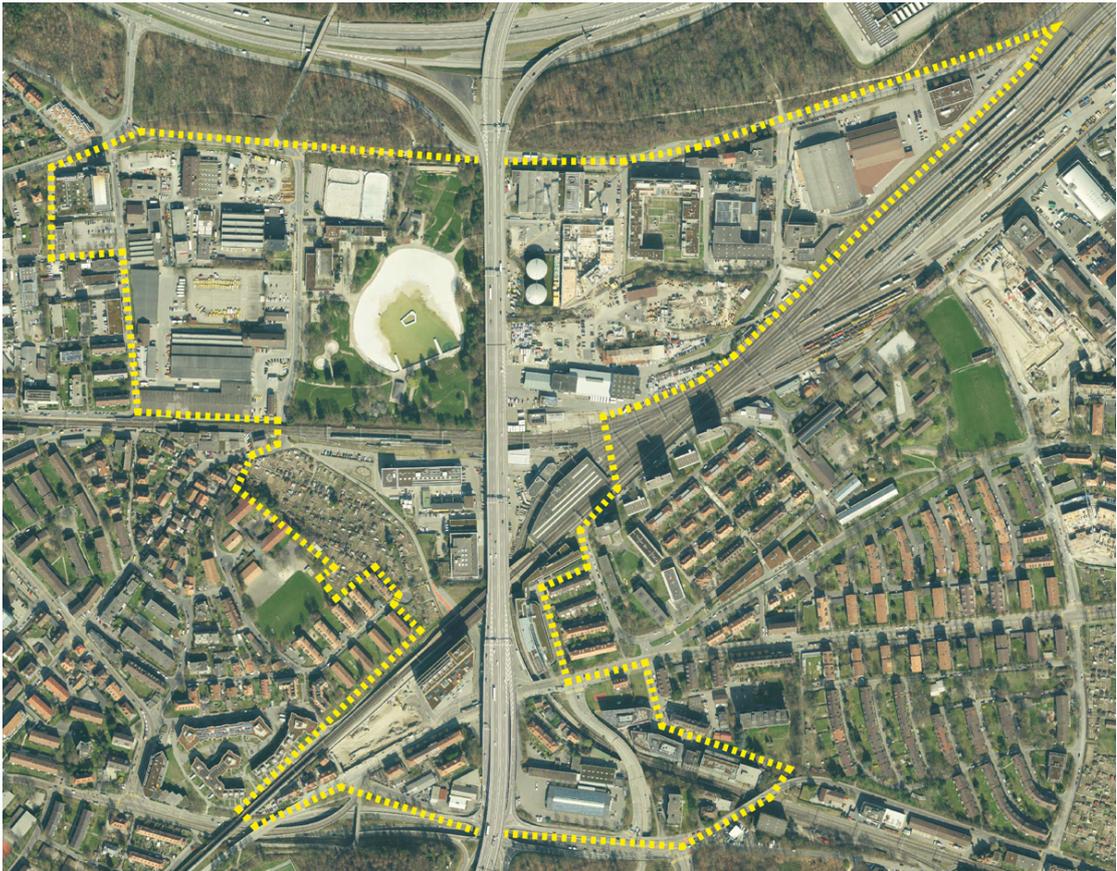




Stadt Bern
Präsidialdirektion

Stadtplanungsamt



Richtplan ESP Ausserholligen

Mitwirkungsbericht

9. August 2021

Herausgeberin: Stadtplanungsamt, Zieglerstrasse 62, Postfach, 3000 Bern, Telefon 031 321 70 10,
stadtplanungsamt@bern.ch, www.bern.ch/stadtplanung **Bern, 9. August 2021**

Titelbild: © Geodaten Stadt Bern

Inhalt

1	Öffentliche Mitwirkung	1
	1.1 Gegenstand der Mitwirkung	1
	1.2 Mitwirkungseingaben	1
	1.3 Mitwirkungsbericht	2
2	Stellungnahmen im Überblick	3
3	Stellungnahmen im Einzelnen	6
	3.1 Allgemeines, Vision	7
	3.2 Siedlung	23
	3.3 Wirtschaft	39
	3.4 Freiraum, Stadtökologie und Stadtklima	42
	3.5 Mobilität	56
	3.6 Umwelt und Energie	102
	3.7 Sozialraum	109
	3.8 Smart City	119
	3.9 Umsetzung	120

1 Öffentliche Mitwirkung

1.1 Gegenstand der Mitwirkung

Die Stadt Bern hat für den Richtplan zum Premium Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Ausserholligen vom 19. November 2020 bis zum 15. Januar 2021 das öffentliche Mitwirkungsverfahren durchgeführt.

Im Stadtplanungsamt, bei der BauStelle der Stadt Bern sowie im Internet unter www.bern.ch/mitwirkungen konnten während dieser Zeit folgende Unterlagen zum Richtplan eingesehen werden:

- Richtplan ESP Ausserholligen vom 30. Oktober 2020
- Erläuterungen zur Erhöhung des Wohnanteils vom 30. Oktober 2020
- Entwurf Zusatzbericht Verkehr vom 26. Oktober 2020

Aufgrund der Covid19-Pandemie fand der Informationsaustausch mit den Quartierkommissionen QBB und QM3 per Videokonferenz statt. Am 7. Dezember 2020 hat das Stadtplanungsamt den Richtplan gemeinsam mit der Verkehrsplanung im Forum der QBB und in der Delegiertenversammlung der QM3 vorgestellt. Weitere Informationsveranstaltungen wurden nicht durchgeführt. Unter www.bern.ch/ausserholligen wurden jedoch umfangreiche Informationen sowie ein Film zum Richtplan und zu den bereits laufenden Arealplanungen aufgeschaltet.

1.2 Mitwirkungseingaben

Im Rahmen der Mitwirkungen gingen beim Stadtplanungsamt 39 Stellungnahmen von Quartierorganisationen, Eigentümerschaften, Gewerbeverbänden und Gewerbetreibenden, Parteien, Infrastrukturbetreibenden, Institutionen, Verbänden, Vereinen und Privatpersonen ein.

Der Gemeinderat der Stadt Bern dankt allen Mitwirkenden für die sorgfältigen Stellungnahmen zum Richtplan ESP Ausserholligen.

Folgende Organisationen und Personen haben Mitwirkungsbeiträge eingereicht:

Kategorie	Mitwirkende (MiWi)	In Kapitel 3 verwendete Abkürzungen
Quartierorganisationen	Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem, QBB	QBB
	Quartiermitwirkung Stadtteil 3, QM3	QM3
	Quartierverein Holligen-Fischermätteli	QVHF
	Quartierverein Untermatt	QVU
Eigentümerschaften	Eigentümergeinschaft ESP Ausserholligen	EG
	Energie Wasser Bern, ewb	EWB
	Bürgergemeinde Bern	BG
	Post Immobilien AG	Post
	BLS Immobilien AG	BLS I
	Kanton Bern, Amt für Grundstücke und Gebäude	AGG
	Stiftung Europaplatz - Haus der Religionen	HdR
	Marti Gesamtleistungen AG	Marti
	Demaurex & Cie SA, Aligro	AI

	Galexis AG	Ga
Gewerbeverbände, Gewerbetreibende	Gewerbeverband - KMU Stadt Bern	KMU
	Handels- und Industrieverein des Kantons Bern, Sektion Bern	HIV
	Verband der Arbeitgeber Region Bern	AG
	Carrosserie Steck AG	Steck
Parteien	SP Bümpliz / Bethlehem	SP BB
	SP Bern Holligen	SP H
	SP Stadt Bern	SP
	Grünes Bündnis Bern	GB
	Grünliberale Partei der Stadt Bern	GLP
Infrastrukturbetreibende, öffentliche Institutionen	BLS Netz AG	BLS N
	SBB	SBB
	BERNMOBIL	BM
	Regionalkonferenz Bern-Mittelland	RKBM
Verbände, Vereine etc.	VCS Regionalgruppe Bern	VCS
	Pro Velo Bern	PV
	Schweizerischer Werkbund, SWB	SWB
	Natur Bern West	NBW
	Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern, GSL-Bern	GSL
	Dachverband für offene Arbeit mit Kindern in der Stadt Bern, DOK	DOK
	Trägerverein für die offene Jugendarbeit der Stadt Bern, toj	Toj
	VBG Quartierarbeit Bern West	VBG
	Wohnbaugenossenschaft Warmbächli	WBG
	Berner Modell-Eisenbahn-Club BMEC	BMEC
Privatpersonen	F. M.	FM
	I. P. und M. L.	IP ML

1.3 Mitwirkungsbericht

Der vorliegende Mitwirkungsbericht stellt alle Anregungen und Einwände zum Richtplan ESP Ausserholligen zusammen und zeigt auf, wie mit diesen bei der Überarbeitung des Richtplans umgegangen wurde.

Der Gemeinderat der Stadt Bern hat den Mitwirkungsbericht mit GRB Nr. 2021-980 vom 18. August 2021 zur Kenntnis genommen.

2 Stellungnahmen im Überblick

Sämtliche Stellungnahmen der Mitwirkenden sind in Kapitel 3 aufgelistet. Die Auswertung der Mitwirkungseingaben lässt wiederholte Nennungen und häufig genannte Aspekte erkennen. Um einen Überblick zu erhalten, ist im Folgenden ein Auszug der Themeneingaben zusammengestellt:

Allgemeines, Vision

Der neue Richtplan und seine Ziele stossen insgesamt auf breite Zustimmung. Begrüsst werden insbesondere die angestrebte nachhaltige Entwicklung zu einem vielfältig genutzten Stadtzentrum sowie die höhere bauliche Ausnutzung des Gebiets. Angeregt wird, einzelne Inhalte des Richtplans verbindlicher zu formulieren. Grundsätzlich abgelehnt wird der neue Richtplan von wenigen Mitwirkenden, die das Gebiet in der jetzigen Form für Arbeitsnutzungen und vor allem für die heute ansässigen Gewerbebetriebe erhalten möchten.

Siedlung und Wirtschaft

Zahlreiche Mitwirkende begrüssen die geplante Mischnutzung mit einem höheren Wohnanteil. Gefordert werden eine weitere Erhöhung des Wohnanteils, eine kleinteilige Nutzungsdurchmischung, Nutzungsflexibilität sowie mehr preisgünstiger Wohnraum. Dem Gewerbe seien Entwicklungsperspektiven zu bieten, Handwerks- und produzierende Gewerbebetriebe sollten auch zukünftig im ESP-Perimeter Ausserholligens Platz haben. Die Voraussetzungen für eine Koexistenz von Gewerbe und Wohnnutzung (z.B. Flächen, Lärmvorgaben) seien zu schaffen. Einzelne Mitwirkende stehen multifunktionalen Nutzungen und dem Wohnen in Ausserholligen skeptisch gegenüber. Sie befürchten eine Verdrängung des Gewerbes.

Freiraum, Stadtökologie und Stadtklima

Bei vielen Mitwirkenden stossen neue Freiräume wie der Viaduktraum und die teilweise Öffnung des Stadtbachs auf Zustimmung. Gleichzeitig werden vielfältige Nutzungsansprüche für Aufenthalt, Spiel, Sport und alle Generationen geltend gemacht. Es wird gefordert, dass der südliche Teil (südlich Europaplatz) so sorgfältig wie der nördliche Teil des Viaduktraums und zeitgleich mit diesem aufgewertet werde. Der Stadtbach sei vollumfänglich freizulegen. Andere Mitwirkende sind der Ansicht, dass eine attraktive Nutzung der Räume unter dem Autobahnviadukt schwierig zu bewerkstelligen sei.

Der vorgesehene neue öffentliche Spielplatz südlich des Galenica-Areals wird begrüsst, weitere Spielplätze seien zu schaffen bzw. in die Richtplankarte *Freiraum, Stadtökologie und Stadtklima* einzutragen. Zahlreichen Mitwirkenden ist es ein Anliegen, dass Massnahmen des Richtplans zu keinem Flächenverlust der Aussenanlage der Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus – kurz Weyerli – führen.

Die Begrünung von Dächern und Fassaden ist vielen Mitwirkenden wichtig; einige Mitwirkende sind der Ansicht, dass Zielkonflikte mit der Stromproduktion mittels Photovoltaik entstehen könnten. Die noch nicht vorhandenen Klimaanalysen werfen Fragen auf. Die Eigentümerschaften seien bei daraus folgenden Massnahmen auf den Arealen einzubeziehen.

Mobilität

Mehrere Mitwirkende fordern, dass der Wirtschafts- und Werkverkehr nicht eingeschränkt werden dürfe; laut anderen müsse dieser in den Modalsplit eingerechnet werden. Die Sperrung der Stöckackerstrasse sei so auszugestalten, dass die Durchfahrt für das Gewerbe möglich bleibe. Die Auswirkungen der Sperrung auf die Quartiere seien mittels Verkehrssimulation aufzuzeigen und die umliegenden Quartiere seien vor Mehrbelastungen zu schützen. Verschiedene Mitwirkende fordern, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) stärker zu beschränken und der Modalsplit dementsprechend anzupassen sei. Vermisst wird eine behördenverbindliche Aussage zur Verteilung der zulässigen Fahrten auf die Teilgebiete und Areale. Wichtig seien einerseits genügend Parkplätze, insbesondere für Freizeitnutzungen. Andererseits solle die Zahl der Parkplätze auf das Minimum beschränkt und die Belastung durch zusätzlichen MIV in bestehenden Wohnquartieren vermieden werden. Eine zentrale Parkieranlage wird sowohl gewünscht, als auch abgelehnt. Mehrfachnutzungen von Parkplätzen seien sicherzustellen und Suchverkehr in den umliegenden Quartieren sei zu verhindern. Beim Temporegime erhält Tempo 30 breite Zustimmung. Zudem werden Tempo 20 und zusätzliche Begegnungszonen gefordert.

Die Mehrheit der Mitwirkenden begrüsst Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs, insbesondere die Nord-Süd-Verbindung unter dem Viadukt. Zwischen dem Weyerli und den Bahngleisen ist eine Fuss- und Veloverbindung in Prüfung, zu der die Meinungen in der Mitwirkung auseinandergehen. Diese Linienführung wird von einem Teil der Mitwirkenden befürwortet, jedoch von anderen abgelehnt.

Die Verlängerung der Buslinie 11 bis zum Europaplatz wird begrüsst. Verschiedene Mitwirkende äussern sich zur Lage und Ausgestaltung von Haltestellen und Wendeschlaufen von Bus und Tram. Einigen Mitwirkenden ist der Stellenwert des Zusatzberichts Verkehr nicht klar.

Umwelt und Energie

Einige Mitwirkende begrüssen die Nutzung von Fernwärme, Photovoltaik etc. ausdrücklich, für andere sind die Formulierungen zur Energieeffizienz keine Besonderheit. Verschiedene Mitwirkende fordern Lärmschutzwände entlang der Autobahn.

Sozialraum

Mehreren Mitwirkenden ist es wichtig, dass das Weyerli ganzjährig zugänglich, attraktiv und für kleinere Veranstaltungen nutzbar sei. Der Schattenwurf auf das Weyerli durch neue Hochhäuser sei zu minimieren. Der Erhalt der Skateranlage am bestehenden Standort oder im ESP-Perimeter wird begrüsst. Das in Ausserholligen vorgesehene Beachcenter sei im Richtplan zu ergänzen. Unvollständig sei der Richtplan bezüglich Schulraum, Jugendräumen, Quartiertreffpunkten, Gesundheitsangeboten etc. Einzelne Mitwirkende können keine sozialräumliche Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren erkennen. Eine Gentrifizierung der benachbarten Quartiere sei zu verhindern.

Smart City

Das Kapitel zu Smart City wird von verschiedenen Mitwirkenden in Frage gestellt. Die Inhalte seien zu wenig aussagekräftig und keine Besonderheit der vorliegenden Planung, sondern auf die ganze Stadt anzuwenden.

Umsetzung

Einige Mitwirkende fordern ein griffiges Monitoring und Controlling zum Richtplan sowie Sanktionen, wenn die Vorgaben nicht eingehalten werden, insbesondere bezüglich Fahrtenzahl und Modalsplit. Einzelne Stimmen fordern, dass bei der Umsetzung des Richtplans der Partizipationsprozess fortgeführt werde.

3 Stellungnahmen im Einzelnen

In den folgenden Kapiteln sind sämtliche eingebrachte Anliegen aufgelistet, strukturiert nach den Themen des Richtplans. Die Spalten «Beurteilung (BU)» und «Stellungnahme» geben darüber Auskunft, wie die Stadt die Anliegen bei der Überarbeitung des Richtplans berücksichtigt hat.

Die Buchstaben in der Spalte Beurteilung (BU) haben folgende Bedeutung:

- | | |
|------------------------------------|---|
| A: Kenntnisnahme | Das Anliegen wurde zur Kenntnis genommen. Bei dieser Kategorie handelt es sich in der Regel um Meinungen der Mitwirkenden und nicht um konkrete Anliegen oder Forderungen zuhanden des Richtplans. |
| B: Berücksichtigt | Das Anliegen wurde berücksichtigt. Wenn das Anliegen nicht bereits im Richtplan enthalten war, wurde es in die Version für die Vorprüfung eingearbeitet. |
| C: Nicht aufgenommen | Der Anregung konnte nicht entsprochen werden. In der Spalte «Stellungnahme» wird beschrieben, warum die Berücksichtigung nicht möglich ist. |
| D: Nicht Gegenstand des Richtplans | Das Anliegen ist nicht Gegenstand des Richtplans. In der Spalte «Stellungnahme» wird aufgezeigt, warum der Richtplan zum geäußerten Anliegen keinen Beitrag leisten kann. |
| E: Hinweis für die Umsetzung | Das Anliegen ist ein Hinweis für die Umsetzung des Richtplans. In der Spalte «Stellungnahme» wird soweit möglich auf andere Instrumente und Verfahren verwiesen, in die das Anliegen einfließen kann. |

