ist kaum wahrnehmbar (ca. 1-2 Motorfahrzeug pro Minute in der Spitzenstunde (Annahme Spitzenstunde = 10 % des DTV)).

Das heisst: Das Verkehrsaufkommen des MIV wird in Zukunft in einer ähnlichen Grössenordnung sein wie heute, trotz der Zunahme der Einwohnenden und Arbeitsplätze. Dies hängt v.a. damit zusammen, dass das Parkplatzangebot für den Verkauf wegen der angenommenen Nutzungsverteilungen und des Modal Split-Zieles aus dem STEK 2016 zurückgehen wird.

Aufgrund der mit dem STEK 2016 angestrebten Reduktion des MIV-Anteils wird in Zukunft das Verkehrsaufkommen in den angrenzenden Quartieren zurückgehen. Dies bedeutet, dass auch in Zukunft nicht mit Kapazitätsengpässen zu rechnen sein wird.

Am Holenackerplatz entsteht mit der zukünftigen Erschliessung des Migros-Areals eine neue Situation. Gemäss der Verkehrserhebung vom Mittwoch, 17.4.2019 in der Abendspitzenstunde (17-18 Uhr), gibt es heute auf dem Holenackerplatz keine Kapazitätsprobleme. Mit der vorgesehenen Erschliessung der Migros-Parzelle wird in Zukunft mehr Verkehr als heute in die Riedbachstrasse einbiegen. Das Knotenlayout und die Anpassung der Lichtsignalanlage für die Integration der Ausfahrt aus dem Migros-Areal muss im Rahmen der Detailprojektierung geklärt werden. Im Gegensatz dazu ist zu erwarten, dass der weitere Verkehr auf der Riedbachstrasse und auf der Waldmannstrasse abnehmen wird, so dass im Vergleich zu heute keine relevante Verschlechterung der Situation zu erwarten ist.

Auch beim Bahnübergang Brünnenstrasse wird sich das Verkehrsaufkommen aufgrund des Wachstums im Chantier Bethlehem West nicht massgeblich verändern. Die Frage, ob an der Brünnenstrasse der Bahnübergang durch eine Unterführung ersetzt werden sollte, kann unabhängig von der Planung Bethlehem West angegangen werden.

	Veränderung des MIV-Parkplatzbedarfs	PW-Fahrten pro Parkplatz und Tag	Veränderung MIV-Fahrten (DTV)
Wohnen	+344	3	+1032
Arbeiten	+176	3	+528
Verkauf	-113	8	-904
Restaurant	+13	6	+78
Schule	+3	3	+9
Diverses	+15	6	+90
Total MIV-Fahrten	+440		+833

Abbildung 35: Veränderung des Verkehrsaufkommens MIV

5.2 Partizipation

Die Anmerkungen entstammen den Aktennotizen der Partizipationsveranstaltungen vom 28.05.2018, 17.10.2019 und 13.06.2019. Die Aktennotizen sind nachfolgend zusammengefasst und thematisch geordnet. Die Partizipationsbeiträge zum Masterplan finden sich in der "Aktennotiz 3. Partizipationsanlass vom 13. Juni 2019", welche Beilage des Masterplans ist.

Die Anmerkungen werden wie folgt beantwortet:

- **Kenntnisnahme:** Die Aussagen welche so gekennzeichnet sind, sind allgemeine Bemerkungen, strategische Einschätzungen, allgemeine Meinungsäußerungen und politische Statements.
- **Berücksichtigt:** Bemerkung zu einem Aspekt, der bereits im Masterplan erhalten ist.

- **Nicht im Masterplan berücksichtigt:** Entweder ist die Eingabe für andere Instrumente relevant, oder die Eingabe betrifft nicht den Themenbereich bzw. Perimeter des Masterplans und wird daher nicht im Rahmen des Masterplans behandelt.
- **Nicht berücksichtigt:** Eingabe, die Themenbereich bzw. Perimeter des Masterplans betrifft, auf die jedoch aus irgendeinem Grund nicht weiter eingegangen wird (individuelle Begründung).