3.1 Allgemeines, Vision

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
1	QBB	Zustimmung	Beim ESP Ausserholligen handelt es sich um ein verkehrstechnisch hervorragend erschlossenes Gebiet, welches gegenwärtig unternutzt ist. Eine höhere bauliche und vielfältige Nutzungsdichte ist zu begrüßen. Die Aufwertung des Viaduktraums als urbaner Freiraum sowie die erhöhte Zugänglichkeit und Durchlässigkeit werden ebenfalls begrüßt.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
2	QVHF	Zustimmung	Der QVHF begrüßt die angestrebte Entwicklung in Ausserholligen zu einem vielfältig genutzten neuen Stadtzentrum (Wohnen, Arbeiten, Bildung, Freizeit).	A	Wird zur Kenntnis genommen.
3	QVHF	Zustimmung	Der QVHF begrüßt Massnahmen, die im Planungssperimeter zu mehr Grünflächen und naturnahen Räumen beitragen, vor allem die teilweise Freilegung des Stadtbaches. Wichtig findet er zudem Massnahmen zur Reduktion von Hitze und Wärmeinseln.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
4	QVU	Zustimmung	Wir begrüßen die Auflage des ESP sehr, bietet sie doch Gelegenheit, das Gebiet ganzheitlich zu betrachten. Bisher wurden verschiedene Teilprojekte entwickelt und aufgelegt, eine Gesamtsicht fehlte bis anhin.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
5	EG	Zustimmung	Wir unterstützen die Stossrichtung des Richtplans mit der Zielsetzung, den ESP Ausserholligen im Sinne der Nachhaltigkeit zu entwickeln. Für die Eigentümergemeinschaft haben die drei Säulen der Nachhaltigkeit, sprich die Wirtschaftlichkeit, die Ökologie und die Sozialverträglichkeit, den gleich hohen Stellenwert.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
6	EG	Zustimmung	Der Richtplan hat gegenüber den Entwurfsversionen substanziell an Qualität zugelegt, «Flughöhe» und Regelungsdichte entsprechen den Erwartungen an ein solches Rahmendokument. Der heutige Richtplan scheint uns – unter Berücksichtigung der im Folgenden aufgeführten Einwände und Vorschläge – eine geeignete Grundlage für die eigentümerverschobenen Planungsinstrumente zu sein.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
7	EWB	Zustimmung	Wir unterstützen die Stossrichtung des Richtplans mit der Zielsetzung, den ESP Ausserholligen im Sinne der Nachhaltigkeit zu entwickeln. Für ewb haben alle drei Säulen der Nachhaltigkeit, sprich die Wirtschaftlichkeit, die Ökologie und die Sozialverträglichkeit, einen hohen Stellenwert. Als Energieversorgungsunternehmen und als Hauptpartner der Stadt für die Umsetzung des Energierichtplans ist für uns aber insbesondere die umweltverträgliche und klimafreundliche Energieversorgung von grosser Wichtigkeit. Der Richtplan hat aus unserer Sicht einen guten Stand, «Flughöhe» und Regelungsdichte entsprechen den Erwartungen an ein solches Rahmendokument. Der heutige Richtplan scheint uns — unter Berücksichtigung der im folgenden aufgeführten Einwände und Vorschläge — eine geeignete Grundlage für die eigentümerverschobenen Planungsinstrumente zu sein.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
8	BG Post	Zustimmung	Die generelle Stossrichtung des Richtplanes mit dem Ziel, den ESP Ausserholligen in Nachhaltigkeit zu entwickeln, begrüßen wir als Grundeigentümerin. Wir unterstützen eine Planung, die das Arbeiten (mit Gewerbeanteilen) und das Wohnen näher zusammenbringt.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
9	BLS I	Zustimmung	Die Detailtiefe der vorliegenden Unterlagen erachten wir	A	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
		mung	als sachdienlich. Die Stossrichtung des Richtplanes, im ESP Ausserholligen die Nachhaltigkeit zu entwickeln und einen durchmischten Stadtteil mit einer vielfältigen Nutzung entstehen zu lassen, begrüssen wir als Grundeigentümer.		
10	BLS I	Zustimmung	Den Aufbau und die Gliederung des Dokumentes „Richtplan“ ist klar strukturiert. Grundsätzlich unterstützt BLS Immobilien die Absicht, den kantonalen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Ausserholligen zu einem dicht genutzten, attraktiven und vielfältigen Zentrum zu entwickeln. Fazit Die Struktur des Dokumentes „Richtplan“ wird als übersichtlich und sachdienlich zur Kenntnis genommen. Wir erwarten, dass die eingebrachten Punkte in den Richtplan eingearbeitet werden.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
11	HdR	Zustimmung	Allgemeine Bemerkungen Die gewählte Stossrichtung und die Inhalte des neuen Richtplanes überzeugen uns. Sie decken alle relevanten Bereiche ab, die für die qualitative Weiterentwicklung des ESP Ausserholligen relevant sind. Wir begrüssen es sehr, dass die Stadt mit dem neuen Richtplan eine Gesamtplanung für die Neustrukturierung und Neugestaltung des Gebietes zwischen Holligen und Stöckacker, zwischen Bremgarten- und Könizbergwald erlassen will. Einen Richtplan, der den baulichen Veränderungen der letzten Jahre rund um den Europaplatz Rechnung trägt und die Entwicklungspotentiale des ESP Ausserholligen neu beurteilt und erfasst. Der neue Richtplan ermöglicht die qualitative Aufwertung des Raumes nördlich und südlich des Europaplatzes sowie die von uns seit längerem gewünschte und geforderte stadträumliche Verbindung der beiden Stadtteile III und VI. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf unsere Mitwirkungseingabe zur Überbauungsordnung Stöckackerstrasse 33 — Ladenwandweg vom 24. August 2020 und unser Positionspapier vom 27. März 2017.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
12	Marti	Zustimmung	Begrüssst es, dass Neuauflage Richtplan an die Hand genommen wurde. Die angestrebte Entwicklung auf dem Areal AS.5 (Areal Marti) ist räumlich und funktional eng mit dem Areal AS.6 verbunden (Berner Bildungszentrum Pflege).	A	Wird zur Kenntnis genommen.
13	Marti	Zustimmung	Es wird begrüsst, dass die Stadt Bern die Neuauflage des Richtplanes mit einem Planungshorizont 2035 an die Hand genommen hat. Es besteht ein grosser Entwicklungs- und Koordinationsbedarf. Die in Kapitel 2 «Vision und Leitsätze» formulierten Stossrichtungen erachtet Marti als sinnvoll und nachvollziehbar. Insbesondere überzeugt die Absicht, das Gebiet durch die Erhöhung des Nutzungsmasses – kombiniert mit der Aufwertung der Freiräume – zu einem Dreh- und Angelpunkt für Dienstleistungen, produzierendes Gewerbe, Wohnen, Bildung, Sport, Erholung und Kultur zu transformieren. Besonders begrüsst wird der Wohnanteil (vgl. Zusatzbericht Wohnen).	A	Wird zur Kenntnis genommen.
14	AI	Zustimmung	Wir begrüssen grundsätzlich, dass das Gebiet aufgewertet und besser erschlossen wird.	A	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
15	Ga	Zustimmung	Die Stossrichtung des Richtplans mit der Zielsetzung, den ESP Ausserholligen im Sinne der Nachhaltigkeit zu entwickeln, wird unterstützt. Für Galexis haben die drei Säulen der Nachhaltigkeit Wirtschaftlichkeit, Ökologie und Sozialverträglichkeit denselben hohen Stellenwert.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
16	Ga	Zustimmung	Der Richtplan hat gegenüber den Entwurfsversionen an Qualität zugelegt, «Flughöhe» und Regelungsdichte entsprechen den Erwartungen an ein solches Rahmendokument. Der heutige Richtplan ist eine geeignete Grundlage für die eigentümerverbindlichen Planungsinstrumente.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
17	Ga	Zustimmung	Einfluss auf Sanierungsprojektes am Untermattweg 8 (00 und Baugesuch im koordinierten Verfahren): Die Überbauungsordnung Untermattweg 8 steht nicht in Konflikt mit den Zielen und Grundsätzen des vorliegenden Richtplanentwurfs. Es wird keinen zusätzlichen Handlungsbedarf mit Bezug auf das Mobilitätskonzept gesehen.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
18	Steck	Zustimmung	Kommentar zu Vision, den Leitsätzen und den daraus entwickelten Konzepten Mit der Vision, das Gebiet in ein neues wirtschaftliches Zentrum mit kantonaler Ausstrahlung zu entwickeln, können wir uns identifizieren. Als Bewohner und Arbeitende im Perimeter gefällt uns, dass auch das produzierende Gewerbe weiterhin Teil dieses Dreh- und Angelpunkts sein soll.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
19	SP H	Zustimmung	Wir begrüßen die Erneuerung des Richtplanes. Sie ermöglicht die Berücksichtigung der Veränderungen der letzten Jahre am Europaplatz, im Gebiet Ausserholligen Süd und im Weyermannshaus Ost. Wichtig ist für uns, dass mit dem neuen Richtplan die verschiedenen Einzelvorhaben aufeinander abgestimmt werden können und dass diese in eine Gesamtplanung eingebunden sind.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
20	SP H	Zustimmung	Für das Zusammenwachsen der Stadtteile III und VI, für die Überwindung des «Weyerligrabens», aber auch für die stadträumliche und städtebauliche Entwicklung am und rund um den Europaplatz ist seine Erneuerung die zentrale Grundlage. Er schafft die Rahmenbedingungen für ein neues Stück Stadtverbindung Ost-West.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
21	SP H	Zustimmung	Die Stossrichtung des neuen Richtplanes, der gewählte Perimeter und die Definition der Teilgebiete sind für uns stimmig.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
22	SP	Zustimmung	Die SP Stadt Bern begrüsst die Erneuerung des Richtplanes. Sie ermöglicht die Berücksichtigung der Veränderungen der letzten Jahre am Europaplatz, im Gebiet Ausserholligen Süd und im Weyermannshaus Ost. Die Stossrichtung des neuen Richtplanes, der gewählte Perimeter und die Definition der Teilgebiete erscheinen uns sinnvoll. Die angestrebte hohe Nutzungsvielfalt bewerten wir positiv; ebenso die geplanten neuen Verbindungswege, die die aktuelle Zerstückelung des Perimeters reduzieren können. Wir begrüßen, dass Handwerks- und produzierende Gewerbebetriebe auch zukünftig im Perimeter Platz haben und bestehende Unternehmen gehalten werden sollen. Das Gebiet scheint für die angestrebte Verdichtung sehr geeignet. Eine verdichtete Nutzung bedingt aber auch, dass es genügend Frei- und Grünräume gibt.	A	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
23	GLP	Zustimmung	Die Grünliberale Partei unterstützt grundsätzlich die Stossrichtung der Revision des Richtplans und die Ausrichtung des EPS Ausserholligen auf ein dicht genutztes, attraktives und vielfältiges Stadtzentrum.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
24	GLP	Zustimmung	Beim ESP Ausserholligen handelt es sich um ein verkehrstechnisch hervorragend erschlossenes Gebiet, welches gegenwärtig unternutzt ist. Eine stark erhöhte bauliche und vielfältige Nutzungsdichte ist im Sinne der städtischen Verdichtung zu begrüßen. Dies umso mehr als es sich um einen der vier Premium ESP im Kanton Bern handelt. Die Aufwertung des Viaduktraums als urbaner Freiraum sowie die erhöhte Zugänglichkeit und Durchlässigkeit werden von der GLP ebenfalls begrüsst. Im ESP befinden sich für die Stadt Bern wichtige Arbeitgeber (Galenica, ewb, BLS, mittelständische gewerblich-industrielle Betriebe, Elis-Zentralwäscherei, Fach- und Fachhochschulen) deren Anliegen unbedingt mitberücksichtigt werden müssen.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
25	RKBM	Zustimmung	Die Planungen rund um den ESP Ausserholligen als Premium ESP, welche eine wichtige Funktion für das Gesamtsystem in der Agglomeration wahrnehmen wird, werden begrüsst. Mit der Entwicklung vom «Durchgangsraum» zum Zentrum soll der Raum aufgewertet werden und eine wichtige Scharnierfunktion wahrnehmen. Mit den Leitsätzen werden die verschiedenen Nutzungen und Ansprüche an den Raum berücksichtigt. Wir begrüßen die vorgesehene Nutzungsmischung und Erhöhung des Nutzungsmasses insgesamt. Die Unterlagen weisen eine hohe Qualität und Nachvollziehbarkeit auf.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
26	VCS	Zustimmung	Begrüsst, dass dieses gut erschlossene Gebiet weiterentwickelt werden soll. Der VCS Region Bern unterstützt die Siedlungsentwicklung nach innen und sieht darin eine wichtige Massnahme, um Kulturland zu schützen.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
27	VCS	Zustimmung	Wir begrüßen die skizzierte Entwicklung des ESP Ausserholligen im Grossen und Ganzen. Wir gehen davon aus, dass eine deutliche Aufwertung des Gebiets erfolgen wird und dass die vorgesehenen Massnahmen in den Bereichen Velo- und Fussverkehr, öV-Ausbau und vernetzte Grünräume zu einer Steigerung der Lebensqualität führen werden.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
28	SWB	Zustimmung	Mit grosser Genugtuung nimmt der SWB Bern zur Kenntnis, dass Themen, Anliegen und Ideen aus dem im Jahr 2013 vom SWB Bern erarbeiteten Projekt «Vision Stadtquartier» offensichtlich sehr positiv vom Gemeinderat und vom Stadtplanungsamt aufgenommen worden sind.	A	Wird zur Kenntnis genommen. Gleichzeitig nochmals einen Dank an den SWB für die «Vision Stadtquartier».
29	GSL	Zustimmung	Abgesehen von den Punkten oben ist dieser Richtplan ein gelungenes Instrument um aus dem heute eher unbedeutenden, inkohärenten Ort ein modernes, zukunftsweisendes Quartier zu machen welches eine klare Identität aufweist.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
30	WBG	Zustimmung	Beim ESP Ausserholligen handelt es sich um ein hervorragend erschlossenes Gebiet, welches gegenwärtig unternutzt ist. Eine höhere bauliche und vielfältige Nutzungsdichte begrüßen wir sehr. Die Aufwertung des Viaduktraums als urbaner Freiraum sowie die erhöhte Zugänglichkeit und Durchlässigkeit werden ebenfalls begrüsst.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
31	FM	Zustimmung	Allgemein finde ich die Stossrichtung mit den vielen ver-	A	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
		mung	schiedenen Vorgaben sehr zeitgemäss. Man könnte sogar sagen "ein grosser Wurf"!		
32	IP ML	Zustimmung	Das Konzept des Richtplans ESP Ausserholligen macht einen guten Eindruck.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
33	EG	Zuständigkeit	<p>Die Eigentümergemeinschaft ESP Ausserholligen erhält in den Richtplanunterlagen, in den Massnahmen wie auch in der Begleitkommunikation zum Richtplan einen relativ hohen Stellenwert. Wir erlauben uns deshalb, auch ein paar Kommentare zu unserer Rolle und zum Zweck unserer Gemeinschaft zu geben.</p> <p>Die Eigentümergemeinschaft ist ein Zusammenschluss von Eigentümern, Baurechtsnehmern und Bauherren, die in den nächsten Jahren im ESP Ausserholligen grössere Vorhaben realisieren. Wir repräsentieren aber nicht die Gesamtheit der Grundeigentümer im Perimeter des ESP Ausserholligen. Für Anliegen, die alle Eigentümer oder sonstigen wichtigen Akteure betreffen, müssten deshalb andere Kanäle als die Eigentümergemeinschaft bespielt werden.</p> <p>Die Eigentümergemeinschaft hat sich gebildet, um in der Planung, Projektierung und Realisierung der grossen Vorhaben im ESP Ausserholligen Synergien zu nutzen und eine gewisse Koordination sicherzustellen. Die Existenz der Eigentümergemeinschaft ist befristet, das Gremium hat bisher nicht die Absicht, in der späteren Betriebsphase weiter wirksam zu sein. Deshalb ist es nicht zielführend, zukünftige Koordinations-, Areal- und Gebietsmanagementaufgaben der Eigentümergemeinschaft zuzuweisen.</p> <p>Ausserdem sehen wir uns grundsätzlich nicht in der Rolle, subsidiär die regulären Aufgaben der öffentlichen Verwaltung wahrzunehmen. Wir sprechen uns für eine konsequente Trennung der öffentlichen und privaten Aufgaben aus und wehren uns gegen die Übernahme oder Finanzierung von Massnahmen, die der Stadtverwaltung obliegen.</p> <p>Die Eigentümergemeinschaft sieht sich im Moment als Sparringpartner der Stadt für die vereinfachte Kommunikation und Koordination, was die arealübergreifenden Interessen im ESP Ausserholligen betrifft. Wir übersetzen die anerkannten Anliegen der Stadt in die Praxis und melden aus Praxissicht zurück, wie der ESP Ausserholligen aus städte- und verkehrsplanerischer Sicht zu einem erfolgreichen Gesamtprodukt entwickelt werden kann.</p>	B	<p>Die Stadt schätzt die Eigentümergemeinschaft als Ansprechpartnerin. Solange das Gremium besteht, soll es auch eine Rolle spielen und im Richtplan erwähnt werden. Sollte die Eigentümergemeinschaft dereinst aufgelöst werden, wird dies bei einer späteren Fortschreibung des Richtplans berücksichtigt.</p> <p>Der Text zur Eigentümergemeinschaft im Glossar wurde entsprechend ergänzt und die Zuständigkeiten in den Massnahmen wo nötig präzisiert.</p> <p>Sind von einem Anliegen alle Eigentümergemeinschaften betroffen, wird sich die Stadt an alle Eigentümergemeinschaften wenden, nicht nur an die Eigentümergemeinschaft.</p>
34	AGG	Zuständigkeit	Allgemeine Bemerkung zur Rolle der Eigentümerschaft. Die Eigentümergemeinschaft ist ein Zusammenschluss von Eigentümern, Baurechtsnehmern und Bauherren, die in den nächsten Jahren im ESP Ausserholligen grössere Vorhaben realisieren. Diese repräsentieren aber nicht die Gesamtheit der Grundeigentümer im Perimeter des ESP Ausserholligen. Für Anliegen, die alle Eigentümer oder andere wichtige Akteure betreffen, müssten deshalb andere Kanäle als die Eigentümergemeinschaft bespielt werden.	B	Siehe Stellungnahme zu Nr. 33
35	BG Post	Zuständigkeit	Seite 76: Massnahme S.8.Standortkommunikation Zuständigkeiten: Bitte Text ersetzen: Grundeigentümerschaften mit weiteren Grundeigentümerschaften....	B	Der Text wurde entsprechend angepasst.
36	BG	Zuständigkeit	Seite 62: F.3. Naturnahe Gestaltung Stadtbach. Zuständigkeiten	B	Der Text wurde entsprechend angepasst.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			Antrag: Die Burgergemeinde Bern ist hier zu streichen.		
37	BG Post BLS I	Wirtschaftlichkeit	Die Wirtschaftlichkeit wird zu wenig gewichtet. Neben den beiden Säulen Ökologie und Sozialverträglichkeit hat für uns als Grundbesitzer die Wirtschaftlichkeit als dritte Säule eine gleichwertige Bedeutung. Ohne Wirtschaftlichkeit ist eine nachhaltige Entwicklung und dessen Betrieb im Teilgebiet Weyermannshaus West nicht möglich. Diese Wirtschaftlichkeit wird im vorliegenden Richtplan ESP Ausserholligen aus unserer Sicht zu wenig gewichtet. Wir bitten Sie, diesen Mangel im Richtplan zu beheben.	C	«[...] um Wirtschaftlichkeit zu erfüllen, kann entweder mit einem möglichst geringen Aufwand ein gegebener Ertrag (Minimalprinzip) oder mit einem gegebenen Aufwand ein möglichst grosser Ertrag (Maximalprinzip) erreicht werden. In beiden Fällen stehen sich Aufwand und Ertrag gegenüber, wobei Wirtschaftlichkeit vorliegt, wenn der Ertrag grösser als der hierfür eingesetzte Aufwand ist [...]» Quelle: <i>de.wikipedia.org</i> Der Richtplan (RP) ermöglicht eine Erhöhung der Nutzungsmasse auf den Arealen, was zusammen mit den grossen Investitionen der öffentlichen Hand in Infrastrukturanlagen zu einer Wertsteigerung der Grundstücke führen wird. Der Richtplan ist stufengerecht und wird als ausgewogenes Instrument erachtet. In den einzelnen Arealentwicklungen kommt es auch auf die einzelnen Grundeigentümerschaften an, wie sie ihre Wirtschaftlichkeitsziele erreichen werden. In diesem Sinne ist die Wirtschaftlichkeit stufengerecht und integral im RP inbezogen. Der Anregung kann nicht entsprechen werden.
38	Post	Wirtschaftlichkeit	Die Mitwirkung der Post Immobilien AG beschränkt sich bewusst auf die wichtigen Themen, welche eine auch wirtschaftlich mögliche Realisierung der angedachten Überbauung im Teilgebiet Weyermannshaus West zusammen mit der Burgergemeinde Bern ermöglichen sollen.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
39	SP H	Verweis	S.3: Wir verweisen auf unsere Mitwirkungseingabe zu den Arealen ewb/BLS.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
40	QM3	Verbindlichkeit	In den behördenverbindlichen Teilen des Kapitels 3.5 sollten die vagen "kann"-Formulierungen und Prüfaufträge durch klare Verpflichtungen zu den aufgeführten Themen ersetzt werden.	B	Der Text wurde entsprechend angepasst.
41	SP BB	Verbindlichkeit	SP begrüsst die Überlegungen zur Schaffung von Grünzonen, Lüftungskorridoren und der Freilegung des Stadtbachs. Erstaunt sind wir über die häufig angedachten Ausnahmen und Eventualitäten. Wir fordern zwingend eine verbindliche Verankerung dieser Überlegungen.	B	Die Anregung ist bereits berücksichtigt; sämtliche Ziele und Grundsätze aus Kapitel 3.3 sind im Richtplan als behördenverbindlich bezeichnet und damit verbindlich verankert. Details sind im Rahmen der Umsetzung und Planungsvorhaben zu klären, weshalb im jetzigen Zeitpunkt nicht alle Formulierungen abschliessend möglich sind.
42	SP BB SP H	Verbindlichkeit	Wir fragen uns, wieso die «Ermöglichung temporärer Nutzungen» (S. 24) nicht als verbindlicher Inhalt definiert ist.	B	Der Text wurde entsprechend angepasst und als behördenverbindlicher Inhalt definiert.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
43	SP H SP	Verbindlichkeit	Die Massnahmen S7, F17 und M10c sind als verbindliche Massnahmen festzulegen. Nur damit ist sichergestellt, dass diese nicht reine, gut tönende Absichtserklärungen bleiben und auf den Sankt Nimmerleinstag verschoben werden.	C	Die Massnahmen S.7, F.17 und M.10c sollen von privaten Eigentümerschaften oder Dritten (z.B. Marktfahrer*innen, Veranstalter*innen) umgesetzt werden. Weil die Stadt mit dem behördenverbindlichen Instrument des Richtplans nur Themen verbindlich erklären kann, die sie selbst oder allenfalls andere Behörden betreffen, können diese Massnahmen nicht als verbindliche Genehmigungsmassnahmen deklariert werden. Der Anregung kann nicht entsprechen werden.
44	NBW	Verbindlichkeit	Stadtklima verbessern Wir weisen darauf hin, dass ewb und BLS für ihre Planungen umfangreiche Abklärungen machen liessen, die ebenfalls zu berücksichtigen sind. Und natürlich darf es nicht bei Absichtserklärungen bleiben, sondern es muss auch eigentümerverschuldig festgehalten werden, dass Massnahmen für das Stadtklima ergriffen werden (und nicht nur gefördert!)	E	Gemäss Massnahmen S.1 bis S.4 erfolgt die Umsetzung des Richtplans in den laufenden/ folgenden grundeigentümerverschuldlichen Planungsverfahren.
45	GSL	Verbindlichkeit	Der Text Seite auf Seite 54 «Bei nichterreichen der Ziele Steuerungsmassnahmen einleiten» muss aus unserer Sicht auch grau und somit verbindlich sein!	B	Der Text wurde entsprechend angepasst und als behördenverbindlicher Inhalt definiert.
46	SP BB	Überarbeitung	Wichtige Themen sind zu wenig verbindlich aufgenommen worden. Deshalb fordert die SP eine erneute Überarbeitung mit Einbezug unten genannter Punkte. Sinnvollerweise sollte ein Partizipationsverfahren initiiert werden.	B C	Das Anliegen zur Partizipation wurde bereits berücksichtigt: der Richtplan wurde in einem umfangreichen Partizipationsprozess mit zahlreichen Veranstaltungen mit der Begleitgruppe und der Spurguppe erarbeitet. Nun gilt es, den Richtplan abzuschliessen. Eine erneute Überarbeitung ist für die nächste Generation in 10 bis 15 Jahren sinnvoll und zielführend.
47	RKBM	Region	Unterlagen mit folgenden regionalen Planungen abgeglichen: <ul style="list-style-type: none"> – Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 2. Generation (RGSK II, Genehmigungsversion, 27. Oktober 2016) – Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK 2021 / AP 4 Bern-Mittelland (Vorprüfungsunterlagen, August 2020) [Hinweis] – Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2022-2025, RKBM (13. März 2020) – Mobilitätsstrategie 2040 Region Bern-Mittelland, RKBM (2019) – Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern 2040, RKBM (2020) Teilregionaler Richtplan, Regionales Hochhauskonzept Bern (HHK), RKBM (2013) [Vorbehalt vgl. S. 2]	A	Wird zur Kenntnis genommen.
48	RKBM	Region	Die Stadt beantragt dem Kanton, die Verbindlichkeit auf die Regionalkonferenz Bern-Mittelland und auf einzelne kantonale Behörden auszudehnen (Kap. 1.4). Die RKBM beantragt dem Kanton Bern eine grundsätzliche Klärung, für welche (untergeordneten und übergeordneten) Instanzen Behördenverbindlichkeit geltend gemacht wer-	A	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			den kann und wie das Verhältnis zwischen regionalen Richtplänen, teilregionalen Richtplänen und kommunalen Richtplänen ist. In jedem Fall muss eine ausreichende Berücksichtigung und Koordination mit den regionalen Planungsinstrumenten und Planungen gewährleistet sein. Die RKBM ist daher für die Planungen im Raum ESP Ausserholligen weiterhin beizuziehen.		
49	RKBM	Region	Massnahme BM.L-Gr.1.21 Vorranggebiet siedlungsprägender Grünraum Weyermannshaus Bad gemäss RGSK 2021: Wird mit der Schaffung neuer Grün- und Freiflächen berücksichtigt.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
50	SWB	Perimeter	Aus den oben genannten Gründen erscheint uns der Betrachtungsperimeter zu eng abgesteckt. So ist die «Stadtlaube» nicht nur ein neu geschaffener öffentlicher Raum im Gebiet, welcher als Quartierverbindung und als ÖV-Haltestelle dient. Die neue «Stadtlaube» muss als Verbindungsachse funktionieren, welche die angrenzenden Wälder miteinander verbindet. Gerade die Verknüpfung der Grünräume ist für eine qualitätsvolle Quartierentwicklung zentral. Nur so kann die «Stadtlaube» zu einem wichtigen Rückgrat im ESP werden. Der Perimeter sollte unbedingt süd- wie nordseitig über die Autobahnen hinaus ausgeweitet werden.	C	<p>«Das ESP Programm ist ein Teil der Wirtschaftsstrategie des Kantons Bern und ein wesentlicher Eckpfeiler seiner räumlichen und wirtschaftlichen Entwicklung. Die ESP-Standorte sind im Richtplan Kanton Bern verbindlich festgehalten.» (Quelle: jgk.be.ch)</p> <p>Der Planungssperimeter wurde gemeinsam mit dem Kanton definiert, mit Fokus auf die Förderung des Wirtschaftsstandortes. Der Anregung kann nicht entsprochen werden.</p> <p>Die Stadt Bern hört jedoch nicht an den ESP-Grenzen auf zu denken und zu planen. So stellen u.a. die gültigen Quartierpläne der Stadtteile III und VI sowie das STEK 2016 die übergeordnete Vernetzung mit unterschiedlichsten Themen sicher; so auch die Vernetzung in die angrenzenden Wälder über die Autobahn hinaus. (siehe Quartierplanung Stadtteil III, Dezember 2016)</p>
51	EG	Kosten	Die Eigentümergemeinschaft wünscht sich, nicht zuletzt auch im Interesse der Stadtverwaltung, dass die Aufwendungen seitens Stadt (Planung, Infrastrukturrealisierung etc.) ebenfalls unter den Investitionen aufgeführt werden. Referenz: Richtplan 5.3	B E	Die Stadt und die öffentliche Infrastruktur wurden in Kapitel 5.3 ergänzt. Konkrete Angaben zu den Kosten der Stadt sind jedoch noch nicht möglich. Die Kostenkalkulationen der einzelnen Infrastruktur-Teilprojekte erfolgen im Rahmen des Gesamtprojekts « <i>Öffentliche Infrastruktur Raum ESP Ausserholligen</i> ». Der Stadtrat hat mit SRB Nr. 2021-27 vom 4. Februar 2021 für die Planung und Projektierung der verschiedenen Teilprojekte einen Kredit von 4'975'000.00 CHF bewilligt.
52	EG EWB	Kosten	Diese Bildung von Freiräumen und deren Unterhalt oder Kuratierung werden aber in der Betriebsphase relativ aufwändig sein. Gerade ewb hat relativ viele entsprechende Flächen, welche eine prominente Rolle zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs und zugunsten der Belebung des öffentlichen Raums erhalten werden, beispielsweise im Viaduktraum. Der Richtplan äussert sich nicht dazu, wer die entsprechenden Aufwendungen einmal tragen wird. Wir erwarten diesbezüglich, dass Leistungen und Aufwände zugunsten der Öffentlichkeit auch von der Öffentlichkeit getragen werden. Wir verstehen	E	Die Kostenaufteilung (Investition und Betrieb/Unterhalt) ist Bestandteil der laufenden/folgenden Planungsverfahren und der auszuhandelnden Infrastrukturverträge zwischen Stadt und den unterschiedlichen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			unsere heutige Bereitschaft zur Schaffung von Freiräumen in unseren Arealentwicklungen nicht als implizite Verpflichtung, später auch für alle Aufwände auf diesen Flächen aufzukommen.		
53	BG Post	Kosten	Seite 53: Investitionen, Finanzierung (Tabelle) Hinweis / Antrag: Uns fehlt die Auflistung der Infrastrukturkosten der Stadt Bern bei den Investitionen.	E	Siehe Stellungnahmen zu Nr. 51 und 52
54	AGG	Kosten	S. 53, 5.3 Investitionen, Finanzierung, Tabelle 4 Mitwirkung AGG AGG (Baufelder) Campus Bern BFH: Investitionen in Mio. Fr. anpassen auf 330 - 450.	B	Der Text wurde entsprechend angepasst.
55	SBB	Kosten	Sachverhalt 1: Seite 53, Ziff. 5.3, Investitionen, Finanzierung: Tabelle 4 Investitionen im Perimeter. Antrag 1: Ersetzen von "SBB Aussenraum Campus" durch "Aussenraum Campus" und streichen der "15 Mio.". Es gibt keine Grundlage, welche die Angabe der 15 Millionen rechtfertigt. Ausserdem gibt es mehrere Beteiligte, die diesen Aussenraum mitfinanzieren.	B	Der Text wurde entsprechend angepasst.
56	SBB	Kosten	Sachverhalt 2: Seite 61, Ziff. 6.1 Genehmigungsmaßnahmen, Freiraum, Stadtökologie, Stadtklima Massnahme F.1 Gestaltung Viaduktraum. Antrag 2: Der SBB dürfen keine weiteren Kosten aus dieser Massnahme entstehen.	D E	Die Kostenaufteilung (Investition und Betrieb/Unterhalt) ist nicht Gegenstand des Richtplans, sondern Bestandteil der laufenden/folgenden Planungsarbeiten zum Viaduktraum und wird auf der Ebene Gesamtkoordination ESP AH behandelt.
57	SBB	Kosten	Sachverhalt 4: Seite 62, Massnahme F.3 Öffnung und naturnahe Gestaltung Stadtbach. Antrag 4: Der SBB dürfen keine zusätzlichen Kosten entstehen. Die SBB lehnt eine Kostenbeteiligung für Aufenthaltsmöglichkeiten ab.	E	Die Kostenaufteilung (Investition und Betrieb/Unterhalt) ist Bestandteil des laufenden Planungsverfahrens Weyermannshaus Ost.
58	GSL	Ausserholligen Süd	Das Gebiet "Ausserholligen Süd" wird weniger miteinbezogen. Heute ist dies eher ein "Unort" und hätte demnach grosses Potential. Wäre hier nicht mehr möglich?	C	Bei Ausserholligen Süd handelt es sich gemäss Richtplan um dynamische Areale, die langfristig umfassend erneuert werden können. Aktuell bestehen kaum Veränderungsabsichten der Eigentümerschaften, weshalb das Gebiet heute noch nicht detailliert geplant wurde.
59	QM3	Allgemein	Die Stellungnahme des Quartiervereins Holligen-Fischermätteli unterstützen wir grundsätzlich, aber wir haben eigene Ergänzungen und teilweise auch Abweichungen	A	Wird zur Kenntnis genommen.
60	QVHF	Allgemein	Diese Quartiere liegen teilweise im Planungssperimeter oder am Rande davon. Der QVHF legt deshalb Wert darauf, seine Anliegen gesondert einzubringen, auch wenn er als Mitglied von QM3 Möglichkeiten zur kollektiven Mitwirkung hat.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
61	EG	Allgemein	Das Programm der Kantonalen Entwicklungsschwerpunkte des Kantons Bern ist darauf ausgerichtet, Arbeitsplätze an ausgesuchten Standorten zu konzentrieren. Dank Verdichtung an verkehrsgünstigen Lagen soll ein nachhaltiges wirtschaftliches Wachstum gefördert werden.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
62	EG	Allgemein	Die Eigentümerschaften stellen der Öffentlichkeit im Rahmen ihrer Arealentwicklungen relativ viel Raum für	A	Ja - die Attraktivität des ESP Ausserholligen wird sowohl der