Auch werden jeweils auf die Kapitel oder die Massnahmen des Masterplans verwiesen, in welchen die Themen der Anmerkungen behandelt werden.

Anmerkungen an den Partizipationsveranstaltungen	Wo wird was unternommen?
Anmerkungen grundsätzlicher Art	
Die bestehende hohe Nutzungsdurchmischung im Quartier soll erhalten bleiben.	Berücksichtigt -> siehe 1.2 und 2.2
Die bisherige Planung soll weiterverfolgt werden. Sie markiert einen Fortschritt im Vergleich zu den letzten Jahren. Sie zeigt Potenziale auf, die einen Gewinn für das Quartier beinhalten (beispielsweise für den Freiraum: Abfolge von Plätzen und Durchwegung).	Kenntnisnahme
Das städtebauliche Prinzip wird positiv aufgenommen und ist nachvollziehbar, einzig die Platzierung der Hochhäuser stösst auf Uneinigkeiten.	Kenntnisnahme Die Hochhäuser sind wichtig für die städtebauliche Verdichtung des Quartiers. Sie ermöglichen die angestrebte Mischnutzung zwischen Gewerbe und Wohnen. Auch gliedern sie sich in die Weiterentwicklung des Quartiers ein. -> siehe 3.3
Der Schattenwurf der Hochhäuser muss überprüft werden und darf nicht zu lang sein.	Berücksichtigt Die im Gesetz vorgegebenen maximal zulässigen Schatten von 2h auf Hausfassaden auf benachbarten Grundstücken werden überall eingehalten.
Stadträume	
Die Bewohnerinnen und Bewohner wünschen sich lokale kommerzielle und nicht kommerzielle Treffpunkte (so etwa Quartierbeizen, Plätze und Grünflächen zum Flanieren).	Berücksichtigt -> siehe 2.4

Anmerkungen an den Partizipationsveranstaltungen	Wo wird was unternommen?
Die Schulwegsicherheit wird hoch gewichtet, insbesondere während Bauphase.	Nicht im Masterplan berücksichtigt
Die Anwohnenden wünschen sich ein Biodiversitätskonzept.	Berücksichtigt -> 2.4
Freiräume	
Die geplanten Plätze sollen offen zugänglich sein und unterschiedliche Funktionen haben (keine Konkurrenzierung).	Berücksichtigt -> 2.4
Der «Bahnhofplatz Nord» bildet eine Chance für die Erweiterung der HKB und Stärkung der Nord-Süd-Achsen des Quartiers; er soll ein Begegnungsort ohne Konsumzwang werden. Vor dem Hintergrund des langen Zeithorizonts der möglichen Verschiebung des Entsorgungshofs wird eine Etappierung des Platzes gewünscht, so dass frühzeitig und unabhängig von der Verschiebung erste Freiräume entstehen können.	Kenntnisnahme -> 3.3
Der Holenackerplatz soll sicherer, attraktiver und behindertengerecht werden.	Berücksichtigt -> 2.4
Die Gärten (inklusive Familiensupport) sind ein wichtiger Grüngürtel, der erhalten bleiben soll.	Teilweise berücksichtigt -> 2.4
Die Aufwertung der Strassenränder wird als sehr wichtig erachtet. Hierzu gehört eine Belebung der Fellerstrasse ausserhalb der Bürozeiten sowie eine Aufwertung und Beruhigung der Riedbachstrasse.	Berücksichtigt -> 2.5
Diskutiert wurde, ob eine Öffnung der Abendstrasse für den MIV zu einer Belebung der «toten Ecke» beitragen würde.	Nicht berücksichtigt Die Entwicklung auf dem Areal Bernasconi mit einer klaren Adressbildung soll zu einer Belebung führen -> 2.8
Die Spielplätze sollen beibehalten bleiben.	Berücksichtigt
Sozialräume	
Die sozialen Infrastrukturen sind in den Masterplan einzubeziehen.	Berücksichtigt -> 2.7 und 3.3
Angedacht wird auch eine Zusammenlegung der Bibliotheken Tscharnergut und Gäbelbach.	Nicht berücksichtigt Eine Zusammenlegung würde die dezentralen Bibliotheken in ihrer Existenz gefährden.
Betont wird, dass insbesondere die Jugendräume zu kurz kommen: Deswegen soll im Masterplan hierfür eine Lösung gefunden werden. Mögliche Standorte sind das Bernasconi-Areal oder Brünnengut oder eine Platzierung in Bümpliz.	Kenntnisnahme -> 2.6