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
	EWB		Gemeinschaftsflächen, Vernetzung oder Grünflächen zur Verfügung. Wir sind uns bewusst, dass die Attraktivität des ESP Ausserholligen sowohl der Öffentlichkeit wie auch uns Eigentümern zugutekommen wird.		Öffentlichkeit wie auch den Eigentümerschaften zugutekommen. Zudem werden die zukünftigen Mieterinnen und Mieter, Baurechtsnehmende sowie Besitzerinnen und Besitzer von Stockwerkeigentum davon profitieren.
63	EWB	Allgemein	Unsere Interessen und Mitwirkungspositionen, die arealübergreifend oder sogar für den ganzen ESP Ausserholligen zutreffen, haben wir in die Mitwirkungsantwort der Eigentümergemeinschaft einfließen lassen. Die vorliegende Mitwirkungsantwort bezieht sich auf unsere übrigen Rollen als Arealentwickler, Werkeigentümer, Energie- und Wasserversorger.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
64	AGG	Allgemein	Mitwirkung beschränkt sich auf die wichtigen Themen, welche Einfluss auf das Projekt Campus Bern auf dem Areal W0.10 und das Teilgebiet Weyermannshaus Ost haben.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
65	KMU HIV AG	Arbeitsstandort Gewerbe	Der ESP Ausserholligen wurde vom Kanton Bern im kantonalen Richtplan als Premium ESP Arbeiten festgelegt. Im kantonalen Richtplan ist verbindlich festgehalten, dass die bestehende Ausrichtung des ESP-Programms auch in Standorten bestehen bleibt, welche sich für die Wohnnutzung eignen. ESPs dienen in erster Linie der Ansiedlung von Arbeitsplätzen mit einer hohen Wertschöpfung. Die Lage des ESP Ausserholligen mit der diesen querenden Autobahn, der Nähe zum Autobahnanschluss, sowie die bisherigen Nutzungen und die Stadtnähe prädestinieren diesen Planungssperimeter für die Nutzung Arbeiten. Solche Gebiete sind in der Stadt Bern sehr knapp und ganz besonders für das produzierende Gewerbe und die produzierenden Dienstleistungsbetriebe, die für die Stadt Bern die notwendige Infrastruktur an gewerblichen Dienstleistungen in unmittelbarer Nähe sicherstellen, geeignet.	A	Der ESP Ausserholligen wird ein Gebiet für unterschiedlichste Nutzerinnen und Nutzer sein – sowohl für bereits ansässige wie für neue Nutzende. Mit der Richtplanrevision und den Einzelarealentwicklungen wird eine wesentlich bessere Nutzungseffizienz erzielt. Der Standort ist bestens erschlossen (ÖV, MIV) und wird zukünftig für den Fuss- und Veloverkehr massiv aufgewertet, so dass die Erhöhung der Nutzungsdichte inmitten der Stadt Bern raumplanerisch gerechtfertigt ist und auch vom Kanton Bern unterstützt wird. Nutzungen für das produzierende Gewerbe und für produzierende Dienstleistungsbetriebe werden auch weiterhin im ESP möglich sein. Zusätzlich gibt es z.B. in Bern West (Freiburgstrasse Richtung Niederwangen), Bern Mitte (Güterstrasse / Weyermannsstrasse) und Bern Ost (Galgenfeld) Gebiete, die sehr gut für Gewerbenutzungen geeignet sind. Die Stadt bemüht sich darum, dass dem produzierenden Gewerbe auch zukünftig Standorte in der Stadt zur Verfügung stehen.
66	KMU HIV	Allgemein	Die im Richtplan dargelegten Leitsätzen bilden die Grundlage für die Ziele und Grundsätze des Gesamtkonzepts sowie der Teilgebietskonzepte, der Umsetzungsplanung und den Massnahmen, womit die Kommentierung derselben die Beurteilung der Folgekapitel miteinschliesst.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
67	KMU HIV	Allgemein	Die Planung nimmt auf bestehende Gegebenheiten keine Rücksicht und beleuchtet weder Vorteile noch Nachteile der Veränderung.	A	Der Richtplan basiert auf bestehenden Gegebenheiten, Planungen, Rahmenbedingungen und Grundlagen.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
68	KMU HIV AG	Allgemein	Mit der angestrebten eigentümergeleiteten Planung wird die unternehmerische Freiheit der Eigentümer übermässig beschnitten.	A D	Die eigentümergeleiteten Planungen ermöglichen den Eigentümerschaften die Verwirklichung ihrer Entwicklungsabsichten. Sie werden im Dialog mit den Eigentümerschaften erarbeitet.
69	KMU HIV	Allgemein	In Bezug auf die Planung und beabsichtigte Überbauungsordnung für das Teilgebiet Weyermannshaus West verweisen wir auf unsere Stellungnahme vom 28. August 2019.	A D	Wird zur Kenntnis genommen.
70	KMU HIV	Allgemein	Wir stellen fest, dass die bisherigen Eingaben und Beiträge aus Vorverfahren kaum in den Richtplan aufgenommen wurden (einzige Ausnahme: Verbesserungsabsicht der Infrastruktur im Teilgebiet Weyermannshaus West).	A	Wird zur Kenntnis genommen.
71	KMU HIV	Allgemein	Die Leitsätze erachten wir als ungeeignet.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
72	AG	Allgemein	Ziffer 2.4 des Erläuterungsdokuments ist zu entnehmen: «Wie das RGSK und das STEK 2016 aufzeigen, bestehen in der Stadt und Region Bern Arbeitsplatzreserven und -potenziale für die Entwicklung von Arbeitsplätzen mit hoher Wertschöpfung im Dienstleistungsbereich. Für die Umsetzung der angestrebten Arbeitsplatzentwicklung ist kein zusätzlicher Baulandbedarf bzw. sind keine Neueinzonungen für Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung absehbar.» Die betreffende Aussage findet sich im STEK 2016 nicht. Ergänzend ist zu lesen: «Das RGSK hält fest, dass im urbanen Kerngebiet darauf zu achten sei, dass die bestehenden Flächen für gewerbliche und/oder industrielle Nutzung erhalten werden können. Die Stadt Bern erarbeitet momentan eine Studie zur Zukunft des Werkplatzes Bern, die sich den Bedürfnissen des Gewerbes und der Industrie widmet.» Auch im kantonalen Richtplan und im STEK 2016 ist festgelegt, dass bestehende Flächen für gewerbliche und/oder industrielle Nutzung erhalten werden sollen. Allerdings sind für die entsprechende Nutzung keine namhaften, als Ersatz für das Areal Weyermannshaus West geeignete Flächen auszumachen. Das Dokument «Erläuterungen zur Erhöhung des Wohnanteils» ist nicht nur kein Nachweis der Anforderungen des kantonalen Richtplans, sondern grundsätzlich zu hinterfragen. Ohne dasselbe aber ist der Richtplan mangelhaft.	A	Das STEK definiert Chantiers mit Arbeitsschwerpunkten. In diesen Gebieten besteht ein hohes Entwicklungspotenzial, für Dienstleistungen, Handwerk, Produktion, Gesundheitsversorgung etc. (s. Gesamtbericht STEK 2016, S. 46/47). Im Vertiefungsbericht Siedlung und Freiraum (s. bitte S. 49-52) sind die Entwicklungspotenziale in den Chantiers detaillierter erläutert.
73	Steck	Allgemein	Der Richtplan hinkt den tatsächlichen Entwicklungsprozessen hinterher und wird mit der revidierten Fassung nur konstatieren, was schon geplant ist anstatt die Arealentwicklung zu lenken.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
74	Steck	Allgemein	Seit uns vor 5 Jahren die geplante Transformation unseres Areals in eine Wohnzone mitgeteilt wurde, ist unser Unternehmen auf einem Standort mit Ablaufdatum. Die Burgergemeinde und die Stadt Bern wollen, dass wir spätestens mit unserem 90-jährigen Jubiläum das Gebiet und am liebsten gleich die Stadt verlassen. Und weil bis jetzt ein Verbleiben der Firma im transformierten Gebiet gar nie formuliert oder von den Grundbesitzern angeboten wurde, hat unsere Firma auf einen Schlag massiv an Wert verloren und die laufenden Nachfolgeplanung extrem erschwert.	A	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
75	SP H	Allgemein	<p>Zu den Genehmigungsmassnahmen</p> <p>Auch hier beziehen sich unsere Bemerkungen, Anliegen und Forderungen auf die Massnahmen, welche unser Sektionsgebiet betreffen. Ergänzend dazu auf jene, die das Teilgebiet Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus betreffen, weil sie für unsere Quartierbevölkerung von grosser Bedeutung ist.</p>	A	Wird zur Kenntnis genommen.
76	SWB	Allgemein	<p>Zustand heute:</p> <p>Ausserholligen ist die Engstelle zwischen Bern und Bümpliz-Bethlehem. Ein Grossteil der Fläche ist mit Verkehrsbauten, Lager- und Gewerberäume besetzt. Autobahzubringer und Bahneinschnitte machen das Gebiet unübersichtlich. Der Autobahnviadukt Weyermannshaus bildet optisch und räumlich eine Grenze, der Raum darunter ist schlecht genutzt. Bern-West liegt abgetrennt, obwohl es seit gut hundert Jahren zur Stadt Bern gehört. Die südlich und nördlich angrenzenden Waldränder sind wenig einladend. Das Gebiet beidseits des Viadukts ist wenig dicht bebaut.</p> <p>Ausserholligen hat aber ein grosses Potential. Es ist erschlossen mit insgesamt 12 S-Bahnen, Tram- und Buslinien. Freiflächen wie das Weyermannshaus-Bad, Wald im Süden und Norden und Pflanzgärten sind vorhanden. Unter dem Viadukt verbirgt sich reichlich gedeckter Raum. Und nicht zuletzt hat der zentral gelegene Europaplatz seine Bestimmung noch nicht gefunden.</p>	A	Wird zur Kenntnis genommen.
77	SWB	Allgemein	<p>Was wollen wir:</p> <p>Wir wollen vom Vorhandenen ausgehen und das bereits gut erschlossene Stadtgebiet verdichten. Eine Mischung von Wohnüberbauungen mit unterschiedlichem Ausbaustandard dient allen sozialen Gruppen. Intelligente Übergangsnutzungen für bestehende Gebäude schaffen Abwechslung. Aufgewertete Freiräume fördern Begegnung und gemeinsame Aktivitäten. Überdimensionierte Verkehrsbauten werden zurückgebaut. Der überdachte Raum unter dem Autobahnviadukt wird mit Läden, Cafés und Spielflächen zum Begegnungsort wie die Lauben der Berner Innenstadt. Neue Wege und Plätze vernetzen das Gebiet und verbinden es mit den benachbarten Stadtteilen. Die hohe Qualität des Wohnumfeldes erlaubt es, individuelle Flächenansprüche zu vermindern. Neben Neubauten sind Alternativen, z.B. Strukturen für den Selbst-Ausbau, gefragt.</p> <p>An den Anforderungen von heute und morgen orientiert sich zudem ein ökologisches Vorgehen für Neu- und Altbauten mit entsprechend ressourcenschonender Bauweise, maximale Nutzung von erneuerbaren Energiequellen sowie der vorhandenen KVA-Abwärme.</p> <p>Und noch etwas: der grösste Teil des Gebiets Ausserholligen ist im Eigentum der öffentlichen Hand. Der Druck zur Gewinnmaximierung fällt weg, beste Voraussetzung also für gemeinnützige Bauträger und für Modelle mit Einbezug der Betroffenen bei der Planung von Neu- und Umbauprojekten.</p>	A	Wird zur Kenntnis genommen.
78	SWB	Allgemein	<p>Was heisst das konkret:</p> <p>Die Umwandlung des Quartiers von einem mehrheitlich Verkehrsweg-dominierten Gebiet mit Autobahn und Autobahnanschlüssen in ein Wohn-, Dienstleistungs- und Gewerbegebiet, bedingt einen grösseren Aufwand an Planung und Massnahmen als andere Orte. So ist für die Weiterentwicklung dieses Stadtteils neben der Stadt und</p>	A	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>dem Kanton auch der Bund einzubeziehen.</p> <p>Die Autobahn zerschneidet auch im neuen Richtplan an dieser Stelle die Stadt Bern und verunmöglicht den künftigen Quartierbewohnerinnen den Zugang in die unmittelbar angrenzenden Wälder der Stadt. Der Rückbau der Autobahnrampen zu einem Halbanschluss (d.h. ohne Ab- und Auffahrt von und nach Zürich) führt zu einer Reduktion von 22'000 Fahrzeugen pro Tag. Richtung Bümpliz nehmen die Fahrzeuge um ca. 5'500 und in Richtung Bern sowie Köniz um ca. 16500 Fahrten ab. Der Verkehr auf der Weissensteinstrasse wird damit halbiert. Der so verschlankte Brückenraum wird zur vermittelnden Nord-Süd-Verbindung für Langsamverkehr und Begegnung. Bestehende Unterführungen werden aufgefüllt und können als neuer Sportpark genutzt werden. Der Wegfall der Rampen schafft Raum für neue, verdichtete und durchmischte Nutzungen. Die Schlossstrasse, der Europaplatz und die Freiburgstrasse werden vom Durchgangsverkehr befreit. Als Boulevard angelegt, heben sie die optische Trennung in allen Richtungen auf. Ein Quartierstrassendreieck mit Tempo 30 und Einbahnverkehr sichert die Anbindung an das städtische Netz. Eine neue Basisstrasse führt durch den Könizbergwald zur Freiburgstrasse. Die Anpassungen im Bereich Autobahn sind aus unserer Sicht zwingend, da diese direkt positive Auswirkungen auf die bessere Verbindung von Ausserholligen mit den angrenzenden Quartieren zur Folge hat.</p>		
79	NBW	Allgemein	NaturBernWest setzt sich laut Statuten für Belange der Umwelt und der Ökologie ein, wir erlauben uns aber im Folgenden, auch zu einigen Aspekten weiterer Themen Stellung zu nehmen.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
80	NBW	Allgemein	Der Richtplan ist übersichtlich aufgebaut für eine Lektüre und Kenntnisnahme. Dass diverse Themen und Stichworte wiederkehrend und je nachdem in etwas anderem Zusammenhang aufgegriffen werden, bereite uns in der Erarbeitung des Mitwirkungsbeitrags allerdings einige Schwierigkeiten. Wir entschuldigen uns bereits jetzt für Wiederholungen, die sich daraus ergeben haben.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
81	NBW	Allgemein	<p>Der momentan gültige Richtplan für den Perimeter stammt aus dem Jahr 1994, eine Überarbeitung ist damit überfällig, erst recht, nachdem der Kanton dort einen Premium-ESP festgelegt hat.</p> <p>Leider sind einige Parzellen inzwischen überbaut, andere Projekte sind in Planung respektive es wurden 00 darauf erarbeitet, so dass Leitlinien, wie sie in einem Richtplan festgelegt werden, auch dort unter Umständen zu spät kommen. Ein Beispiel für diese ungünstige Umkehr der Abläufe bietet die Stadt Bern selber, mit den Sportanlagen Weyerli.</p> <p>Wir erwarten, dass die Stadt wo immer nötig aus dem Richtplan neu hervorgehende Bestimmungen auch noch in eigentümerverbindliche Vorgaben überführt – das gilt natürlich auch für ihre eigenen Projekte.</p> <p>Zu den ÜO Ladenwandweg und Weyer West haben wir uns im Rahmen der Mitwirkungen zu Wort gemeldet, und wir halten fest, dass unsere Bemerkungen und Anregungen, so sie stufengerecht sind, auch für den vorliegenden Richtplan ihre Gültigkeit haben.</p>	A	Wird zur Kenntnis genommen.
82	NBW	Allgemein	<p>Vision:</p> <p>Der Perimeter mag heute noch ein „Zwischenraum“ sein, aber gleichzeitig ist er eben auch das Zentrum der Stadt,</p>	A	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>wieder Stadtplaner an einer Veranstaltung der QBB richtig festgehalten hat und wie es auf einem Stein auf dem Weyerli-Areal nachzulesen ist, den der Gemeinderat Bümpliz zum 75-Jahr-Jubiläum der Eingemeindung geschenkt hat.</p> <p>Darum darf gerade beim Thema Verkehr nicht vergessen gehen, dass durch die Planung diverse angrenzende Quartiere stark betroffen sind. Aussagen wie „Am und um den Europaplatz entsteht ein multimodaler Mobilitätshub“ (S. 16) wecken bei uns Befürchtungen bezüglich Zunahme des MIV (auch) auf den Quartierstrassen in den Stadtteilen III und VI. Wir kommen auf das Thema zurück.</p>		
83	Toj	Allgemein	In unserer Stellungnahme zum Richtplan ESP Ausserholligen möchten wir den Bedürfnissen von Jugendlichen Nachdruck verleihen und die Anliegen der offenen Jugendarbeit und der Jugendlichen einbringen. Dabei fokussieren wir auf die Grundsätze «Freiräume differenzieren» und «Freiräume beleben» des Richtplans.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
84	FM	Allgemein	Besten Dank für die Gelegenheit zu dieser Mitwirkung. Ich schätze das Konzept "Stadt der Beteiligung" sehr. Ich bin überzeugt, dass durch die gemeinsame Mitwirkung möglichst vieler, der Wurf sogar noch grösser wird!	A	Wird zur Kenntnis genommen.
85	KMU HIV	Ablehnung	Wir lehnen den Richtplan in der vorliegenden Form ab. Dieser wurde nicht auf die lokalen Gegebenheiten des Areals und nicht auf die Gesamtsituation in der Stadt Bern abgestimmt. Wir sind erstaunt, wie wenig die bisherigen Beiträge im Rahmen von Mitwirkungen, Forums und Umfragen berücksichtigt wurden. Es scheint, dass es die Planer wenig kümmert, was die betroffenen und interessierten Kreise auf Anfragen antworten und dass die Mitwirkungsaktionen eine Farce waren. Wir hoffen, dass dieses Mal unser Beitrag mehr Gehör finden wird.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
86	AG	Ablehnung	Wir lehnen den Richtplan deshalb in der vorliegenden Form ab und bitten um Nachbesserung im Sinne der obigen Feststellungen. Der Richtplan sollte stärker auf die lokalen Gegebenheiten des Areals und die Bedürfnisse der Unternehmen abgestimmt werden.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
87	Steck	Ablehnung	<p>In der einleitenden Zusammenfassung des vorliegenden Richtplans wird richtigerweise die hervorragende Verkehrserschliessung und das grosse wirtschaftliche Entwicklungspotential im Perimeter des ESP Ausserholligen konstatiert. Richtig ist auch, dass ein umfassender Partizipationsprozess stattgefunden hat. Falsch ist aber, dass zum vorliegenden Richtplan die Aussagen aller relevanten Akteure berücksichtigt wurden. Gerade die Anliegen der ortsansässigen Gewerbebetriebe wurden zwar gehört, aus den Veranstaltungen knapp protokolliert, aber in den vorliegenden Richtplan nicht aufgenommen. Diese Unternehmen scheinen für die Stadtplaner und die Eigentümer nicht «zonenrelevant», müssen deshalb auch nicht aktiv in den Transformationsprozess eingebunden werden und sollen sich für andere Standorte umschauen.</p> <p>Andererseits sollen für die gewerblich-industrielle Produktion mit dem Richtplan Entwicklungsperspektiven geschaffen werden. Der Wirtschafts- und Werkverkehr sei zugesichert und soll nicht eingeschränkt werden. Diese Aussagen wie auch der eingangs formulierte Zweck des Richtplans, die wirtschaftliche Standortentwicklung zu fördern, tönen für den Leser stimmig und sollen wohl das Gewerbe beruhigen. Bei genauerer Betrachtung des</p>	A	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			Richtplans halten diese Behauptungen leider keiner Überprüfung stand.		
88	Steck	Ablehnung	<p>Seit Beginn des Partizipationsprozesses wird beharrlich das Gebiet des ESP Ausserholligen als Zwischenraum bezeichnet. Die heute vorwiegend gewerblich-industrielle Nutzung steht demnach zwischen den Räumen und darf gemäss diesem Richtplan selbst keinen Raum mehr einnehmen?</p> <p>Die Bewohner und Firmen in diesem künstlich festgelegten und benannten Perimeter des Richtplans wohnten und arbeiteten immer in den Quartieren Bümpliz, Bethlehem, Steigerhubel, (Ausser-) Holligen oder noch spezifischer Untermatt, Weyermannshaus oder Stöckacker. Die wiederholt formulierten Bezeichnungen wie Zwischenraum, Unort, Industriebrache, aber auch die im Richtplan neuen Bezeichnungen Weyermannshaus Ost für den Steigerhubel, Ausserholligen Mitte/Familiengärten für den Stöckacker oder Weyermannshaus West für die Untermatt, bzw. Bethlehem zeigen erstens, wie der Betrachtungsperimeter sich aus Teilen von historisch gewachsenen Quartieren zusammensetzt und zweitens, wie wenig dem Stadtplanungsamt, das Bestehende wie auch entsprechende Aussagen der Ortsansässigen in den verschiedenen Partizipationsgremien wert waren. Da erstaunt es nur die ortsunkundigen Stadtplaner, dass sich in ihrem plankonstruierten Quartier keine gemeinsame Identität für isolierten Areale feststellen lässt.</p> <p>Der vorliegende Richtplan bestätigt leider nur unseren Eindruck, dass hier die Planung zur Gebietsentwicklung, fernab der Mitwirkung ortsansässiger Akteure, wie auf ein brachliegendes Gebiet übergestülpt wird. Die hochgelobten Begleitveranstaltungen verkommen so leider zur Farce.</p>	A	Wird zur Kenntnis genommen.
89	QBB WBG	Kommunikation	<p>Begleitmassnahmen – Standortkommunikation</p> <p>Standortkommunikation: Eine neue „Stadtteilbezeichnung“ scheint etwas übertrieben. Bern wird in 6 Stadtteile unterteilt. Wenn es um eine neue Bezeichnung gehen sollte, wäre es eher eine neue „Quartierbezeichnung“. Sollte dies geprüft werden, sind die lokalen Gegebenheiten und Akteure einzubeziehen sowie die „gebräuchlichen Quartiere“ zu beachten. Die QBB weist darauf hin, dass die gebräuchlichen Quartiere u.a. die kleinsten statistischen Einheiten der Stadt Bern darstellen. Eine neue Bezeichnung sollte auch im Hinblick auf die langfristige statistische Auswertung von Entwicklungen (z.B. Bevölkerungsentwicklung, Gentrifizierung etc.) überlegt werden. Jedenfalls ist dies mit dem Amt für Statistik abzusprechen.</p>	B	Die Begleitmassnahme S.8 wurde entsprechend angepasst.
151	EG BG Post	Grundlagen	<p>Es würde Sinn machen, die unter 1.6 referenzierten «Grundlagen der Planung» mit einer Jahreszahl oder dem Datum der gültigen Version zu versehen. Ausserdem wäre es hilfreich, gleich einen Internetlink anzugeben, unter dem das Dokument in seiner aktuellen Version abgerufen werden kann.</p> <p>Referenz: Richtplan 1.6</p>	B	Die Anregung wurde aufgenommen und das Datum der momentan gültigen Versionen der Grundlagen ergänzt. Auf das Einfügen von Internetlinks in den Richtplan wird jedoch verzichtet, da die Dokumente auf den Websites mit der Zeit verschoben werden und die Verlinkungen dann nicht mehr funktionieren.
152	SBB	Grundlagen	<p>Sachverhalt 6: Seite 13, Ziff. 1.6 Grundlagen der Planung.</p> <p>Antrag 6: Die nationalen Konzepte (aus Sicht SBB priori-</p>	B	Die Anregung wurde aufgenommen und Kapitel 1.6 entsprechend ergänzt.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			tär: «Sachplan Schiene») sind in dieser Zusammenstellung aufzunehmen.		
153	VCS	Grundlagen	Konsterniert ist der VCS darüber, dass die Stadt Bern ihren eigenen Planungsinstrumenten so wenig Beachtung schenkt. STEK 2016, Energie- und Klimastrategie 2025, erweiterter Handlungsplan Klima etc. enthalten viele Inhalte, die hier standardmässig angewandt werden könnten – und auch sollten, denn dazu wurden diese Konzepte und Strategie ja entworfen. Falls das im konkreten Fall nicht möglich sein sollte, würden wir uns wenigstens eine Begründung wünschen.	A	Der Richtplan berücksichtigt die städtischen Konzepte, Strategien und weiteren Grundlagen, siehe Kapitel 1.6.