Anmerkungen an den Partizipationsveranstaltungen	Wo wird was unternommen?
Verkehr	
Die Teilnehmenden machen aufmerksam auf Konflikte zwischen Fussverkehr und Velos auf der Nord-Süd-Verbindung Tscharnergut und auf dem «Mittelweg».	Berücksichtigt -> 2.5 Die Strassenräume Fellerstrasse und Riedbachstrasse werden für Velos attraktiver gestaltet, wodurch sich die Situation auf der Quartierachse Tscharnergut-Fellergut sowie dem «Mittelweg» verbessert. Auf diesen Langsamverkehrsachsen sind keine zusätzlichen Massnahmen vorgesehen.
Die Anwohnenden verlangen ein verbessertes ÖV-Konzept.	Berücksichtigt -> 3.3
Die Nord-Süd-Achsen sind für das Quartier sehr wichtig, da sie Bümpliz und Bethlehem verbinden. Im Ist-Zustand sei diese Verbindung jedoch nicht ausreichend ausgebaut. Die Verkehrsverbindung zwischen Bümpliz und Bethlehem wird als mangelhaft betrachtet.	Berücksichtigt -> 2.5 und 3.3
Der Bahnübergang soll in das Projekt integriert werden, da er ein Problem darstellt. Auf breite Zustimmung stösst folgende Variante: Tieferlegung der Bahnlinie, für Querung der Bahnlinie der Fussgänger, der Velos, des ÖVs und des MIV à Niveau; die Tieferlegung könnte fortgeführt werden bis zum Bahnhof Bümpliz Nord oder bis zum Europaplatz mit einer Abdeckung, so dass zusätzlich Raum gewonnen wird.	Berücksichtigt -> 3.3
Die Parkierung soll möglichst in Einstellhallen mit Mehrfachnutzung geregelt werden.	Berücksichtigt -> 2.5
Der Asylweg soll eine beruhigte Quartierstrasse mit einer neuen Rampe für Fuss- und Veloverkehr werden.	Berücksichtigt -> 2.8
Die Ausfahrt aus der Riedbachstrasse ist eine Problemstelle und soll neu gedacht werden.	Berücksichtigt -> 2.5
Arealentwicklungen	
Die Anwesenheit des produzierenden Gewerbes ist sehr wichtig für das Gebiet und darf nicht durch die Gebietsentwicklung verschwinden.	Berücksichtigt -> 1.2 und 2.2
Zur Diskussion stand auch, dass bei den neuen Arealen Teile zur öffentlichen/publikumsorientierten Nutzung zur Verfügung gestellt werden (z.B. ein Jugendhaus oder ein Quartiersaal auf dem Bernasconi-Areal; ein Café, eine Beiz oder eine Bäckerei beim Migros-Areal).	Teilweise berücksichtigt -> 2.6