3.2 Siedlung

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
408	BLS I	Zustimmung	<p>Kennwerte</p> <p>Die Verdichtung der Areale und eine damit verbundene Durchmischung der Nutzung werden begrüsst. Mit einer optimalen Durchmischung von Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungsnutzungen wird sich der ESP zu einem neuen, attraktiven Stadtteil entwickeln. Anlässlich der laufenden Gesamtleistungsstudie ewb/BLS wurden von verschiedenen Teams die Machbarkeit einer Wohn-, bzw. Beherbergungsnutzung aufgeigt. Damit ein optimaler Nutzungsmix realisiert werden kann, wird die in der Tabelle dargestellte „offene“ Nutzung begrüsst.</p>	A	Wird zur Kenntnis genommen.
409	AI	Zonenplan	<p>Aktuell dürfen am Standort Bern keine Privatkunden in den Laden gelassen werden. Dies wird aktuell begründet mit dem Zonenplan.</p> <p>Wir sehen uns als Gastro-Grosshändler und verkaufen Lebensmittel in Grossmengen mit Vielfalt und diversem Gastrozubehör. Auch verfügen wir über eine hauseigene Bäckerei sowie eine Fisch- und eine Fleischverarbeitungsabteilung im Markt.</p> <p>Um unsere Verkaufs-, Produktions- und Verarbeitungsflächen effizient zu nutzen möchten wir auch privaten Kunden Zutritt zum Markt gewähren. So kann das grosse und reiche Sortiment auch Privatkunden welche in Grossmengen einkaufen oder Spezialwünsche haben unkompliziert und ohne Bürokratie zur Verfügung stehen.</p> <p>Wir sind der Meinung, dass wir dadurch die verbaute Fläche effizienter nutzen und einen Mehrwert für die Region um Bern bieten. Nicht zu vergleichen ist unser Angebot mit einem Detailhändler welcher sich auf kleine Mengen spezialisiert und ausrichtet. Natürlich könnten wir unser Konzept auch in der Detailhandelszone ausüben. Wir sind aber wohl auch in der Detailhandelszone nicht ganz passend mit unserem Grosskunden-Konzept sowie auch des Konzeptes der aktuellen Liegenschaft.</p> <p>Auch unsere Mieter Mérat (Fleisch Verarbeiter) und unsere Logistikplattform, welche beide im Gebäudeteil gegen die Sanitätspolizei angesiedelt sind, passen aus unserer Sicht in die aktuelle Zone.</p> <p>Wir sind der Meinung, dass wir aktuell in der richtigen Zone sind für unsere Tätigkeit. Schade ist einfach, dass wir in Bern nicht für Privatkunden zur Verfügung stehen und so diesbezüglich der Region keinen Mehrwert bieten können.</p>	A	Wird zur Kenntnis genommen.
410	QBB	Wohnen	<p>Kennwerte – Wohnanteil</p> <p>Die Erhöhung des Wohnanteils auf rund 1/3 wird begrüsst. Nur mit einem ausreichend hohen Wohnanteil werden lebendige Quartiere möglich.</p>	A	Wird zur Kenntnis genommen.
411	HdR	Wohnen	<p>Zum Wohnanteil:</p> <p>Wir erachten einen Wohnanteil von einem Drittel über den ganzen Perimeter als zu gering und regen an, diesen zu erhöhen und alle Möglichkeiten auszuschöpfen, damit in allen Teilbereichen Wohnen und Arbeiten in Einklang gebracht werden können (ausgenommen die Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus). Damit kann die Sicherheit erhöht und eine hohe Wohnqualität garantiert werden. Auch wenn die Wohnanteile in den einzelnen Teilbereichen erhöht werden, bleiben immer noch genug neue Arbeitsflächen im ESP Ausserholligen</p>	C	Der Wohnanteil und die realisierbare Wohnfläche werden mit dem neuen Richtplan markant erhöht (von rund 22% auf rund 34% bzw. rund 130 000 m ² auf rund 242 000 m ² oberirdische Geschossfläche) und insbesondere auf dem Areal Weyermannshaus West realisiert. Weil ein ESP gemäss kantonalem Richtplan primär der Förderung wirtschaftli-

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>übrig.</p> <p>Auch aus sozialräumlicher Sicht ist dies wichtig; denn es sind die Menschen, die in einem Gebiet wohnen und leben, die Identität ermöglichen, die Vernetzungsgefäße mit Leben füllen und die Alltagspartizipation sicherstellen. Das Haus der Religionen mit seinen Kultur- und Begegnungsangeboten ist bereit, seine Erfahrungen einzubringen und bei dessen Entwicklungsprozessen tatkräftig mitzuwirken.</p>		<p>cher Aktivitäten dient, müssen für Arbeitsnutzungen genügend Flächen zur Verfügung stehen und es ist von einer weiteren Erhöhung des Wohnanteils abzusehen.</p>
412	SP H DOK	Wohnen	<p>Für uns ist von zentraler Bedeutung, dass im neuen Richtplan eine Erhöhung des Wohnanteils vorgesehen ist. Allerdings sind für uns Arbeiten und Wohnen noch nicht im Einklang (S.15), die Balance stimmt noch nicht. Wir fordern eine stärkere Gewichtung des Wohnens, weil die Menschen, die dort leben werden, die entscheidende Komponente sind, damit Identität und Verwurzelung möglich und ein neuer Dreh- und Angelpunkt (neben der Innenstadt und Wankdorf City) für die weiteren Nutzungen entstehen kann. Wankdorf City zeigt sehr gut, was geschieht, wenn das Wohnen zweitrangig behandelt wird.</p> <p>Für uns geht es nicht nur um ein neues wirtschaftliches Zentrum, sondern auch um einen zukünftigen Wohnstandort. Es gilt, die Chance zu nutzen und aus diesem Raum einen Wohn- und Arbeitsort zu machen, der seinen Namen verdient. Für die Arbeitsnutzung steht auch mit einem höheren Wohnanteil immer noch mehr als genügend Fläche zur Verfügung.</p> <p>Damit sich Kinder sicher und selbstständig bewegen können und dürfen, ist neben der Verkehrssicherheit auch die Quartierstruktur sowie eine belebte und gelebte Nachbarschaft von Bedeutung. Dazu braucht es einen kleinteiligen Nutzungsmix und einen ausreichenden Wohnanteil. Beides sehen wir noch nicht ausreichend in der Planung festgelegt. In Ausserholligen Mitte, Süd und Weyermannshaus Ost sollte der Wohnanteil weitergehend als im Richtplan vorgeschlagen, erhöht werden.</p>	A	Siehe Stellungnahme zu Nr. 411.
413	SP H	Wohnen	<p>4.4 Ausserholligen Mitte</p> <p>Ausserholligen Mitte soll zu einem herausragenden Wohn- und Arbeitsstandort werden. Zusammen mit den bereits gebauten Wohnungen ist ein Zielwert von 50% fürs Wohnen vorzugeben.</p>	C	Siehe Stellungnahme zu Nr. 411.
414	SP H	Wohnen	<p>4.5 Ausserholligen Süd</p> <p>Alle Möglichkeiten sollen genutzt werden, um den Zielwert 40% Wohnen zu erreichen.</p>	C	Siehe Stellungnahme zu Nr. 411.
415	SP H	Wohnen	<p>4.3 Weyermannshaus Ost</p> <p>Die Nutzungsverteilung muss zugunsten des Wohnens verändert werden. Bei der baulichen Weiterentwicklung und bei Nutzungsveränderungen nördlich und östlich des Campus ist der Schwerpunkt aufs Wohnen zu legen. ARK 143 und 147 und die anderen Wohnflächen an der Murtenstrasse dürfen nicht zur Wohninsel werden. Ziel ist ein Wohnanteil von 40%. Anstelle der beiden Tanks soll die Freifläche erweitert werden.</p>	C	<p>Zum Anliegen zur Freifläche bei den Tanks: Auf dem Areal der ewb-Tankanlagen gilt heute die Bauklasse 6 und die Dienstleistungszone. Die Festlegung einer Freifläche widerspricht der baurechtlichen Grundlage und würde in die Eigentumsrechte und Wirtschaftsfreiheit der ewb als Grundeigentümerin eingreifen. Siehe Stellungnahme zu Nr. 411.</p>
416	KMU HIV	Wohnen	<p>In Bezug auf das Teilgebiet Weyermannshaus West ist der Grundsatz für die ESPs verletzt, nach welchem die</p>	A	<p>Mit dem Richtplan werden die Nutzungen im gesamten Perime-</p>

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			bestehende Ausrichtung des ESP-Programms auch in Standorten, welche sich für Wohnnutzungen eignen, bestehen bleiben müssen.		ter koordiniert und Nutzungsschwerpunkte für die einzelnen Teilgebiete und Areale gemäss deren spezifischer Eignung definiert. Dies wird als sinnvoll erachtet, da sich nicht alle Flächen innerhalb des ESP-Perimeters für sämtliche Nutzungen gleich gut eignen. Weyermannshaus West eignet sich insbesondere aufgrund der Lage zwischen dem Weyerli und den angrenzenden Wohngebieten gut für gemischte Nutzungen inkl. Wohnnutzungen. Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen bleiben weiterhin möglich.
417	SP H SP	Wohnen	3.8 Kennwerte Wir verlangen eine Erhöhung des Wohnanteils auf mindestens 40% in den Teilgebieten Ausserholligen Mitte und Süd, sowie Weyermannshaus Ost (S. 39). Der hohe Wohnanteil im Teilgebiet Weyermannshaus West, den wir begrüssen, verschleiert, dass er in den anderen Teilgebieten teilweise sehr tief ist. Mit der von uns geforderten Erhöhung des Wohnanteils erreicht man eine stärkere Durchmischung und einen auch fürs Wohnen attraktiven Standort. Sie ist umso mehr ein Gebot der Stunde, als die Auswirkungen von Corona die Nachfrage nach Arbeitsflächen nochmals reduzieren werden, weil vermehrt auch in Zukunft im home office gearbeitet wird.	C	Siehe Stellungnahme zu Nr. 411.
418	SP H	Wohnen	F3: Ziel ist für uns, dass die beiden ewb-Tanks an diesem Ort entfernt werden und dass das Grundstück von Shell fürs Wohnen weiterentwickelt wird. Dann macht die Öffnung des Stadtbaches auch an diesen beiden Orten Sinn.	A	Die Nutzung der Fläche von ewb ist noch offen, die Stadt ist diesbezüglich im Austausch mit ewb. Auf dem Grundstück von Shell ist momentan keine Nutzungsänderung absehbar. Es ist wichtig, dass im ESP-Perimeter auch Flächen für Industrie- und Gewerbenutzungen zur Verfügung stehen.
419	SP H	Wohnen	S.4: Bei der Entwicklung des Marti-Areals ist ein genügend grosser verpflichtender Wohnanteil vorzusehen.	E	Die Nutzungsverteilung auf dem Marti-Areal wird im späteren Planungsverfahren konkretisiert. Ein angemessener Wohnanteil wird überprüft.
420	SP	Wohnen	Der Aspekt des Wohnens wird im Richtplan als zweitrangig behandelt. Für uns geht es im ESP Ausserholligen aber nicht nur um ein neues wirtschaftliches Zentrum, sondern auch um einen zukünftigen Wohnstandort. Es gilt daher, die Chance zu nutzen und aus diesem Raum einen attraktiven Wohn- und Arbeitsort zu machen.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
421	SP	Wohnen	3.1 Siedlung Die vorgesehene Erhöhung des Wohnanteils unterstützen wir. Allerdings sollte das Wohnen noch stärker gewichtet werden, weil die Menschen, die dort leben werden, die entscheidende Komponente sind, damit Identität und Verwurzelung möglich und (neben der Innenstadt und Wankdorf City) ein neuer Dreh- und Angelpunkt für die weiteren Nutzungen entstehen kann.	A	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
422	GLP	Wohnen	Siedlung und Wirtschaft: Es ist eine grosse Chance für Bern, dass der Gebäudebestand im ESP Ausserholligen weitgehend erneuert werden kann. Dabei ist die vorgesehene wesentliche Erhöhung des Wohnanteils wichtig für Belebung des ganzen ESP. Der Richtplan ist eine gute Grundlage für die Schaffung von hochwertigem Wohnraum (insbesondere im mittleren aber auch im höheren Preissegment) mit dem Ziel die Durchmischung der Wohnbevölkerung und die Aufwertung der betroffenen Quartiere zu fördern.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
423	WBG	Wohnen	3.8 Kennwerte Wohnanteil Die Erhöhung des Wohnanteils auf rund 1/3 wird begrüsst. Nur mit einem ausreichend hohen Wohnanteil werden lebendige Quartiere möglich. Die Möglichkeit, Wohnen und Arbeiten an demselben Ort zu verbinden, könnte noch stärker in den Fokus gerückt werden.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
424	Marti	Umsetzung	6.1 Genehmigungsmassnahmen (Siedlung) Massnahme S.4, Anpassung baurechtliche Grundordnung Marti-Areal: In der Spalte Instrument / Verfahren wird die Baurechtliche Grundordnung aufgeführt. Da die Entwicklung mit sehr grosser Wahrscheinlichkeit eine Sondernutzungsplanung erforderlich machen wird, sollten die entsprechenden Instrumente Zone mit Planungspflicht ZPP und Überbauungsordnung Ue0 genannt werden.	C	Der Anregung kann nicht entsprochen werden. Im Richtplan wird der allgemeine Begriff der «Baurechtlichen Grundordnung» verwendet. Zonen mit Planungspflicht und Überbauungsordnungen sind Teil der Baurechtlichen Grundordnung. Präzisierungen zum dereinst angewendeten Instrument sind im jetzigen Zeitpunkt auf Richtplanstufe nicht notwendig.
425	BG	Teilgebiet	Seite 45: Weyermannshaus-West Grundsätze (3. Abschnitt) Text unpräzis / Antrag auf Anpassung: Auf dem Post-/Bürgergemeinde-Areal werden die identitätsstiftenden Gebäude erhalten und weitergenutzt (ehemalige Shedhalle GMB und Shed-Lagerhalle im ehemaligen Loeb-Lager). Anmerkung: Wir können nur die Shedhalle beim alten Loeb-Lager erhalten und nicht das ganze Gebäude. Dort ist neu ein Hochhaus geplant.	B	Der Text in Kapitel 4.1 wurde angepasst.
426	Marti	Teilgebiet	Da der Umgang mit dem Areal AS.6 (Berner Bildungszentrum Pflege) im Zusammenhang mit der Planung auf dem Areal AS.5 (Areal Marti) noch nicht abschliessend geklärt ist, schlagen wir vor, dass Areal der Kategorie Dynamisches Areal langfristig: umfassend erneuern zuzuweisen (anstelle Entwicklung im Rahmen der Nutzungsplanung), um so zusätzliche Handlungsoptionen offen zu lassen.	B	Die Teilkonzeptkarte Siedlung wurde angepasst.
427	AG	Teilgebiet	In Bezug auf das Teilgebiet Weyermannshaus West ist der Grundsatz für die ESPs verletzt, wonach die bestehende Ausrichtung des ESP-Programms auch an Standorten, welche sich für Wohnnutzungen eignen, bestehen bleiben müssen.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
428	Steck	Teilgebiet	Teilkonzept Weyermannshaus West Wie erwähnt wurde für dieses Gebiet schon vor 2 Jahren die Überbauungsordnung zur Vernehmlassung publiziert. Die Situation für das ansässige Gewerbe wird in diesem Richtplanentwurf positiver dargestellt als es gemäss der UeO Weyermannshaus West wirklich sein würde. Dazu verweisen wir auf unsere Stellungnahme vom August 2018. Interessant und für uns als Baurechtsnehmer beängsti-	A	Massnahme S.5 «Ermöglichung Koexistenz von Gewerbe- und Wohnnutzung» zeigt auf, wie die Verknüpfung von Gewerbe- und Wohnnutzung ermöglicht werden soll. Konkrete Lärmmessungen und juristische Abklärungen haben gezeigt, dass ein Nebeneinander

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>gend ist die Tatsache, dass während den Mitwirkungsprozessen zum Areal Weyermannshaus West immer von der produktiven Stadt geschrieben wurde – übrigens auch noch in der UeO Stöckackerstrasse 33 vom letzten Herbst – und nun aber der geplanten Wohnanteil von 72% im Weyer West für das ansässige produzierende Gewerbe das Aus in dieser Zone bedeuten würde.</p> <p>Wie der darin angedachte sogenannte Experimentier- raum für die Verknüpfung von Wohnen und Produktion funktionieren könnte, bleibt unklar. Nach den heute gültigen Vorschriften z.B. den Lärmempfindlichkeitsstufen wird dies nicht möglich sein.</p>		von Gewerbe und Wohnnutzung möglich ist.
429	SP	Teilgebiet	<p>Massnahmen (6.)</p> <p>Genehmigungsmassnahmen (6.1)</p> <p>S.1: Anpassung baurechtliche Grundordnung Areal Weyermannshaus West /</p> <p>S.3: Anpassung baurechtliche Grundordnung Areale ewb/BLS</p> <p>Hierzu verweisen wir auf unsere Stellungnahmen in den Mitwirkungsverfahren zur Überbauungsordnung Weyermannshaus West und zur Überbauungsordnung Stöckackerstrasse 33 – Ladenwandweg.1</p>	A	Wird zur Kenntnis genommen.
430	SWB	Teilgebiet	<p>Ausserholligen Mitte</p> <p>Der Europaplatz ist gebaut, doch seine Nutzung ist noch nicht definitiv bestimmt. Zur Zeit ist er eher ein Mobilitäts- und Umsteigeschwerpunkt mit geringer Aufenthaltsqualität. Eine dringend notwendige Verknüpfung der bestehenden S-Bahnstationen und der Installierung der Velohauptroute macht den Europaplatz noch stärker zum Verkehrsknoten. Deshalb sind dringend weitere Massnahmen gefragt. Eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen zum BLS-Bahnhof unter dem DEZA ist unabdingbar. Für die Velohauptroute müssen Velo- und Fussverkehr getrennt werden, was eine zweite Unterführung beim SBB-Bahnhof Ausserholligen erfordert. Damit wäre auch die Möglichkeit gegeben, dass zu Fussgehende sich immer in der Stadtlaube bewegen würden. Die Qualität der Stadtlaube könnte verbessert und die Situation zum Steigerhubel-Quartier entschärft werden.</p> <p>Die Planung des ewb und der BLS ist aus unserer Sicht sehr gut. Diese entspricht doch in wesentlichen Zügen den Vorstellungen im SWB-Projekt „Vision Stadtquartier. Aufgrund der neuen Wichtigkeit der ewb-Arealentwicklung ist auf eine qualitätsvolle Aussenraumgestaltung mit unterschiedlichen Platzfolgen zu achten.</p>	A	Wird zur Kenntnis genommen.
431	SWB	Teilgebiet	<p>Ausserholligen Süd</p> <p>Der Teil Ausserholligen Süd etabliert sich im vorliegenden Richtplan eher noch als Schwachpunkt in den städtischen Vorgaben.</p> <p>An dieser Stelle wird über einen Grossteil der städtischen Verkehrsplanung Berns entschieden. In diesem Gebiet muss unbedingt der Fuss- und Veloverkehr aufgewertet werden. Das bedeutet, dass der Autobahnanschluss Bern-Bümpliz differenzierter untersucht werden muss. In dieser Betrachtung sollten die Kriterien der nachhaltigen Stadtentwicklung höchste Prioritäten geniessen. Bei einem Rückbau der Auf- und Abgänge könnte die Weissensteinstrasse auf zwei Spuren zurückgebaut und oberirdisch geführt werden. Dies würde einen sehr grossen Gewinn für den Anschluss von Bern-</p>	C D	<p>Der Vorschlag ist städteplanerisch wertvoll. Im Rahmen der Revisionsarbeiten des Richtplans wurden dazu Abklärungen beim ASTRA vorgenommen. Ein Rückbau des Autobahnanschlusses ist in der vorliegenden Generation des Richtplans nicht möglich.</p> <p>Der Autobahnanschluss Bern-Bümpliz ist ein wichtiger Anschlussknoten zwischen der Nationalstrasse A12 und dem städtischen Strassennetz im Westen der Stadt Bern. Das ASTRA be-</p>

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>West an die Stadt bedeuten.</p> <p>Durch die Verdrängung von Verkehrsflächen ist es möglich, Siedlungsgebiet und Lebensqualität zu gewinnen. Der SWB Bern hat in seinem Projekt „Vision Stadtquartier“ sogar aufgezeigt, dass die ersatzlose Aufhebung des Autobahnanschlusses möglich und sinnvoll wäre (Nutzung neu als Sportpark).</p> <p>Auf ihr basiert auch der Vorstoss des Quartiervereins und der QM3 zur Verschiebung des SBB-Entflechtungsbauwerks Ausserholligen. In diesem Vorstoss ist auch die Realisierung einer durchgehenden Nord-Süd-Verbindung bis zum Bremgartenwald enthalten.</p>		absichtigt in absehbarer Zeit eine Sanierung und keine fundamentale Anpassung an diesem Knoten.
432	RKBM	Region	<p>Siedlung und Landschaft</p> <p>Die regionalen Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete Wohnen und Arbeiten gemäss RGSK 2021 werden berücksichtigt:</p> <p>Weyermannshaus West (BM.S-UV.1.15), Galenica (BM.S-UV.1.5), Weyermannshaus Ost (BM.S-UV.1.14), Ausserholligen VI (ewb-/BLS-Areal) (BM.S-UV.1.16), Ausserholligen V (Fischermättelstrasse) (BM.S-UV.1.59) und Fischermätteli (BM.S-UV.1.59)</p>	A	Wird zur Kenntnis genommen.
433	QBB SP BB SP	Quartiere	<p>Smart City – Neu aufzunehmen: <i>sozialräumliche Vernetzung mit den umliegenden Quartieren und zugehörige Massnahmen im und ausserhalb des Perimeters</i></p> <p>Leider geht die Planung ungenügend auf die Verknüpfung in die umliegenden Quartiere ein. Es fehlt eine Analyse, welche Auswirkungen die vorgesehene Verdichtung im ESP Ausserholligen auf die angrenzenden Stadtquartiere Bümpliz, Bethlehem und Holligen hat. Entsprechend fehlen auch behördenverbindlich festgelegte Massnahmen, um die dortige Wohnqualität und die wichtigen Quartierstrukturen (z.B. Bibliotheken, Einkaufsmöglichkeiten, Gesundheitsversorgung) zu erhalten, die Querverbindungen zwischen den Quartieren zu stärken und den Zugang zu wichtigen Angeboten oder Naherholungsgebieten zu gewährleisten.</p> <p>Behördenverbindliche Massnahmen zur sozialräumlichen Vernetzung sind im Richtplan explizit aufzunehmen.</p>	B E	<p>Die Verbindungen mit den Quartieren und den Naherholungsgebieten sind im Richtplan enthalten, siehe Kapitel 3.6 und Massnahme, S. 7 und M.13b.</p> <p>Zudem werden die Ziele zum Sozialraum wie die anderen Richtplaninhalte in den grundeigentümergebunden Arealentwicklungen und in qualitätssichernden Verfahren berücksichtigt.</p> <p>Der Anregung zur Formulierung von Massnahmen für Gebiete ausserhalb des Richtplans kann nicht entsprochen werden. Der Richtplan bezieht sich auf den definierten Perimeter. Massnahmen für Gebiete ausserhalb des Perimeters würden das vorliegende Instrument für den ESP Ausserholligen überfordern.</p> <p>Angrenzende Quartiere werden im STEK 2016 («Bern lebt in Quartieren») und in Quartierplanungen berücksichtigt. Im Rahmen der Umsetzung von Massnahme 4.5) der Wohnstrategie «Flankierende Massnahmen gegen Verdrängung» hat die Stadt zudem das Quartier Untermatt im Fokus.</p>
434	SP BB GB	Quartiere	<p>Die Schaffung von neuen Wohnsiedlungen (wohl mehrheitlich im hochpreisigen Segment) schafft Sozialstrukturen in den Quartieren. Der Richtplan enthält keinerlei Instrumente, die auf eine Abfederung des Sozialen Grabens zwischen dem neuen ESP Gebiet und den angrenzenden Quartieren (z.B. Untermatt) abzielen.</p> <p>Wie erfolgt da raumplanerisch die Verknüpfung zu den bestehenden, mehrheitlich von völlig anderen Sozial-</p>	B E	Siehe Stellungnahme zu Nr. 433.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			strukturen geprägten Quartieren? Welche Überlegungen werden beispielsweise zum Nebeneinander des Arme-Leute-Quartiers Untermatt und zum (korrekt bezeichneten) neuen Quartier Untermatt Ost gemacht? Die gleiche Frage stellt sich auch bei der Bebauung des ewb-Areals neben dem bestehenden Stöckackerquartier. Weitere Beispiele für die fehlenden Überlegungen lassen sich zuhauf finden.		
435	Steck	Quartiere	Freiraum – Qualitäten ausbauen und vernetzen Dass die Räume unter dem Autobahnviadukt durch die zeitlich beschränkte Nutzung der Campusse nie eine Zentrumsfunktion einnehmen werden, haben wir schon unter dem Leitsatz zu Kunst, Kultur und Bildung dargelegt. Der Richtplan ignoriert die tatsächlichen Gegebenheiten und zeugt von wenig Verständnis für die rundum gewachsenen Quartiere. Gegen ein zusammenhängendes Freiraumnetz und sichere Fuss- und Velowege ist nichts einzuwenden, aber sie müssten über die Grenzen des Perimeters mit den angrenzenden Quartieren und ihren Zentren konkret verbunden und koordiniert werden können.	A	Der ESP Ausserhölligen hat eine Perimetergrenze; für diesen Perimeter wurden sämtliche Inhalte und behördenverbindlichen Massnahmen erarbeitet. Die angrenzenden Quartiere wurden dabei einbezogen. Darüber hinaus heisst es nicht, dass die Stadt Bern an der ESP-Grenze aufhört zu denken und zu planen. So stellen u.a. die gültigen Quartierpläne der Stadtteile III und VI sowie das STEK 2016 die übergeordnete Vernetzung mit unterschiedlichsten Themen sicher.
436	NBW	Quartiere	Kunst, Kultur und Bildung: „Das Zusammenspiel von Zwischennutzungen und neuen Kultur- und Bildungsangeboten macht den ESP Ausserhölligen zu einem Magnet für urbanes Leben am Tag und am Abend.“ Und auch in der Nacht? Auch bei dieser Prophezeiung stellen sich gewisse Bedenken ein, dass die Bevölkerung der umliegenden Quartiere im wahrsten Sinn des Wortes überfahren werden könnte.	E	Der Hinweis wird für die Umsetzung des Richtplans aufgenommen.
437	SP GB	Qualität	Zudem sollten Massnahmen, wie qualitätssichernde Verfahren, definiert werden, um eine starke Gentrifizierung zu verhindern und preisgünstigen und energieeffizienten Wohnraum konsequent zu fördern. Es sind offene Wettbewerbe durchzuführen und Projekte zu priorisieren, welche sowohl wirtschaftlich, ökologisch und im Sinne eines geringen Flächenverbrauchs zu den Besten gehören.	E	Qualitätssichernde Verfahren sind vorgesehen bzw. wurden/werden bereits für mehrere Areale durchgeführt. Welches Verfahren jeweils geeignet ist, ist von der spezifischen Situation abhängig und wird im Einzelfall definiert.
438	GSL	Qualität	Gebietsentwicklung Areal Weyermannshaus West: Die Transformation zu einem gut funktionierenden Quartierenteil erscheint uns als sehr schwierig. Hier ist eine entsprechende Qualitätssicherung von grosser Wichtigkeit! Eine hohe Aussenraumqualität ist zentral für das Überleben/funktionieren des Quartiers. Besonders durch die sehr grosse Dichte eines Gebiets mit 80% Wohnnutzung.	E	Die Qualitätssicherung ist zentral und findet in der laufenden Arealplanung statt.
439	GB	Preisgünstig	Zudem sollte man wegkommen von der Idee auf dem Areal Leuchtturm- und Prestigebauten erstellen zu wollen. Natürlich befürworten wir den Bau von architektonisch hochwertigen Gebäuden, jedoch sollten sie trotzdem für möglichst viele Mieterinnen und Mieter erschwinglich sein.	A	Gemäss Kapitel 3.5 sind im Bereich Umwelt und Energie Leuchtturmprojekte vorgesehen. Es ist eine Verpflichtung gegenüber kommenden Generationen, in diesem Bereich soweit wie möglich vorbildlich zu handeln.
440	GB	Preisgünstig	Die Erstellung von preisgünstigem aber energieeffizientem Wohnraum muss unbedingt gefördert werden. Wir fordern entsprechend, dass mindestens 2/3 der Wohnungen im preisgünstigen Segment erstellt werden sollen.	C	Der Anregung kann nicht entsprochen werden. Es gibt im jetzigen Zeitpunkt keinen Grund, um im Gebiet des Richtplans grundsätzlich vom neuen Artikel 16b (Wohn-Initiative) der Bauordnung

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
					abzuweichen.
441	KMU HIV	Nutzungs- zonen	Das Instrument der Nutzungszonen ist nicht ohne Sinn in der Stadtplanung eingeführt worden, denn dieses erlaubt dem Bauherrn eine definierte Nutzung ohne weitere Auflagen, weitgehend unabhängig von einer allfälligen Anwohnerschaft. Diese Chance wird durch die diffusen Nutzungsmischungen im Richtplan vertan. Warum auf konkrete Bezeichnungen der Nutzungszonen der Teilgebiete im Richtplan verzichtet wird, ist nicht begründet und nicht nachvollziehbar.	D	Im Richtplan können keine Nutzungszonen bezeichnet werden, denn der Richtplan ist ein strategisches behördenverbindliches Führungsinstrument, mit dem keine parzellenscharfen Aussagen gemacht werden können und sollen. Nutzungszonen gehören zum Instrumentarium von grundeigentümerverbindlichen Planungen und können in behördenverbindlichen Richtplanungen nicht verwendet werden.
442	Steck	Nutzung	<p>Stadtraum – Arbeiten und Wohnen</p> <p>Eine bessere Ausnutzung und qualitative Verdichtung des Gebietes sind sicher wünschenswert. Aber zu einer hohen Nutzungsvielfalt und wirklichen Entwicklungsperspektiven für ansässige Unternehmen fehlen richtig definierte Nutzungszonen. Wieso auf konkrete Bezeichnungen der Nutzungszonen für die verschiedenen Gebiete im Perimeter verzichtet wird, ist nicht nachvollziehbar.</p> <p>So fehlt jegliche Planungssicherheit für Unternehmen. Während dem Partizipationsprozess wurden auch mögliche neue Zonendefinitionen, welche die Vereinbarkeit von Gewerbe mit dem urbanen Wohnen vielfältiger und so beispielsweise auch dem produzierenden Gewerbe Entwicklungsperspektiven im Wohnumfeld ermöglichen. Ein städtisches Mit- statt Gegeneinander wäre toll.</p> <p>Nach den Siedlungsgrundsätzen sei das ansässige Gewerbe sinnvoll zu integrieren. Aber schon im nächsten Satz wird dieser Grundsatz ad absurdum geführt, weil nur besonders innovative Gewebetypen und Start-Ups erwünscht sind.</p> <p>In den Grundsätzen zur Wirtschaft wird weiter mit Plattitüden das wirtschaftliche Interesse der Planer beschönigt: «Bestehende Unternehmen werden gehalten und neue Betriebe angezogen...auch die Förderung des zweiten Sektors durch ein ausreichendes Flächenangebot für Handwerks- und (produzierende) Gewerbebetriebe.»</p>	A	Siehe Stellungnahme zu Nr. 441.
443	KMU HIV AG	Nutzun- gen	<p>Unverständlich ist deshalb die Absicht der Stadt Bern multifunktionale Nutzungen anzustreben. Diese beinhalten sich diametral widersprechende Bedürfnisse der Nutzergruppen. Aus unserer Sicht sind folgende Ansprüche zumindest partiell unvereinbar:</p> <p>Öffentlicher Verkehr: Durch die intensive Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu Spitzenzeiten durch die Besucher der Bildungsstätten, wird dieser für die Nutzung der Dienstleistungserbringer im ganzen Gebiet Ausserholligen nicht mehr die notwendige Kapazität bereitstellen können.</p> <p>Wirtschafts- und Werkverkehr: Dieser wird entgegen den Beteuerungen im Richtplan durch die fehlende Durchlässigkeit unter den Teilgebieten und der Notwendigkeit das Planungsgebiet grossräumig umfahren zu müssen sowie durch fehlende Parkierungsmöglichkeiten, massiv eingeschränkt.</p> <p>Freizeitanlage Weyermannshaus: Deren Nutzung ist ohne den notwendigen Parkraum stark eingeschränkt. Speziell für Eishockey und die damit verbundenen Trainingsanlässe sind viel zu wenig Abstellplätze ausge-</p>	A	<p>Multifunktionale Nutzungen entsprechen den strategischen und politischen Zielen der Stadt Bern. Nutzungsdurchmischte Quartiere ermöglichen ein lebendiges Zusammenleben der Menschen und wirken unbelebten Quartieren entgegen. Eine Leitidee zur grünen Wohn- und Arbeitsstadt ist im STEK (S. 30 des Gesamtberichts STEK 2016) wie folgt formuliert: «Jedes Quartier verfügt über seine eigenen räumlichen und funktionalen Stärken und eine charakteristische Identität mit angemessener Durchmischung der Bevölkerung und der Nutzungsarten. Die Zahl der dichten, urbanen und lebendigen Quartiere nimmt zu».</p> <p>Die Nutzungsvielfalt ist seit Be-</p>

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>schieden. Die durch die Nutzer der Anlage verursachten Lärmimmissionen werden die Wohnbevölkerung erheblich stören.</p> <p>Arbeiten und Wohnen: Diese Nutzungskombination geht von einem unrealistischen Szenario einer mittelalterlichen Siedlungsform aus. Konfliktsituationen sind vorprogrammiert und führen über kurz oder lang zum Wegzug der produzierenden Gewerbebetriebe oder der Wohnbevölkerung. Die kleinräumigen Aufteilungen verunmöglichen die geforderten Entwicklungsmöglichkeiten für das Gewerbe. Speziell gilt dies für das Teilgebiet Weyernnannshaus West.</p>		<p>ginn der Arbeiten zur Revision des Richtplans ein zentraler Inhalt und in der Vision und den Leitsätzen zum ESP Ausserholligen festgehalten (siehe Kapitel 2 des Richtplans). Vision und Leitsätze sind breit abgestützt und wurden partizipativ mit dem Begleitgremium und der Spurgruppe erarbeitet. In diesen Gremien beteiligten sich mehr als 100 Personen und zahlreiche Stakeholder inkl. Interessenvertreter*innen der Wirtschaft.</p> <p>Zielkonflikte zwischen Politikbereichen sind üblich. Der Richtplan ESP Ausserholligen dient unter anderem dazu, diese zu erkennen, gegeneinander abzuwägen und soweit stufengerecht und möglich, zu lösen. Zu beachten ist, dass dem Richtplan als behördenverbindliches Instrument Grenzen gesetzt sind. Die detaillierte Umsetzung vieler Themen wird in den laufenden oder nachgelagerten grundeigentümergeleiteten Planungsverfahren geregelt oder erfolgt in konkreten Infrastrukturprojekten.</p> <p>Die Erhöhung des Wohnanteils im ESP Ausserholligen zugunsten einer nutzungsdurchmischten, lebendigen Stadt bzw. die angestrebte Entwicklung zu einem vielfältig genutzten Stadtzentrum wurde von verschiedenen Mitwirkenden positiv erwähnt, siehe z.B. die Stellungnahme der QBB Nr. 410.</p> <p>Zu Entwicklungsmöglichkeiten für das Gewerbe siehe Stellungnahme zu Nr. 563.</p>
444	Marti	Nutzung	<p>3.8 Kennwerte (Siedlung)</p> <p>Das verbindliche maximale Nutzungsmass (Richtplanpotenzial) bis zum Jahr 2035 beträgt für den gesamten Richtplanperimeter 710'000 m2 oberirdische Geschossfläche (GFo). Marti begrüsst, dass gemäss Tabelle 2: Nutzungsmass und Verteilung der Nutzungsart das potentielle Nutzungsmass für die angestrebte Entwicklung auf dem Areal AS.5: Diverse 18'000 m2 substantiell erhöht (von 1'000 m2 GFo Bestand um 17'000 m2 GFo auf 18'000 m2 GFo) und keine fixe Zuteilung der Nutzungsarten vorgenommen wurde. Mit dem erhöhten Nutzungsmass kann das Areal einen wichtigen Beitrag zum übergeordneten Ziel der Nutzungsintensivierung und der Erhöhung der Nutzungsvielfalt leisten.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Bemerkung unter 3.1 Siedlung zu den Handlungsoptionen für das Areal AS.6 (Berliner Bildungszentrum Pflege) schlagen wir vor, das entsprechende Nutzungsmass auch hier um 2'000 m2 GFo zu erhöhen.</p> <p>Der Wohnanteil soll im Sinne einer stärkeren Durchmi-</p>	C	<p>Der Anregung kann nicht entsprochen werden. Für das Areal AS.6 sind noch keine neuen Nutzungsbedürfnisse bekannt. Es besteht also kein Grund, das Nutzungsmass bereits heute ohne Anhaltspunkte zu Nutzungsart, Umfang etc. zu erhöhen. Dies kann bei Bedarf im Rahmen einer Nachführung des Richtplans erfolgen.</p> <p>Damit die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsinfrastruktur aufeinander abgestimmt werden können, ist eine grobe Zuteilung der Nutzungsarten auf die Teilgebiete notwendig. Dem Wunsch nach mehr Flexibilität kann nicht entsprochen werden.</p>