Anmerkungen an den Partizipationsveranstaltungen	Wo wird was unternommen?
<p>Punkto Ökologie: Die Neubauten sollen an das Fernwärmenetz angeschlossen werden und den Standard der 2000-Watt-gesellschaft entsprechen; die Hochhäuser sollen einen sehr guten Energiewert haben.</p>	<p>Berücksichtigt -> 2.7 und 3.3</p>
<p>Gewerbe und Dienstleistungen</p>	
<p>Die Gewerbenutzung entlang des Bahntrassees soll als Lärmabschirmung bleiben.</p>	<p>Berücksichtigt -> 2.3 und 2.8</p>
<p>Zum Migros-Areal: gewünscht wurden weitere Geschäfte (Idee einer Art Markthalle), sowie eine offenerere und niedrigere Bebauung je näher den EFH.</p>	<p>Kenntnisnahme Berücksichtigt -> 2.8</p>
<p>Zum Bernasconi Areal: das städtebauliche Prinzip stösst auf Zustimmung, der lärmabschirmende Gebäuderiegel entlang der Bahngeleise ist wichtig und soll erhalten bleiben.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>Der Entsorgungshof ist gut gelegen und wichtig, eine Verlegung in die Peripherie wird nicht begrüsst.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>Wohnen</p>	
<p>Das durch die Überbauungen geschaffene Wohnungsangebot soll: - erschwinglich sein, - und verschiedene Wohnungsgrössen anbieten.</p>	<p>Berücksichtigt -> 3.3 Nicht im Masterplan berücksichtigt Gemäss Wohnstrategie fördert die Stadt dieses Anliegen, hat aber kein Instrument bestimmte Wohnungsgrössen zu fordern.</p>
<p>Zu den Einfamilienhäusern: - Separate Gespräche mit den Eigentümern der EFH werden gewünscht, um die Weiterentwicklung des Gebiets der EFH mitzudenken;</p>	<p>Berücksichtigt Es wurde zu verschiedenen Anlässe mit den Eigentümern eingeladen. Das Stadtplanungsamt steht interessierten Eigentümern für weitere separate Gespräche zur Verfügung.</p>
<p>- Grundsätzlich werden die Verträglichkeit der EFH mit den Arealentwicklungen in Frage gestellt, befürchtet wird insbesondere der Verlust von Wohnqualität.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

IMPRESSUM

Herausgeberin

Stadtplanungsamt Bern

Auftraggeberschaft

Jeanette Beck	Stadt Bern, Stadtplanungsamt
Mirjam Strahm	Stadt Bern, Stadtplanungsamt
Martin Weber	Stadt Bern, Stadtplanungsamt
Flora Senften	Stadt Bern, Stadtplanungsamt

in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümervertreter und -vertreterinnen

Carlo Bernasconi	Carlo Bernasconi AG
Ernst Gerber Villena	Ernst Gerber Architekten + Planer AG, Begleitung
Mario Mutti	Ernst Gerber Architekten + Planer AG, Begleitung
Matthias Thümmeler	Genossenschaft Migros Aare
Karen Krafft	Genossenschaft Migros Aare
Manuel Hutter	Kontur Projektmanagement AG, Begleitung

Externe Fachunterstützung

Beat Suter	Verfahrensbegleitung, Metron Raumentwicklung AG
Nathalie Bohez	Verfahrensbegleitung, Metron Raumentwicklung AG
Christian Salewski	Städtebau, Christian Salewski & Simon Kretz Architekten GmbH
Simon Kretz	Städtebau, Christian Salewski & Simon Kretz Architekten GmbH
Fareyah Kaukab	Städtebau, Christian Salewski & Simon Kretz Architekten GmbH
Urs Gloor	Verkehr, Transitec Beratende Ingenieure AG
Stefan Rotzler	Landschaftsarchitektur, Landschaftsarchitekt BSLA
Christina Schumacher	Sozialraumplanung, Soziologin lic. phil. I

Kontakt / Bezugsadresse

Stadt Bern

Stadtplanungsamt
Zieglerstrasse 62
Postfach 3001 Bern

Telefon 031 321 70 10
stadtplanungsamt@bern.ch
www.bern.ch/stadtplanung

Erstellungsdatum

26. März 2020