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			schung von aktuell zirka 15 % auf rund einen Drittel erhöht werden. Da sich nicht alle Areale in gleicher Weise für das Wohnen eignen, würden wir uns eine flexiblere Lösung wünschen.		
445	KMU HIV	Nutzung	Kommentar zu den Leitsätzen Stadtraum – Arbeiten und Wohnen im Einklang entwickeln: Die höhere Ausnutzung des Gebietes ist sehr sinnvoll und wird begrüsst. Die bisher durch die langwierigen Planungen verhinderte Weiterentwicklung des Gebietes hätte mit dem vorliegenden Richtplan deblockiert werden können. Damit aber eine solche Entwicklung funktioniert braucht es Planungssicherheit und langfristige Bauverträge.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
446	KMU HIV	Nutzung	Ergänzende Kommentare Die Beschreibung der Ausgangslage ist richtig und zeigt die Problematik der angestrebten multifunktionalen, gemischten Nutzungen bereits auf.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
447	KMU HIV AG	Nutzung	Eine kleinteilige Nutzungsdurchmischung verhindert die Ansiedlung von produzierendem Gewerbe, welches sich entwickeln können soll. Ferner steht diese mit der Bebauung mit Hochhäusern im Widerspruch.	A	Im ESP Ausserholligen sind sowohl Flächen für kleine Betriebe als auch für grössere Unternehmen vorhanden (zum Beispiel in den Arealen WO.1 und WO.8). Hochhäuser sind vorgesehen, insbesondere auf dem Areal der ewb/BLS.
448	KMU HIV	Nutzung	Die Verteilung der Nutzungen auf die Teilgebiete des ESP Ausserholligen erscheint zufällig und ohne Konzept.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
449	KMU HIV AG	Nutzung	Die weitreichenden Definitionen von zulässigen Ausführungen und Zielsetzungen der Bebauungen sind für eine Arealentwicklung hinderlich und unterbinden eine möglicherweise bessere, flexiblere Nutzung (wie dies bereits bei der Planung Brünnen und Wankdorf City der Fall war).	A	Die Inhalte des Richtplans sind auf die bereits parallellaufenden Arealentwicklungen abgestimmt und umgekehrt. Die Stadt steht in engem Austausch mit den Grundeigentümerschaften.
450	AG	Nutzung	Bemerkungen zu den Leitsätzen: Stadtraumentwicklung: Die grössere Ausnutzung des Gebietes ist sinnvoll. Es wird begrüsst, dass mit dem vorliegenden Richtplan die Weiterentwicklung des Gebietes nun an die Hand genommen wird. Wie eingangs festgehalten, beurteilen wir die vorgesehenen Nutzungsmischungen aber kritisch da konfliktanfällig. Wir würden es begrüssen, wenn Sie die Nutzungszonen der Teilgebiete im Richtplan konkret bezeichnen.	A	Siehe Stellungnahmen zu Nr. 443 und Nr. 441.
451	Steck	Nutzung	Stadtraum – Arbeiten und Wohnen Eine bessere Ausnutzung und qualitative Verdichtung des Gebietes sind sicher wünschenswert. Aber zu einer hohen Nutzungsvielfalt und wirklichen Entwicklungsperspektiven für ansässige Unternehmen fehlen richtig definierte Nutzungszonen. Wieso auf konkrete Bezeichnungen der Nutzungszonen für die verschiedenen Gebiete im Perimeter verzichtet wird, ist nicht nachvollziehbar. So fehlt jegliche Planungssicherheit für Unternehmen. Während dem Partizipationsprozess wurden auch mögliche neue Zonendefinitionen, welche die Vereinbarkeit von Gewerbe mit dem urbanen Wohnen vielfältiger und so beispielsweise auch dem produzierenden Gewerbe	A	Siehe Stellungnahme zu Nr. 441.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>Entwicklungsperspektiven im Wohnumfeld ermöglichen. Ein städtisches Mit- statt Gegeneinander wäre toll.</p> <p>Nach den Siedlungsgrundsätzen sei das ansässige Gewerbe sinnvoll zu integrieren. Aber schon im nächsten Satz wird dieser Grundsatz ad absurdum geführt, weil nur besonders innovative Gewerbetypen und Start-Ups erwünscht sind.</p> <p>In den Grundsätzen zur Wirtschaft wird weiter mit Plattitüden das wirtschaftliche Interesse der Planer beschönigt: «Bestehende Unternehmen werden gehalten und neue Betriebe angezogen...auch die Förderung des zweiten Sektors durch ein ausreichendes Flächenangebot für Handwerks- und (produzierende) Gewerbebetriebe.»</p>		
452	SP SP BB SP H	Nutzung	Ein spezielles Augenmerk muss auf die Nutzungsdurchmischung gelegt werden. Wir wollen im ESP (mit Ausnahme des Fachhochschul-Campus) keine grossflächigen Mononutzungen, sondern eine kleinteilige Nutzungsdurchmischung und belebte Erdgeschosszonen mit publikumsbezogenen Nutzungen auf den Arealen. Diese Absicht muss in den Zielen und Grundsätzen abgebildet werden.	B	Die Anregung zu den belebten Erdgeschossen wurde aufgenommen, Kapitel 3.1 wurde ergänzt.
453	RKBM	Nutzung	Der ESP trägt wichtigen regionalen Entwicklungsgrundsätzen Rechnung: Siedlungsentwicklung nach innen an gut erschlossenen Lagen. Bauzonenreserven für die Arbeitsnutzung können einen guten Teil der Nachfrage bis 2030 abdecken. Die Erhöhung des Nutzungsmasses insgesamt leistet einen grossen Anteil an der zur Umsetzung der Innenentwicklung nötigen Bereitstellung von Wohnraum an zentralen Lagen. Der Anteil der Arbeitsnutzung bleibt dabei gleich. Aus regionaler Sicht wären auch mehr Flächen für nicht störendes Gewerbe an dieser Stelle vorstellbar und wünschenswert (Hinweis).	A	Im Richtplan ist ein mögliches Nutzungsszenario für den ESP-Perimeter abgebildet. Dieses ist zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr massgebend. Der Stadt Bern ist es wichtig, dass eine Nutzungsflexibilität besteht. In den einzelnen Arealen (z.B. Weyermannshaus West) ist je nach Nachfrage mehr Arbeitsnutzung möglich. Die im Richtplan ausgewiesene Wohnnutzung bildet also einen möglichen Anteil Wohnen ab, der jedoch nicht zwingend umgesetzt werden muss. Auch sind Flächen für nicht-störendes Gewerbe in einem höheren Mass in den Einzelarealentwicklungen umsetzbar.
454	IP ML	Nutzung	Wir sind daran interessiert, dass auf unseren Grundstücken nebst dem Wohnen (im Rahmen unserer Besitzstandsgarantie) und nebst den Nutzungen IG Industrie und Gewerbe auch D Dienstleistungen möglich werden.	B	Dienstleistungsnutzungen sind im Teilgebiet AS.3 bereits berücksichtigt. Siehe Teilkonzeptkarte Siedlung.
455	SP BB	Namen	<p>Die Planung macht bereits bei der Benennung der einzelnen Gebiete grobe Fehler: Das in der Planung «Weyermannshaus West» benannte Gebiet ist ein angestammter und integraler Teil des Untermattquartiers.</p> <p>Entsprechend sollte dieses (und auch der entsprechende Spielplatz) zu Untermatt oder Untermatt Ost umbenannt werden. Diese Umbenennung und planerische Abspaltung und Aufteilung bestehender Quartiere irritiert das Quartier und erweckt die Ansicht, dass keine sorgfältige Bestandsaufnahme der tatsächlich vorhandenen Strukturen vorgenommen wurde.</p>	C D	<p>Die Bezeichnung «Weyermannshaus West» wird für die dortige Arealentwicklung bereits seit den 80er Jahren verwendet und ist in der Öffentlichkeit gebräuchlich geworden. Eine Umbenennung würde vermutlich Verwirrung stiften und wird als nicht sinnvoll erachtet.</p> <p>Die Namensgebung des Spielplatzes erfolgt dereinst separat und ist nicht Bestandteil der Richtplanung.</p>
456	KMU HIV	Nachweis	Gemäss kantonalem Richtplan hat eine Gemeinde für die Festlegung eines zusätzlichen Wohnanteils und zur konkreten Lokalisierung der Wohnnutzung in einem	A	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>ESP-Standort, in welchem zusätzliche Wohnnutzung im Vergleich zum planungsrechtlichen Stand zugelassen wird, folgende Anforderungen zu erfüllen:</p> <p>Die Standortgemeinde hat eine Gesamtübersicht über die vorhandenen Innentwicklungspotenziale (Nutzungsreserven und -potentiale) in der Gemeinde zu erstellen und nachzuweisen, dass Wohnstandort-Alternativen im gesamten Gemeindegebiet geprüft wurden (inkl. Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Wohnen nach RGSK) und eine sachbezogene Interessenabwägung vorgenommen wurde. Die Interessenabwägung ist offenzulegen.</p> <p>Die Standortgemeinde weist nach, dass kein zusätzlicher Baulandbedarf für Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung im Dienstleistungsbereich ausserhalb des ESP-Perimeters absehbar ist. Der Nachweis ist offenzulegen.</p> <p>Mit der Beilage «Erläuterungen zur Erhöhung des Wohnanteils» wurde versucht, diese Anforderungen zu erfüllen. Allerdings ist dies nicht gelungen. Die geforderten Analysen und Nachweise sind im betreffenden Dokument nicht enthalten. Aus der Not wurde dem Dokument eine Tabelle angefügt, welche regionale Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete Wohnen und Arbeiten auflistet, jedoch keinerlei Nachweisqualität aufweist. Zudem enthält die Tabelle zahlreiche Abkürzungen und Bezeichnungen, welche nicht erläutert sind. Dies zeigt, dass zu spät die kantonale Verpflichtung zur Erfüllung der Anforderungen zur Festlegung von zusätzlichem Wohnanteil in Angriff genommen wurde. Das Fehlen der Nachweise führt zur Unzulässigkeit des Richtplanes.</p>		
457	Steck	Nachweis	<p>Wie bereits erwähnt, sollen mit dem kantonalen ESP Programm der Wirtschaft attraktive Flächen bereitgestellt werden, die optimal mit allen Verkehrsmitteln erreichbar sind. Eine Wohnnutzung wird nur in Ausnahmefällen ermöglicht und für diese konkrete, zu erfüllende Anforderungen gestellt (gemäss Richtplan des Kantons Bern, Massnahme C_04). Die bestehende Ausrichtung des ESPProgramms bleibt auch in Standorten, welche sich für die Wohnnutzung eignen, bestehen. ESPs dienen „...in erster Linie der Ansiedlung von Arbeitsplätzen mit einer hohen Wertschöpfung“. Für eine zusätzliche Wohnnutzung im Vergleich zum planungsrechtlichen Stand gelten die folgenden Anforderungen:</p> <p>Die Standortgemeinde erarbeitet eine räumliche Analyse des gesamten ESPs.</p> <p>Darauf basierend werden Entwicklungsziele der erwünschten räumlichen Entwicklung des gesamten ESP formuliert. Dabei sind die Ansiedlung von Arbeitsplätzen mit hoher Wertschöpfung und eine hochwertige städtebauliche Verdichtung unter Berücksichtigung der Siedlungsqualität (Freiräume, öffentliche Räume, gestalterische Bauqualität etc.) sicherzustellen.</p> <p>Die Standortgemeinde erstellt eine Gesamtübersicht über die vorhandenen Innentwicklungspotenziale (Nutzungsreserven und -potentiale) in der Gemeinde. Sie weist nach, dass Wohnstandort-Alternativen im gesamten Gemeindegebiet geprüft wurden (inkl. Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Wohnen nach RGSK) und eine sachbezogene Interessenabwägung vorgenommen wurde. Die Interessenabwägung ist offenzulegen.</p>	A	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>Die Standortgemeinde weist nach, dass kein zusätzlicher Baulandbedarf für Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung im Dienstleistungsbereich ausserhalb des ESP-Perimeters absehbar ist. Der Nachweis ist offenzulegen.</p> <p>Die Standortgemeinde stellt die regionale Abstimmung des Bedarfs an Arbeits- und Wohnzonen sicher (Berücksichtigung der Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sowie Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete gemäss RGSK).</p> <p>Die wesentlichen Inhalte dieser Vorarbeiten sind in der kommunalen Richt- und/oder Nutzungsplanung (z.B. Überbauungsordnung) für den gesamten ESP-Perimeter behörden- bzw. grundeigentümergehörig zu sichern und im Bericht nach Art. 47 RPV offenzulegen.</p> <p>Es muss festgehalten werden, dass kaum eine dieser Anforderungen durch das Vorhaben erfüllt wird. So fehlt der Nachweis, dass Wohnstandort-Alternativen im gesamten Gemeindegebiet geprüft und die damit verbundenen sachbezogenen Interessenabwägungen vorgenommen wurden. Ebenso der Nachweis, dass kein zusätzlicher Baulandbedarf für Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung im Dienstleistungsbereich ausserhalb des ESP-Perimeters absehbar ist. Das Gleiche gilt für die Abstimmung des Bedarfs an Arbeits- und Wohnzonen und die kommunale Richt- und/oder Nutzungsplanung für den gesamten ESP-Perimeter.</p>		
458	Marti	Hochhaus	<p>3.1 Siedlung (Grundsätze)</p> <p>Der Grundsatz, dass ausgewiesene Areale als Möglichkeitsraum für Hochhäuser gelten und dass bei der Entwicklung bestehende und bewährte Instrumente und Verfahren zum Zug kommen (Regionales Hochhauskonzept HHK Bern) wird begrüsst. Als Eigentümerin des Areals AS.5 hat Marti zusammen mit der Stadt Bern und dem Q-Team HHK Bern erste Grundlagen für eine Hochhausentwicklung erarbeitet.</p> <p>Marti regt an, das Areal AS.5 (Areal Marti) im Richtplan ESP Ausserholligen, Teilkonzeptkarte Siedlung, als «Areal gilt als Möglichkeitsraum für Hochhäuser: Zentralität verstärken» auszuweisen.</p>	B	Die Anregung wurde aufgenommen und die Teilkonzeptkarte Siedlung entsprechend ergänzt.
459	GLP	Hochhaus	<p>Eine weitere Verdichtung durch Hochhauszonen im ESP Ausserholligen erachtet die GLP als wichtig und richtig. Bei der Anordnung und architektonischen Ausrichtung der Hochhäuser sollte möglichst darauf geachtet werden, dass es zu keinem Schattenwurf auf das Freibad Weyerli kommt.</p>	E	Hinweis für die Umsetzung.
460	RKBM	Hochhaus	<p>Der Abschnitt auf S. 19 unter «Grundsätze» ist nicht ganz eindeutig formuliert. Er lautet: «Für die Initiierung, Steuerung, Planung und die Beurteilung von Hochhausprojekten und -planungen werden die Spielregeln aus dem regionalen Hochhauskonzept Bern einbezogen.»</p> <p>Der Abschnitt ist wie folgt zu überarbeiten: «Für die Initiierung, Steuerung, Planung und die Beurteilung von Hochhausprojekten und -planungen gilt das Regionale Hochhauskonzept Bern.» (Vorbehalt)</p>	B	Die Anregung wurde aufgenommen und der Text in Kapitel 3.1 wie gewünscht formuliert.
461	IP ML	Hochhaus	<p>Als Bauten sind im Teil Ausserholligen Süd auch Hochhäuser möglich. Kann bei diesen und bei Erhöhung von Bauten darauf geachtet werden, dass der Sonneneinfall bei uns (Freiburgstrasse 141, 143 und 143A) bestehen bleibt?</p>	E	Hinweis für die Umsetzung.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
462	QM3	Gewerbe	QM3 würde es begrüessen, wenn die Aufteilung zwischen Wohnen und Gewerbe zumindest während der Planungsphase solange wie möglich flexibel gehalten werden kann. Dabei sollte aber der Gewerbeanteil gegenüber der jetzigen Planung nicht wesentlich unterschritten werden.	B	Das Anliegen ist bereits berücksichtigt. Um Flexibilität bei der Nutzungsverteilung gewährleisten zu können, wurden die Nutzungsarten in Tabelle 2 des Richtplans den Teilgebieten zugewiesen, nicht jedoch den einzelnen Arealen.
463	BMEC	Clubhaus	Auf Grund der vorhandenen Unterlagen und des Partizipationsprozesses gehen wir davon aus, dass unser Clubhaus unter dem Autobahnviadukt weiterhin bestehen bleiben kann, das heisst, durch den Richtplan nicht gefährdet ist. Dies umso mehr, als die Stadt vor wenigen Jahren den Europaplatz und die Umgebung um unser Clubhaus neu gestaltet hat und auch wir zur besseren Energieausnutzung von einer reinen Elektroheizung auf eine Luft-Wärmepumpe umgestellt haben. Diese Investitionen müssen geschützt werden. Wir erinnern, dass sich im Gebäude eine der grössten Modelleisenbahnen in der Schweiz befindet. Die jährlichen Vorführungen sind bei der lokalen Bevölkerung sehr beliebt.	E	Das öffentliche Interesse an der Nutzung der Flächen unter dem Viadukt ist gross – für den Aufenthalt, die Erschliessung und insbesondere die Vernetzung der heute voneinander getrennten Areale im ESP Ausserholligen. Die Planung zum Viaduktraum wird zeigen, ob und wie das private Clubhaus zukünftig in den Viaduktraum integriert werden kann. Aktuell kann die Stadt nicht zusichern, dass der Standort des Clubhauses langfristig bestehen bleibt.
464	SP BB	Bodenweid	Die Sportanlage Bodenweid ist bereits jetzt gut belegt (und sie ist im Gespräch als künftiger Standort für ein Tramdepot). Welche Auswirkungen wird der Zuzug von tausenden Menschen auf die Nutzung dieser Anlage haben?	D	Diese Frage ist im Rahmen allfälliger Abklärungen zur Sportanlage Bodenweid zu berücksichtigen.
465	KMU HIV	Belebung	Kunst, Kultur und Bildung – der Puls im ESP Ausserholligen: Die Funktion einer Fachhochschule ist auf die Tagesstunden konzentriert und selbst abendliche Anlässe werden kaum die angestrebte stetige Belebung während den Abendstunden sicherstellen. Das Beispiel der Vidmarhalle zeigt, dass weder die lokale Gastronomie noch die Aussenräume durch nahe Bildungsstätten abends belebt werden - abgesehen von der kurzen Zeit der An- und Abreise der Besuchenden und während der kurzen Mittagszeit. Solide und langfristige Entwicklungen werden weder durch die stipulierten und erhofften Zwischennutzungen noch die Startups erreicht, sondern tragen das Potenzial in sich, solche zu verhindern. Experimente wie die Nutzung der Schützenmatte haben dies hinlänglich bewiesen. Durch die Verdrängung der Gewerbebetriebe gehen wertvolle Ausbildungsplätze für Lernende verloren. Da die Stadt Bern keine Ersatzstandorte anbieten kann oder will, wird dieser Verlust nachhaltig sein und wird unverständlicherweise in Kauf genommen.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
466	AG	Belebung	Kunst, Kultur und Bildung – der Puls im ESP Ausserholligen: Auch die angestrebte Belebung während den Abendstunden beurteilen wir zwar als begrüssenswert, aber gleichzeitig als kritisch. Das Beispiel der Vidmarhalle zeigt, dass weder die lokale Gastronomie noch die Aussenräume durch nahe Bildungsstätten abends belebt werden - abgesehen von der kurzen Zeit der An- und Abreise der Besuchenden und während der Mittagszeit.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
467	Steck	Belebung	Kunst, Kultur und Bildung – der Puls im ESP Ausserholligen Ein Berner Bildungs- und Kulturstandort von überregio-	A	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>naler Bedeutung ist die Vision der Stadtplaner. Der Campus der Berner Fachhochschule wird, wie schon das Bildungszentrum Pflege heute zeigt, nur während des Tages Aktivitäten in den ESP Ausserholligen bringen. Abends, in der Nacht, wie während den monatelangen Semesterferien werden die Teilgebiete in und um den Campus verwaist sein und die erhofften Synergien mit ergänzenden Nutzungen verhindern. Vielsagend finden wir auch, dass neben den neuen Kultur- und Bildungszentren Kreativ- und Zwischennutzungen angestrebt werden. Kein Wort wird über die ansässigen Nutzer verloren.</p> <p>Langfristige Entwicklungen werden aber nicht durch die erhofften Zwischennutzungen oder Start-Ups erreicht, sondern tragen vielmehr das Potenzial in sich, solche zu verhindern. Durch die Verdrängung der Gewerbebetriebe gehen wertvolle Ausbildungsplätze für Lernende verloren. Da die Stadt Bern keine Ersatzstandorte anbieten kann oder will, wird dieser Verlust nachhaltig sein und unverständlicherweise in Kauf genommen. Die Vorstellung von einem Magneten für urbanes Leben am Tag und am Abend ist ein utopischer Wunschtraum der Stadtplanerinnen und -planer!</p>		
468	KMU HIV	Arbeiten	<p>Zudem wird in Ziffer 2.4 des besagten Erläuterungsdokuments ohne jegliche Grundlage deklariert: «Wie das RGSK und das STEK 2016 aufzeigen, bestehen in der Stadt und Region Bern Arbeitsplatzreserven und -Potenziale für die Entwicklung von Arbeitsplätzen mit hoher Wertschöpfung im Dienstleistungsbereich. Für die Umsetzung der angestrebten Arbeitsplatzentwicklung ist kein zusätzlicher Baulandbedarf bzw. sind keine Neueinzonungen für Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung absehbar.» Die betreffende Aussage ist im STEK 2016 nicht zu finden. Ergänzen ist zu lesen: «Das RGSK hält fest, dass im urbanen Kerngebiet darauf zu achten sei, dass die bestehenden Flächen für gewerbliche und/oder industrielle Nutzung erhalten werden können. Die Stadt Bern erarbeitet momentan eine Studie zur Zukunft des Werkplatzes Bern, die sich den Bedürfnissen des Gewerbes und der Industrie widmet.» Auch im kantonalen Richtplan und im STEK 2016 ist festgelegt, dass bestehende Flächen für gewerbliche und/oder industrielle Nutzung erhalten werden sollen. Als Beteiligte am Projekt «Zukunft des Werkplatzes Bern» wissen wir, dass für die entsprechende Nutzung keine namhaften, als Ersatz für das Areal Weyermannshaus West geeignete Flächen auszumachen sind. Das Dokument «Erläuterungen zur Erhöhung des Wohnanteils» ist nicht nur kein Nachweis im Sinne der oben besagten Anforderungen des kantonalen Richtplans, sondern in seiner Gesamtheit zu hinterfragen. Ohne dasselbe aber ist der Richtplan mangelhaft.</p>	A	Wird zur Kenntnis genommen.
469	QBB	Abstimmung	<p>Siedlung – Nutzungsmass: auf Verkehrsinfrastruktur abstimmen</p> <p>In den Grundsätzen wird festgehalten, dass das Nutzungsmass auf die Verkehrsinfrastruktur abgestimmt werden soll. Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist bei einem Innenentwicklungsvorhaben von dieser Grössenordnung DAS kritische Moment. Die Anmerkungen der QBB zu den einzelnen Massnahmen weisen in verschiedenen Punkten darauf hin. Die QBB empfiehlt der Stadt Bern die Erschliessungsfragen auf Stufe Nutzungsplanung zu bearbeiten und so den betroffenen Dritten adäquate Mitwirkungsmöglichkeiten anzubieten.</p>	B E	Die Anregung wird berücksichtigt, Erschliessungsfragen sind ein zentrales Thema in den Arealplanungen (z.B. Mobilitätskonzepte und Festlegung eines Fahrtenkontingents oder der Anzahl Parkplätze für den MIV in Überbauungsordnungen, Abstimmung auf Infrastrukturprojekte im ÖV, Sicherung neuer Fuss- und Veloverbindungen).

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			Die QBB befürchtet, dass die Verkehrserschliessung andernfalls zum politischen Stolperstein des Richtplans werden könnte.		
470	NBW	Abstimmung	<p>Siedlung:</p> <p>Ziele: Dass sich der ESP Ausserholligen zu einem „Bildungsstandort von regionaler und überregionaler Ausstrahlung“ entwickeln wird, liegt in der Natur der Sache, mit dem geplanten FH-Campus. Dass er auch zu einem Sport- und Freizeit-Standort mit regionaler und überregionaler Ausstrahlung werden soll, können wir nur unterstützen, wenn entsprechende Massnahmen (oder das Unterlassen von Massnahmen!) verhindern, dass sich dieses zusätzliche Publikum via MIV bewegt. Die Stadt Bern darf sich, erst recht nicht angesichts des fast nicht zu toppenden öV-Angebots im Perimeter, nicht dazu verpflichtet fühlen, Freizeit-MIV-Infrastruktur bereitzustellen — genauso, wie es umgekehrt ja offensichtlich auch keine Verpflichtung gibt, Leuten, die nicht im Auto unterwegs sind, in ländlichen Regionen eine Top-öV-Struktur bereitzustellen.</p>	A	Wird zur Kenntnis genommen.
471	NBW	Abstimmung	<p>„Die bauliche Dichte und die Nutzungsdichte werden in einigen Teilgebieten deutlich erhöht sowie auf die Verkehrsinfrastruktur und Umweltverträglichkeit abgestimmt.“ Was dieser Satz genau sagen will, verstehen wir nicht, obwohl das Thema am Ende von Seite 19 noch einmal aufgenommen wird.</p> <p>Nach unserem Verständnis werden die verschiedenen Parameter wechselseitig aufeinander abgestimmt. Oder dürfen wir davon ausgehen, dass die Verkehrsinfrastruktur in dem Sinn restriktiv maximiert wird, wie wir uns dies im vorderen Abschnitt gewünscht haben? Das wäre sehr erfreulich. Und was umweltverträglich ist, wird je nach Prioritätensetzung und politischer Agenda anders definiert. Welche Kriterien und Grenzwerte hat man im Fall hier festgelegt? Das müsste klar sein und zur Diskussion gestellt werden.</p>	A	<p>Der Satz bedeutet, dass das Nutzungsmass mit dem Richtplan in den Teilgebieten soweit erhöht wurde, wie dies aufgrund der Verkehrsinfrastrukturen möglich und für die Umwelt verträglich ist.</p> <p>Die Ziele und Grundsätze zur Verkehrsinfrastruktur sind in Kapitel 3.4 abgebildet.</p>

3.3 Wirtschaft

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
560	BG Post	Wirtschaftlichkeit	Seite 15: Stadtraum — Arbeiten und Wohnen im Einklang entwickeln (1. Abschnitt) Bitte Text ergänzen: Neue Vorhaben sorgen für eine qualitätsvolle und wirtschaftlich tragbare, Innenentwicklung,	B	Die Anregung wurde aufgenommen. Der Leitsatz zum Stadtraum in Kapitel 2.2 wurde angepasst.
561	QBB WBG	Vermarktung	Begleitmassnahmen – W1 Vermarktung Flächen für Arbeitsnutzungen Diese Massnahme sollte ergänzt werden: Die Eigentümerschaften melden verfügbare Flächen ebenfalls der Stadtberner Koordinationsstelle für Zwischennutzungen (ISB).	B	Die Anregung wurde aufgenommen, Massnahme W.1 wurde angepasst.
562	QVHF	Lärm	Gemäss dem Bericht soll produzierendes Gewerbe weiter einen Platz haben. Der QVHF begrüsst diese Absicht, hält sie aber schwer erfüllbar. Die freien Flächen fehlen. Bei der Umgestaltung von bestehenden Gewerbeflächen (zum Beispiel W01, W08 und W09) muss der Lärmschutz beachtet werden (Massnahme S.5).	B E	Der Anregung wird bereits im Richtplan und in den grundeigentümergebundenen Arealplanungen Rechnung getragen (siehe Massnahmen S.1 – S.5)
563	QBB	Gewerbe	Siedlung / Wirtschaft – Grundsätze Nutzungsmischung: in allen Teilgebieten anstreben Der Richtplan hält fest, dass das ansässige Gewerbe sinnvoll zu integrieren sei und der „zweite Sektor durch ein ausreichendes Flächenangebot für Handwerks- und (produzierende) Gewerbebetriebe“ zu fördern sei. Die QBB begrüsst diese Aussagen. Leider fehlen konkrete Angaben dazu, welche Entwicklungsperspektiven dem Gewerbe planerisch, baulich und bezüglich Lärmemissionen im ESP angeboten werden. Das produzierende Gewerbe braucht gewisse Voraussetzungen (Flächen, Lärmzonen etc.), insbesondere in Kombination mit Wohnnutzungen. Bei den zum Teil bereits weit fortgeschrittenen Arealentwicklungen ist nicht ersichtlich, wo diese Flächen überhaupt noch zur Verfügung stehen. Eine Aufwertung des Gebiets führt in den meisten Fällen auch zu höheren Mieten für das Gewerbe. Der Richtplan zeigt nicht auf, wie das ansässige industriell-produzierende Gewerbe erhalten werden kann.	B	Die Anregung wurde aufgenommen und Kapitel 3.2 sowie Massnahme S.5 (Ermöglichung der Koexistenz von Gewerbe- und Wohnnutzung) ergänzt. Im Perimeter des Richtplans finden sich zahlreiche Teilgebiete mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten, so auch Gebiete, in denen Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen deutlich überwiegen (siehe Teilkonzeptkarte Siedlung und Tabelle 2 zu Nutzungsmass und Verteilung der Nutzungsart). Der Richtplan ermöglicht eine massive Erhöhung der Arbeitsnutzungen. Das Potenzial für Arbeitsnutzungen steigt von heute 257'000 m ² oberirdischer Geschossfläche (GfO) auf neu 420'000 m ² GfO. Die Koexistenz von gewerblichen und anderen Nutzungen wird baurechtlich bereits in hohem Masse in den laufenden grundeigentümergebundenen Arealplanungen berücksichtigt; die baurechtlichen Vorschriften in den gemischt genutzten Gebieten werden gewerbefreundlich ausgestaltet. Im Areal Weyermannshaus West (Gebiet WW.2 des Richtplans) sind knapp 10% der Fläche ausschliesslich Industrie- und Gewerbenutzungen vorbehalten und der Industrie- und Gewerbezone zugewiesen. Für die restliche Fläche sind Mischnutzung und die gewerbefreundliche Lärmempfindlichkeitsstufe III vorgesehen. Die Erdgeschosse sind dabei zu grossen

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
					<p>Teilen für Nichtwohnnutzungen reserviert. Die heute im Gebiet ansässigen Gewerbenutzungen sind baurechtlich weiterhin möglich, was mit Lärmmessungen nachgewiesen wurde.</p> <p>Auch die Planung zum ewb/BLS-Areal (Gebiete AM.1 und AM.2 des Richtplans) ermöglicht neben der gewerblichen Nutzung durch ewb zusätzliches kleinteiliges Gewerbe.</p> <p>Es ist darauf hinzuweisen, dass die Stadt nicht die einzige Akteurin im ESP Ausserholligen ist: Der Kanton Bern verfolgt das Ziel, in den ESPs in erster Linie Arbeitsplätze mit hoher Wertschöpfung anzusiedeln und die Zonenvorschriften für Arbeiten und Wohnen gezielt zu flexibilisieren. Die privaten Grundeigentümerschaften entscheiden letztendlich, wem sie mittel- und langfristig ihren Boden abgeben bzw. ihre Räumlichkeiten vermieten.</p>
564	SP	Gewerbe	<p>3.2 Wirtschaft</p> <p>Der ESP Ausserholligen soll auch weiterhin ein attraktiver Standort für Arbeitsplätze sein. Wir begrüssen die angestrebte Steigerung der Flächeneffizienz bei der Arbeitsstättenentwicklung, etwa durch mehrgeschossige Gewerbebauten und eine funktionale Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten. Die Förderung des zweiten Sektors unterstützen wir sehr. Handwerks- und produzierende Gewerbebetriebe müssen auch zukünftig im Perimeter Platz haben.</p>	A	Wird zur Kenntnis genommen.
565	GLP	Gewerbe	<p>Der Richtplan hält richtigerweise die Erhaltung der ansässigen Handwerks- und Gewerbebetriebe fest. Es fehlen jedoch konkrete Aussagen über die planerischen, baulichen und lärm-technischen Massnahmen, um dem Gewerbe Entwicklungsperspektiven zu bieten. Beispielsweise sollten Randzonen (beispielsweise gegen die Auto- oder Eisenbahn) für das Gewerbe ausgeschieden sowie mit baulichen Vorgaben Inseln für das produzierende Gewerbe auch innerhalb der Wohnnutzungszonen geschaffen werden. Die Aufwertung des ESP wird auch zu höheren Mietzinsen und somit Verdrängungseffekten (bspw. durch das Verkaufsgewerbe) führen.</p> <p>Insgesamt zeigt der Richtplan nicht zureichend auf, wie das ansässige produzierende Gewerbe erhalten werden kann.</p>	B	Siehe Stellungnahme zu Nr. 563.
566	NBW	Gewerbe	<p>Leitsätze:</p> <p>Stadtraum: Das Bekenntnis zum sekundären Gewerbe fällt etwas lau aus: Der ESP biete Entwicklungsperspektiven für ansässige und neue Unternehmen des zweiten und dritten Sektors. Vielleicht wünschen sich ja manche (ansässigen) Unternehmen nicht Entwicklungsperspektiven, sondern einfach die Gewissheit, dass auch sie willkommen sind respektive nicht verdrängt werden, und die erhalten sie so nicht. „Unterschiedliche Entwicklungsgeschwindigkeiten sind zugelassen und werden gefördert.“ Wir gehen davon aus, dass sich diese Feststellung auf die Überbauung des Perimeters bezieht, und in dem Fall</p>	B	Siehe Stellungnahme zu Nr. 563.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			geht es weder um ein Zulassen noch ein Fördern, sondern die unterschiedlichen Tempi ergeben sich aus dem Zeithorizont der Projektumsetzungen. Umso wichtiger ist es, wichtige Eckpunkte rechtzeitig und nicht zum Schaden für die (später) Betroffenen festzulegen.		
567	NBW	Gewerbe	Grundsätze: Unter den Leitsätzen wollte man dem (ansässigen) Gewerbe Entwicklungsperspektiven bieten, jetzt geht es darum, dass es sinnvoll integriert wird. Auch dies ist eine sehr unverbindliche Zielsetzung. Wir wünschen uns an passender Stelle im Richtplan die simple Feststellung, dass Gewerbebetriebe weiterhin erwünscht sind. — Und zwar auch „nicht-innovative“. Auch Sie gehören zur Vielfalt, zumindest in Bern West. Vielleicht sind die Bemerkungen zum Gewerbe unter 3.1 auch ganz einfach am falschen Ort und darum zu streichen?	B	Siehe Stellungnahme zu Nr. 563.
568	NBW	Gewerbe	Hier finden sich Aussagen zum Gewerbe, die für uns in die richtige Richtung gehen. Allerdings haben wir die Befürchtungen, dass sich das Ziel, bestehende Unternehmen zu halten, aus dem einfachen Grund nicht erreichen lässt, weil sie durch die jetzt anlaufenden Veränderungen und Entwicklungen überrollt werden und längst weg sind, wenn man das Versprechen einlösen möchte. Es bräuchte an dieser Stelle auch noch die Versicherung, dass auch Flächen für Emissionen produzierende und für finanziell wenig potente Betriebe freigehalten/zur Verfügung stehen werden.	C	Die Stadt kann kein Versprechen abgeben, dass Flächen für Betriebe freigehalten werden. Die Vergabe des Landes liegt in der Kompetenz der privaten Eigentümerschaften. Siehe auch Stellungnahme zu Nr. 563.

3.4 Freiraum, Stadtökologie und Stadtklima

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
90	QBB WBG	Zustimmung	3.3 Freiraum, Stadtökologie und Stadtklima Die QBB / WBG begrüsst, dass differenzierte, vielfältige, vernetzte und zugängliche Freiräume geschaffen werden sollen. Sie begrüsst die Öffnung des Stadtbachs an verschiedenen Stellen.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
91	QBB WBG	Viadukt- raum	Gleichzeitig zeigt der Richtplan auch, dass die Nutzungsansprüche für einige Räume sehr divers sind. Insbesondere der Viaduktraum droht so zu einer undefinierten Melange zu werden. Ist er nun „Stadtloge“, attraktiver Aufenthaltsort, Sportplatz oder Verkehrsinfrastrukturort für öV (Wendeschlaufen) und Veloparkplätze? Eine klarere Zuordnung und Differenzierung der verschiedenen Freiräume und Freiraumabschnitte könnte die Qualität steigern.	E	Das Anliegen wird aufgenommen und stufengerecht bearbeitet. Im Rahmen der laufenden Arbeiten zur Gestaltung des Viaduktraums wird den vielfältigen Nutzungsbedürfnissen bestmöglich Rechnung getragen und eine Differenzierung sowie Zuordnung der Räume vorgenommen.
92	QBB WBG	Viadukt- raum	Genehmigungsmassnahmen – Gestaltung Viaduktraum Sportlich-spielerische Nutzungen sollten in der Massnahme F1 als Gestaltungselement ebenfalls explizit erwähnt werden. Der Viaduktraum eignet sich für solche Nutzungen und bietet diesen Schutz vor Regen. Siehe auch Massnahme F4, welche eine mögliche Verschiebung der Skateanlage in den Viaduktraum enthält. Teile des Viaduktraums können mit jugendlich-sportlichen Nutzungen aktiviert und belebt werden. Die Erfahrung am Europaplatz zeigt, dass dies gut funktioniert. Der Europaplatz könnte Vorbild für die lebendige und unkomplizierte Nutzung durch Jugendliche und junge Erwachsene (Skateboarden, Scooten, sich treffen, sich verpflegen, sich aufhalten) sein. Diese soll unbedingt auch in Zukunft ermöglicht und gefördert werden. Der Viaduktraum muss ein Raum ohne Konsumzwang bleiben. Bei der Gestaltung und Nutzung ist darauf zu achten, dass die Sichtbeziehungen gewährleistet sind. Damit der Viaduktraum „zum Fliegen kommt“ ist eine ausreichende Personendichte notwendig. Diese ist allenfalls nicht von Beginn an gegeben. Der Belebung des Freiraums während der Bauzeiten und Etappenstände ist erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken. Viaduktraum Nord: Der angestrebte Charakter des Viaduktraums Nord ist noch unklar. Hier treffen sehr viele Anforderungen aufeinander (öV, Veloparking, MIV-Parkplätze, urbaner Raum für Aufenthalt etc.). Mit den Vorschlägen der QBB zur Linienführung der Postautolinen könnte der Raum zumindest etwas klarer definiert werden (siehe Mobilitätshub / M3a).	E	Siehe Stellungnahme zu Nr. 91
93	SP H SP	Viadukt- raum	F.1: Bei der Gestaltung des Viaduktraumes sind auch Bewegungsmöglichkeiten für alle Generationen vorzusehen.	E	Siehe Stellungnahme zu Nr. 91
94	Toj	Viadukt- raum	Die lebendige und unkomplizierte Nutzung des Europaplatzes durch Jugendliche und junge Erwachsene (Skateboarden, Scooten, sich treffen, sich verpflegen, sich aufhalten) soll unbedingt auch in Zukunft ermöglicht und gefördert werden. Der Platz wurde bisher sehr autonom und selbstbestimmt durch Jugendliche angeeignet und belebt, was sonst an kaum einem anderen Ort in der Stadt Bern in dieser Form möglich ist. Diese Platzqualität für Jugendliche darf auf keinen Fall aufgegeben oder behindert werden.	E	Siehe Stellungnahme zu Nr. 91

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
95	QM3	Viadukt- raum	Der südliche Teil des Europaplatzes soll über eine attraktive Gestaltung verfügen und für den ganzen Viaduktraum soll ein offenes, qualitätssicherndes Verfahren durchgeführt werden.	E	Die Attraktivierung wird angestrebt. Die Verfahren werden in der Umsetzung ausgewählt.
96	QM3	Viadukt- raum	Für die Vermeidung eines Unortes (subjektive Sicherheit) braucht es eine attraktive Belebung und Beleuchtung des Viaduktraumes, insbesondere zu Abend- und Nachtzeiten. Durch günstige Quadratmeterpreise ist eine Belebung zu ermöglichen.	E	Ziel der bereits laufenden Arbeiten zum Viaduktraum ist, einen attraktiven, belebten Raum zu ermöglichen.
97	GB	Viadukt- raum	Grün- und Freiraum (Viadukt) Auch hier fordern wir deshalb ein Konzept, dass sich mit der Frage der Nutzung dieses Raumes detailliert auseinandersetzt. Zu begrüssen wäre ein qualitätssicherndes Verfahren, z.B. in Form eines offenen Projekt- oder Ideenwettbewerbs, welches kreative Nutzungen und Visionen zutage bringt.	E	Siehe Stellungnahmen zu Nr. 91, 95, 96
98	GB	Viadukt- raum	Ein zentraler öffentlicher Raum soll der Raum unter dem Viadukt sein. Dieser Ort ist tendenziell dunkel und kann auch schlecht begrünt werden. Wir haben gewisse Zweifel, dass hier eine lebendige Piazza entstehen kann, wo sich Menschen treffen und verweilen. Trotzdem bietet dieser Raum Potenzial für z.B. wettergeschützte Nutzungen. (Ausweitung des Skateparks, Open-Air Fitnessgeräte oder Platz für einen Markt oder kulturelle Veranstaltungen). Zudem sehen wir ein gewisses Konfliktpotential durch die Überlagerung von Freiraum und öV Linien unterhalb des Viadukts.	E	Mit der Neugestaltung des Viaduktraums soll ein einladender Ort entstehen. Siehe Stellungnahmen zu Nr. 91 und 96
99	SWB	Viadukt- raum	Der öffentliche Raum und die «Stadtlaube» Ein besonderes Augenmerk muss sicher auf die öffentlichen Räume gelegt werden und dabei steht die «Stadtlaube» zuoberst. An der «Stadtlaube» hängen verschiedene Gebiete.	E	Mit der Neugestaltung des Viaduktraums soll ein einladender Ort entstehen. Siehe Stellungnahmen zu Nr. 91 und 96
100	HdR	Viadukt- raum	Zum Viaduktraum: Der Europaplatz und seine direkte Umgebung sind zusammen mit dem Haus der Religionen das Herzstück des ESP Ausserholligen. Die geplante ersatzlose Aufhebung der Parkplätze im südlichen Teil des Europaplatzes und die Aufwertung des gesamten Viaduktraums unterstützen wir sehr (F.1, S. 61). Damit wird eine langjährige Forderung des Stiftungsrates erfüllt. Wir erwarten, dass der gesamte Viaduktraum im selben Zeitraum neugestaltet wird. Deshalb sind wir mit dem Realisierungszeithorizont 2031 —2035 (M.10b, S. 68) nicht einverstanden. Wir erwarten, dass die Neugestaltung des südlichen Viaduktraumes ebenfalls im Zeitraum 2020-25 erfolgt. Eine andere zeitliche Planung wäre ein Widerspruch zum Zeithorizont der Massnahme F.1 (S. 61).	B	Die Anregung wurde aufgenommen und der Realisierungshorizont auf 2026-30 geändert. Aufgrund der zeitlichen Abhängigkeiten zum Projektumfeld im Norden (Realisierung und Erschliessung Campus der Berner Fachhochschule, Realisierung Fuss- und Velounterführung, Anbindung an neue Haltestelle Europaplatz Nord, Anbindung Areal ewb/BLS), wurde der nördliche Teil des Viaduktraums in den Planungen prioritär behandelt und dem südlichen Teil des Viaduktraums vorgezogen. Am Gesamtvorhaben, den ganzen Raum unter dem Viadukt zwischen dem Bremgarten- und dem Könizbergwald aufzuwerten, ändert dies aber nichts.
101	SP BB SP H	Viadukt- raum	Wir begrüssen die Öffnung und Neugestaltung des Raumes unter dem Viadukt (S.24). Für uns ist unabdingbar, dass auch der Viaduktraum südlich des Europaplatzes zeitgleich und mit der gleichen Sorgfalt wie der nördliche Teil gestaltet wird und der Öffentlichkeit zur Nutzung zur Verfügung steht. Im Richtplan ist der Raum südlich des Europaplatzes vor	E	Die laufenden Arbeiten zum Viaduktraum beziehen sich auf den gesamten Raum. Siehe Stellungnahme zu Nr. 100

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			allem als Infrastruktur-Anlage vorgesehen. Diese eindimensionale Ausrichtung lehnen wir ab. Sie bildet keine Basis für einen attraktiven Stadtraum.		
102	KMU HIV	Viadukt- raum	Freiraum – Qualitäten ausbauen: Eine attraktive Nutzung der Räume unter dem Autobahnviadukt ist realitätsfremd, was sich bereits beim Europaplatz erwiesen hat. Dies wird auch künftig nicht funktionieren. Das Versprechen von neuen Freiräumen für angrenzende Stadtteile ist fraglich, da solche von der Bevölkerung von distanzierten gewachsenen Quartieren mit eigenen Zentren kaum je genutzt werden.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
103	AG	Viadukt- raum	Freiraum – Qualitäten ausbauen: Eine attraktive Nutzung der Räume unter dem Autobahnviadukt ist schwierig zu bewerkstelligen, wie das Beispiel Europaplatz zeigt. Wir beurteilen es denn auch als kritisch, dass neue Freiräume für angrenzende Stadtteile von der Bevölkerung aus Quartieren, die eigene Zentren aufweisen, genutzt werden.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
104	GLP	Viadukt- raum	Für die StadtbewohnerInnen ist es wichtig, dass die Areale und insbesondere der Raum unter dem Autobahnviadukt mit dem Richtplan zugänglich und nutzbar gemacht werden. Zentral sind dabei insbesondere die Unterführungen, welche das Areal der Fachhochschule mit dem Europaplatz und dem Steigerhubel verbinden sowie eine publikumsattraktive Nutzung der Erdgeschosses in den Neubauten.	E	Basierend auf dem Richtplan sollen öffentliche Räume und Areale zugänglich gemacht, aufgewertet und verbunden werden sowie durch Nutzungen attraktiviert werden.
105	GSL	Viadukt- raum	Mit den belebten Räumen unter dem Autobahnviadukt welche sich von Nord nach Süd durch das gesamte Quartier erstreckt wird aus einer Schwäche eine Stärke für das Quartier Ausserholligen geschaffen.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
106	QBB WBG	Vernet- zung	Genehmigungsmassnahmen – F14 Vernetzung ökologischer Naturwerte Zur Vernetzung zwischen Bremgarten- und Könizbergwald sollte explizit auch für Kleintiere ein Korridor bereitgestellt werden. Es braucht verschiedene Trittsteine im Gebiet, welche untereinander vernetzt sind. Die im Perimeter vorgesehene Vernetzung der vorhandenen Grünflächen wird begrüsst.	B	Die Anregung wurde aufgenommen. Kleintiere wurden in Massnahme F.14 ergänzt. In den Planungsvorlagen zu den jeweiligen Arealentwicklungen wird der Anteil naturnaher Lebensräume gemäss Biodiversitätskonzept der Stadt Bern sichergestellt, so dass die Voraussetzungen zur Vernetzung bereitgestellt sind und umgesetzt werden können. Die Durchlässigkeit für Kleintiere wird durch die geplanten Grünflächen verbessert.
107	NBW	Vernet- zung	„Die Räume unter dem Autobahnviadukt (...) verbinden vormals getrennte (...) Wälder.“ Schön wär's! Die Wälder bleiben natürlich getrennt. Wichtiger als diese Bemerkung ist uns aber die Feststellung, dass eine Verbindung zwischen diesen Wäldern in Zusammenhang mit Freiraum belanglos ist: Niemand hat das Bedürfnis, vom einen Wald in den anderen zu wechseln. Die Leute haben/hätten aber das Bedürfnis, aus dem Quartier jeweils in den einen oder anderen der beiden Wälder zu gelangen. Sehr wichtig wäre die erwähnte Verbindung hingegen bezüglich ökologischer Infrastruktur. Darauf haben wir in unseren oben erwähnten ÜO Mitwirkungen bereits hingewiesen.	A	Mit der Entwicklung des Viaduktraums geht die Schliessung einer Netzlücke im Wander-, Fussweg- und Velonetz einher. Mit diesem Projekt werden die attraktiven Naherholungswälder Könizbergwald und Bremgartenwald der Stadt Bern angebunden. Der Bevölkerung, aber auch Arbeitnehmenden, wird somit ein grösserer Aktions- und Erholungsradius zur Verfügung gestellt.
108	SBB	Urban	Sachverhalt 3: Seite 61, Massnahme F.2 Neuer Grünraum und urbaner Freiraum im Areal Weyermannshaus Ost.	C	Der Begriff «urban» wird beibehalten, um zu signalisieren, dass es sich beim Freiraum im süd-

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			Antrag 3: "Urbaner" sollte gestrichen werden.		westlichen Bereich des Areals um einen Freiraum für städtisches Leben handelt. Der Begriff «urban» wird auch in der Teilkonzeptkarte Freiraum, Stadtökologie und Stadtklima verwendet. Der Anregung kann nicht entsprechen werden.
109	BG Post	Stadtbach	Seite 26: Plan (Teilgebiet Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus) Feststellung: Warum wird der Stadtbach auf dem Teilgebiet Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus NICHT renaturiert, bzw. geöffnet	A	Im Rahmen des Wettbewerbs zur Sanierung des Weyerlis hat eine Interessensabwägung stattgefunden. Weil der Verlust an Liegefläche bei einer Bachöffnung gross wäre und tiefe Abgrabungen nötig wären, wird auf die Öffnung des Stadtbachs im Weyerli verzichtet.
110	SP BB SP NBW	Stadtbach	Der Stadtbach ist vollumfänglich freizulegen. Eine Ausnahme mag im Areal des Freibads Weyerli noch denkbar sein, aber nicht im Bereich der Tankanlagen und nicht bei den Grundstücken von Shell gegen Osten. Hier ist die Öffnung des Stadtbachs zwingend einzuplanen. Für den Stadtbach wünschen wir uns mutigere Aussagen. Damit lautet der erste Satz im Block Stadtbach: Der Stadtbach wird ausgedolt. Wir fordern, dass der Stadtbach offen geführt wird, wenn nicht absolut zwingende Gründe dagegen sprechen. Bei den ewb-Tanks und auf den Grundstücken von Shell soll die Öffnung des Stadtbachs zwingend sein. Warum die Freilegung gemäss F.3 auch bei den ewb-Tanks und bei den Shell-Grundstücken einzig eine Option sein soll, erschliesst sich uns nicht. Und dass der Bach „in einem offenen Gerinne geführt“ werden soll, hat wenig mit naturnah zutun. Der Bach muss renaturiert werden. Das unter „3.4 neu“ Geschriebene ist erstens natürlich nur eine Skizze, und zweitens ganz sicher nicht als abschliessende Aufzählung der anzusprechenden Themen gedacht	B E	Der Stadtbach soll dort freigelegt werden, wo dies möglich und sinnvoll ist. Im Gebiet Weyermannshaus Ost ist dies vorerst nördlich des Campus-Areals bis zur Parzelle Shell der Fall. Auf der Höhe von Shell sind die Platzverhältnisse für die Öffnung des Stadtbachs sehr begrenzt: Aufgrund der Leistungssteigerung Bern West wird Shell künftig keinen Anschluss mehr an die Bahngleise haben. Als Ersatz braucht es südlich des Gebäudes eine neue Anlieferung für Shell, so dass die Fläche für eine Öffnung und einen naturnahen Verlauf des Stadtbachs weiter reduziert wird. Ausserdem wäre der Höhenunterschied zwischen Stadtbach und umliegendem Terrain in diesem Bereich sehr gross; die Uferböschung wäre sehr steil und wenig attraktiv. Zudem müsste der Stadtbach verlegt werden, was aktuell finanziell nicht tragbar ist. Falls eigentumsrechtlich, technisch und finanziell möglich, strebt die Stadt eine weitergehende Öffnung des Stadtbachs an. Dies wird in den weiteren Planungen geprüft. Siehe auch Stellungnahme zu Nr. 109.
111	QBB WBG	Spielplätze	Freiraum, Stadtökologie und Stadtklima – Spielplatzangebot ausbauen Die QBB begrüsst die Umnutzung der Parzelle südlich der Galenica zu einem öffentlichen Spielplatz.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
112	QBB WBG	Spielplätze	Teilkonzept Freiraum – Spielplätze Der Spielplatz beim neuen Quartierplatz Ladenwandweg fehlt auf der Karte und sollte ergänzt werden. Der bestehende Spielplatz im Weyerli ist am falschen	B	Analog zur Spielplatzplanung der Stadt Bern sind in der Teilkonzeptkarte Freiraum, Stadtökologie und Stadtklima nur die «städti-

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			Ort eingezeichnet.		<p>schen» Spielplätze eingetragen. Als städtische Spielplätze gelten die öffentlichen Spielplätze sowie jene auf Schularealen, bei Kindergärten und in Freibädern sowie Abenteuerspielplätze. Die Legende der Teilkonzeptkarte wurde präzisiert.</p> <p>Die Spielangebote im ewb/BLS-Areal werden dereinst von privaten Trägerschaften erstellt und deshalb nicht in der Karte eingetragen.</p> <p>Die Anregung zum Spielplatz Weyerli wurde aufgenommen und der Standort in der Teilkonzeptkarte angepasst.</p>
113	SP BB SP H	Spielplätze	<p>Auch die Spielplätze sind weitgehend vergessen gegangen, die Planung muss dahingehend verbessert werden.</p> <p>Wieso sind beim «Netz von Spielplätzen und Spielflächen» (S. 24) auf den Plänen (S. 26/27) nur die Standorte Galenica und Weyermannshaus Ost aufgeführt?</p> <p>Mit lediglich zwei Standorten kann nicht von einem Netz gesprochen werden.</p>	B	<p>Analog zur Spielplatzplanung der Stadt Bern sind in der Teilkonzeptkarte Freiraum, Stadtökologie und Stadtklima nur die «städtischen» Spielplätze eingetragen. Diese werden von privaten Spielangeboten ergänzt, was zusammen ein Netz ergibt.</p>
114	SP	Spielplätze	<p>Ebenso fordern wir auf dem ganzen Perimeter verteilte zusätzliche Spielflächen und -plätze.</p>	B	<p>Im Rahmen der Wohnüberbauungen werden zusätzliche Spielplätze und Spielflächen geschaffen, die gemäss kantonalem Baugesetz zu erstellen sind.</p>
115	SP BB SP NBW	Spielplätze	<p>F.10: Spielplatz am westlichen Rand von Weyermannshaus West</p> <p>Bei der Unterversorgung des Untermattquartiers an Spielflächen ist ein Realisierungshorizont von 2025 bis 2030 zu lang. Der Spielplatz ist so rasch als möglich, spätestens aber bis 2025 zu erstellen.</p> <p>In den Massnahmen ist darum festzuhalten, wie und wo bis dahin anderweitige (provisorische?) Angebote bereitgestellt werden.</p> <p>Die richtige Bezeichnung wäre im Übrigen Spielplatz Untermatt, da sowohl der Spielplatz als auch das Areal bis zur Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus Teil des Untermattquartiers sind.</p>	B	<p>Die Anregung wurde aufgenommen und Massnahme F.10 angepasst. Zu beachten ist jedoch, dass der Realisierungshorizont abhängig ist vom Landerwerb. Wann dieser möglich ist, kann heute nicht abschliessend beurteilt werden. Der angegebene Realisierungshorizont dient der Orientierung. Die Stadt wird darum bemüht sein, den Spielplatz nach dem Kauf so rasch wie möglich zu realisieren.</p>
116	DOK	Spielplätze	<p>Freiraum / öffentlicher Raum / Spielplätze</p> <p>Die mit dem Richtplan beabsichtigte Neustrukturierung und Verdichtung wird zweifelslos die Areale grundlegend verändern und die benachbarten Quartiere massiv beeinflussen. Hier wird ein neues Stück (beispielbare?) Stadt geplant. Mit dem Richtplan wird der Wohnnutzungsanteil erhöht, der öffentliche Raum wird somit auch Wohnumfeld und Erschliessungsraum/Durchgangsraum zu benachbarten Wohnliegenschaften sein.</p> <p>Die Richtplanung gibt allerdings erst die groben Rahmenbedingungen vor. Konkrete Aussagen punkto Nutzungsmix und Gestaltung des Freiraums/der öffentlichen Räume werden in den Wettbewerben resp. in der Projektentwicklung folgen. Unser Anspruch an die Planung resp. an die weiterführenden Planungsinstrumente ist, dass eine hohe Wohnumfeld- und Freiraumqualität angestrebt wird. Dazu braucht es weitergehende verbindli-</p>	B	<p>Die Anregung ist berücksichtigt, in den Arealplanungen wird eine adäquate Wohnumfeld- und Freiraumqualität angestrebt.</p> <p>Mit der Entwicklung des ESP Ausserholligen sind zahlreiche neue Wohngebiete geplant. Diese beinhalten kinder- und spielfreundliche Räume gemäss kantonaler Baugesetzgebung, ansonsten sind die Wohnüberbauungen nicht bewilligungsfähig.</p> <p>Das Netz von Spielplätzen und Spielflächen in Ausserholligen setzt sich aus privaten und öffentlichen/städtischen Angeboten zusammen. Die privaten Angebote</p>

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>che qualitative Kriterien, damit trotz zunehmender Dichte Spielräume (im räumlichen wie im übertragenen Sinne) neu geschaffen, gefördert und erhalten bleiben.</p> <p>Kinder- und spielfreundliche Räume sind u.a. anregend, verschiedenartig, gestaltbar, gut zugänglich, für Kinder selbstständig erreichbar, verkehrssicher und frei von übertriebener Regulierung. Eine beispielbare Stadt integriert Kinder als NutzerInnen und teilt ihnen mehr Raum zu als einzig gesonderte Spielplätze. Besonderes Potential für einen solchen integrativen Ansatz sehen wir beim neu zu konzipierendem Raum unter dem Viadukt.</p> <p>Wir begrüßen die Festlegung der Spielplätze Untermatt (hier besteht seit Jahrzehnten ein grosses Defizit!) und Weyermannshaus Ost. Jedoch erachten wir diese als nicht ausreichend für das gesamte Areal. Das angesprochene Netz Spielflächen und Spielplätzen" muss dichter und auch räumlich verbindlich verankert sein.</p>		<p>werden nicht in der Karte eingetragen, siehe auch Stellungnahme zu Nr. 112.</p> <p>Der Viaduktraum soll dereinst Platz für Spiel und Begegnung bieten, siehe Stellungnahme zu Nr. 91.</p>
117	QBB	Regenüberlaufbecken	<p>Freiraum, Stadtökologie und Stadtklima – Regenüberlaufbecken</p> <p>Als prioritärer Standort für ein Regenüberlaufbecken wird die Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus genannt. Die QBB spricht sich gegen jeglichen Flächen- und Qualitätsverlust im Weyerli aus.</p> <p>Das Regenüberlaufbecken wirft zudem die Frage auf, von welchem Regenwasser die Rede ist und welche Grauwassernutzungen im Gebiet Weyermannshaus West und Ausserholligen Mitte vorgesehen sind. Von „Leuchtturmprojekten“ wie diesen ist heutzutage eigentlich eine möglichst effiziente Grauwassernutzung zu erwarten.</p>	B	<p>Die Anregung ist bereits berücksichtigt. Der primäre Standort für das Regenüberlaufbecken wird keinen Flächen- oder Qualitätsverlust für das Weyerli zur Folge haben. Das Regenüberlaufbecken wird mit dem Sanierungsprojekt der Sport- und Freizeitanlagen Weyermannshaus Bad koordiniert. Der Standort befindet sich direkt bei den Gebäuden im Nordwesten der Anlage.</p> <p>Im geplanten Regenüberlaufbecken wird Regenwasser aus dem Mischsystem mechanisch vorge reinigt, bevor es den Anforderungen der gültigen Richtlinien entsprechend in ein Gewässer entlastet werden kann. Es handelt sich somit um hoch verdünntes Mischwasser, das nicht als Grauwasser gilt</p> <p>Das Regenüberlaufbecken braucht kein oder nur sehr wenig Trinkwasser. Eine Grauwassernutzung ist somit nicht möglich und nicht sinnvoll.</p>
118	EG	Regenüberlaufbecken	<p>Der Standort des Regenüberlaufbeckens ist noch nicht definitiv geklärt, deshalb ist eine Massnahme unter Lead des TAB und unter Beteiligung der Eigentümergemeinschaft formuliert (F.16). Wir gehen davon aus, dass die Beteiligung der Eigentümergemeinschaft an der Massnahme F.16 irrtümlicherweise eingetragen wurde. Wir sind uns nicht bewusst, dass das Thema in der Eigentümergemeinschaft behandelt werden muss. Vielmehr sind die betroffenen Grundeigentümer (ISB, Post/Bürgergemeinde) rechtzeitig einzubeziehen.</p> <p>Referenz: Richtplan 3.3, Massnahme F.16</p>	B	<p>Der Text wurde angepasst, die Eigentümergemeinschaft wurde aus Massnahme F.16 gestrichen.</p>
119	BG Post	Regenüberlaufbecken	<p>Seite 25: Stadtökologie verbessern, Regenüberlaufbecken (3. Abschnitt) / Seite 26: Plan (Teilgebiet Weyermannshaus West) / Seite 65: F.16. Regenüberlaufbecken Bümpliz Textänderung</p> <p>Antrag: Der sekundäre Standort unter dem Postplatz im Bereich der Arealentwicklung Weyermannshaus West ist zu STREICHEN.</p>	C	<p>Die technische Machbarkeit des Regenüberlaufbeckens am favorisierten, primären Standort im Bereich der Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus ist noch nicht gesichert. Deshalb ist es unerlässlich, dass die Variante</p>

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			Verhandlungen zu einem möglichen Alternativstandort können mit der Eigentümerschaft geführt werden, ist aber nicht im vorliegenden Richtplan zu definieren.		am sekundären Standort unter dem Postplatz als Rückfallebene bestehen bleibt. Dem Antrag kann deshalb nicht entsprochen werden. Sollte der Standort bei der Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus nicht möglich sein, wird die Stadt die Machbarkeit beim Alternativstandort prüfen und Verhandlungen mit der Grundeigentümerschaft aufnehmen. Der behördenverbindliche Richtplaneintrag bindet die Grundeigentümerschaft nicht.
120	GLP	Regenüberlaufbecken	Im Richtplan wird der Bau eines Regenwasserüberlaufbeckens auf dem Gelände der Badeanlage des Weyerli erwähnt. Die GLP erwartet eine Klärung, weshalb der Bau dieses Becken nicht gleichzeitig mit den bereits laufenden Sanierungsarbeiten des Freibads durchgeführt wird (Kostenreduktion, weniger Beeinträchtigung des Badebetriebs). Zudem darf das Becken nicht zu einem Qualitäts- oder Flächenverlust des Freibads führen und es sollte geprüft werden, ob dessen Wasser für die Grauwassernutzung in den neuen Siedlungsgebieten eingesetzt werden könnte.	B	Der Standort für das Regenüberlaufbecken wird keinen Flächen- oder Qualitätsverlust für das Weyerli zur Folge haben. Das Regenüberlaufbecken wird mit dem Sanierungsprojekt der Sport- und Freizeitanlagen Weyermannshaus Bad koordiniert, um Synergien betreffend Kosten und Realisierung zu nutzen. Im Regenbecken fällt kein Grauwasser sondern Mischwasser an, das nicht weiter genutzt werden kann/ darf.
121	SP BB	Nutzung	Die Naherholungsgebiete Könizberg- und Bremgartenwald sowie das Gäbelbachtal sind bereits jetzt stark genutzt. Mit welchen Konzepten und Ideen soll die künftige Nutzung und die Besucherlenkung erfolgen? Sind da Massnahmen wie am westlichen Rand des Könizbergwald bei der Papillonsiedlung geplant? Oder überlässt die Stadtplanung hier alles dem Zufall?	D	Der Richtplan bezieht sich auf den definierten Perimeter - die Wälder und das Gäbelbachtal liegen ausserhalb. Konzepte und Massnahmen für Gebiete ausserhalb des Perimeters würden das vorliegende Instrument für den ESP Ausserholligen überfordern, weshalb darauf verzichtet wurde.
122	SP BB SP H SP	Netz	Neben grossen Freiräumen - wir begrüessen insbesondere die Öffnung des Stadtbaches - braucht es wegen der hohen Nutzungsdichte ein Netz von kleinräumlichen attraktiven Freiräumen in Wohn- und Arbeitsplatznähe. Auf den Plänen (S. 26/27) sehen wir dieses Netz nicht. Wir fordern, dass zusätzliche Grünflächen von hoher ökologischer Qualität erstellt werden.	E	In den Planungsvorlagen zu den jeweiligen Arealentwicklungen wird der Anteil naturnaher Lebensräume von mindestens 15% gemäss Biodiversitätskonzept der Stadt Bern sichergestellt, so dass die Voraussetzungen zur Vernetzung bereitgestellt sind und umgesetzt werden können.
123	VCS	Klimareglement	Aktuell ist das Klimareglement der Stadt Bern in der öffentlichen Vernehmlassung. Es ist für uns schon jetzt klar, dass der ESP Ausserholligen den Anforderungen des Klimareglements nicht genügen wird, wenn er der-einst fertig entwickelt ist. Der VCS Region Bern hofft darum sehr, dass die Stadt Bern vorausschauend plant und die Schwachpunkte des Richtplans ESP Ausserholligen nachbessert.	A	Der Richtplan ESP Ausserholligen basiert auf den Grundlagen, die bei seiner Erarbeitung in Kraft waren (vgl. Kapitel 1.6.). Um neue Grundlagen und Erkenntnisse aller Themen berücksichtigen zu können, sind in Kapitel 5.4 und Massnahme UM.4 die periodische Überprüfung und Fortschreibung des Richtplans vorgesehen.
124	EG EWB	Klimaanalyse	Die Vorgaben hinsichtlich «Stadtklima verbessern» sollen unter anderem aus einer noch zu erstellenden flächendeckenden Klimaanalyse folgen (Klimatopkarte).	A	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			Auf Seite 25 formuliert der Richtplan diesbezüglich das Ziel, dass die Ausrichtung und die Geometrie von Baukörpern die Optimierung von Luftströmen beachten sollen.		
125	EG EWB	Klimaanalyse	Wir sind etwas besorgt, was die möglichen Konsequenzen der Klimaanalysen sein könnten. Die Arealentwicklungen sind zum Teil soweit fortgeschritten, dass die geplanten Gebäude in ihren Dimensionen nicht mehr substantiell für die Stadtklimaoptimierung angepasst werden können. Diese wird nur noch mittels Bäume/Alleen, Begrünungen oder Wasserflächen beeinflusst werden können, aber die Baukörper sind zu einem grossen Teil als gesetzt zu betrachten. Sollte sich aus Sicht Stadtklima auf den Privatarealen Bedarf für Massnahmen ergeben, müssten die entsprechenden Eigentümerschaften frühzeitig miteinbezogen werden. Referenz: Richtplan 3.3, Massnahmen F.11 und F.12	B	Mit den Arbeiten zur Klimaanalyse wurde begonnen. Die Zusammenarbeit mit den Eigentümerschaften ist selbstverständlich.
126	EG EWB	Klima	Dass auf Niveau Richtplan Zielsetzungen unterschiedlicher Richtungen formuliert sind, ist an und für sich noch nicht problematisch. Es könnte aber zu einem Problem werden, wenn konkrete Baugesuche von unterschiedlichen Ämtern/Fachstellen beurteilt werden und diese sich bei ihren Anforderungen auf divergierende Zielsetzungen berufen, die die Bauherrschaft nicht auflösen kann. Es wird deshalb wichtig sein, dass die unterschiedlichen Interessen von Stadtklima und Energieversorgung auf Niveau der Überbauungsordnungen bereinigt werden, damit die Bauherrschaften in ihren Projekten nicht in Clinch mit widersprüchlichen Vorgaben kommen. Der Richtplan sollte hier bereits eine generelle Priorisierung vornehmen. Referenz: Richtplan 3.3, Massnahmen F.11 und F.12	A E	Der Stadt Bern ist bewusst, dass nicht sämtliche Zielsetzung des Richtplans in jedem Fall maximal umgesetzt werden können. Zielkonflikte zwischen Politikbereichen und der Umgang damit sind Teil der täglichen Arbeit der Stadtverwaltung. Die Möglichkeiten zur Erreichung der vielfältigen Ziele des Richtplans müssen bei jedem Einzelareal und konkreten Projekt maximal ausgelotet werden. Prioritäten sind gemäss Einzelfall zu setzen - eine generelle Priorisierung im Rahmen des Richtplans ist nicht sinnvoll und nicht möglich. So müssen beispielsweise in Arealentwicklungen inklusive Überbauungsordnungen und Planerlassverfahren mit Volksabstimmung potenzielle Widersprüchlichkeiten ausgeräumt werden. Die Schaffung/ Aufrechterhaltung von Kaltluftbahnen oder die Reduktion von Hitze und Wärmeinseln können durch unterschiedliche Massnahmen umgesetzt werden. Im Angesicht des zu schnell fortschreitenden Klimawandels und der steigenden Anzahl an Tropennächten in der Schweiz kommt dem Stadtklima eine grosse Bedeutung zu.
127	BG Post	Klima	Seite 25: Stadtklima verbessern (1. Abschnitt) Hinweis / Feststellung: Wir gehen davon aus, dass das Stadtplanungsamt bei der Festlegung der Standorte für die Hochhäuser die hier aufgeführte Begebenheit bereits berücksichtigt hat.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
128	GLP	Klima	Neben urbanen Räumen (wie der Zone unter dem Autobahnviadukt) braucht es im ESP für ein ausgeglichenes Stadtklima ausser der Öffnung des Stadtbachs auch Grünzonen mit grosskronigen Bäumen, ausreichend unversiegelte Flächen sowie Vorgaben an die privaten Grundeigentümer bezüglich Fassaden- und Dachbegrü-	B E	Die dementsprechenden Ziele und Grundsätze sind in Kapitel 3.3 des Richtplans formuliert und werden in laufenden/folgenden grundeigentümergebundenen Planungsverfahren berücksichtigt.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			nung.		
129	GSL	Klima	Die schon sehr konkreten Massnahmen zu Stadtökologie und Stadtklima. Themen wie Kaltluftkorridore, Dach- und Fassadenbegrünung, Entsiegelung der Flächen sowie naturnahe Flächen beispielsweise sind zentrale Themen, die heute in vielen Planungen leider noch nicht immer Eingang gefunden haben.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
130	NBW	Karte	<p>Karte Seite 26/27:</p> <p>Karten jeweils als eine Art Zusammenfassung eines Kapitels sind zu begrüßen, aber leider ist die Karte Seite 26/27 wenig aussagekräftig, stiftet sogar Verwirrung und übertüncht Mängel. Der waagrechte grün schraffierte Streifen markiert gemäss Legende einen urbanen Stadtraum, in Wirklichkeit ist es aber die Hauptverkehrsachse durch das Quartier. Und der senkrechte Streifen führte in der QBB zur naheliegenden Nachfrage, ob er einen Vernetzungskorridor darstelle. Nein, das meint er (natürlich?) nicht.</p> <p>Fast schon ärgerlich sind die Schenkel, die diesem senkrecht verlaufenden Streifen urbanen Stadtraums entspringen. Dass der eine im Norden einen Autobahnabzweiger markiert, ist nicht von Belang, er soll ja nur diese mehrmals hervorgehobene Verbindung zwischen Bremer und Könizberg symbolisieren, und tatsächlich kann man ein paar Schritte im Wald machen, bevor man an der Autobahn steht, auf der Westseite des Viadukts sogar, ohne vorher die Murtenstrasse überwinden zu müssen. Am südlichen Ende hingegen endet der urbane Stadtraum ziemlich kläglich unter dem Ende der Autobahnüberführungen und die Fussgängerin findet sich, wenn sie unter dem Deckel hervorkriecht, nicht an einem Zugang zum Wald, sondern immer noch in einer der ganz hässlichen Ecken von Bern, vor den Zubringern und Ausfahrten der Autobahn. Westlich dieses Autostrassenwirrwarrs hat es in ca. 200 Metern Distanz einen Übergang in den Wald, allerdings ist dann wenig später auch noch die Autobahn zu „unterwinden“, und auf der Ostseite muss man ca. 400 Meter (von der Tramhaltestelle aus gemessen, denn AS3 und A54 sind nicht öffentlich zugänglich und mehrheitlich abgezäunt) und mehrere stark befahrene Strassen hinter sich bringen, bis man an einem Waldrand steht, der den Namen einigermassen verdient.</p>	B	Die Teilkonzeptkarte Freiraum, Stadtökologie und Stadtklima wurde angepasst.
131	BG Post	Halbprivat	<p>Seite 23: Ziele (2. Abschnitt)</p> <p>Bitte Text anpassen: Vielfältig nutzbare und grosszügige öffentliche und halbprivate (statt halböffentliche) Freiräume bieten ...</p> <p>Anmerkung: Das Halböffentlich nehmen wir als äusserst problematisch war. Halbprivat bedeutet, dass die Nutzer eines Gebäudes diese Räume mit ihren Gästen nutzen können, nicht jedoch Drittpersonen alleine.</p>	B	Das Ziel in Kapitel 3.3 wurde entsprechend angepasst.
132	GB	Grünflächen	<p>Neben dem Weyerli sind die Grünflächen rar. Lediglich neben dem BFH-Campus und entlang des Stadtbachs sollen neue Grünflächen entstehen.</p> <p>Wir fordern, dass zusätzliche Grünflächen erstellt werden, die von hoher ökologischer Qualität sind und damit die ökologische Vernetzung im Quartier verbessern.</p> <p>Zudem braucht es im ganzen Perimeter grosszügige Aufenthaltsbereiche, Kinderspielplätze und grössere Spielflächen, welche über die gesetzlich vorgeschriebenen Mindestflächen hinausgehen.</p>	E	<p>Zusätzliche Grünflächen, Freiräume und Spielangebote entstehen im Rahmen der Vorgaben des Richtplans bzw. dem gesetzlich vorgeschriebenen sowie Möglichen. Zu beachten ist, dass die (Verdichtungs-) Ansprüche an den Raum gross und der Platz beschränkt ist.</p> <p>Siehe auch Stellungnahme zu Nr.</p>

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
					122.
133	NBW	FVV	<p>Dass der Perimeter ausgerechnet dort endet, wo eine Reparatur dringend nötig wäre, ist wahrscheinlich Besitz- und anderen Verhältnissen dort geschuldet. Dass die Stadt aber keinen Blick über den Perimeter hinausmacht und im Lauftext des Richtplans diese Strassenbausünde und den grossen Bedarf an einer Sanierung nicht zumindest anspricht, ist nicht zwingend und enttäuscht. Mit M.9 wird immerhin anerkannt, dass die Situation für den FVV im Bereich des Autobahnanschlusses Bern Bümpliz verbessert werden müsse mit einem Zeithorizont von 10 bis 15 Jahren und in M.13b ist von neuen FVV-Verbindungen vom Europa-Platz zum Könizbergwald die Rede. Auf dem Plan 5.58/59 ist allerdings gegenüber heute nicht wirklich eine Verbesserung zu erkennen, auch die Beschreibung tönt nicht gerade vielversprechend. Die Strassenmonster im und am Wald zwischen Bodenweid und Fischermätteli müssten unterschiedener angegangen werden, mit oder ohne ESP.</p>	A	Wird zur Kenntnis genommen.
134	AGG	Biodiversität	<p>S. 23, 3.3 Freiraum, Stadtökologie und Stadtklima S. 26, 27 Teilkonzeptkarte Freiraum, Stadtökologie und Stadtklima Hohe Biodiversität Ein Netz von ökologisch wertvollen Grünräumen, naturnahen Lebensräumen und ein über weite Strecken ausgedolter Stadtbach bilden die ökologische Infrastruktur und sorgen für eine hohe Biodiversität. Naturnahe Flächen erreichen einen Anteil von mindestens 18 % der Fläche des gesamten Perimeters. Mitwirkung AGG Der Anteil an naturnahen Flächen von 18% über dem gesamten Perimeter ist sehr hoch, dessen Umsetzung durch die Aussenraum-Planungsgruppe sichergestellt werden muss. Keinesfalls dürfen auf dem Areal Campus Bern Teile des Baufelds Nord als Bestandteil dieser 18% gerechnet werden, siehe auch perimeterübergreifende Genehmigungsmassnahmen F 13.</p>	E	Die Zielvorgabe von mindestens 18% naturnaher Lebensräume gilt für den Gesamtperimeter. Präzisionen erfolgen im Rahmen der jeweiligen Überbauungsordnungen.
135	NBW	Biodiversität	<p>Freiraum, Stadtökologie und Stadtklima: Vorbemerkung: Wir stellen fest, dass Stadtökologie hier vor allem in einem sozialwissenschaftlichen Sinn verwendet wird: Wie wird aus dem Perimeter des ESP ein lebenswertes Quartier für die Bevölkerung? Im Fokus stehen dabei die Grünflächen und Massnahmen, um die negativen Folgen der Klimaveränderung abzumildern. Weitere Aspekte der Stadtökologie, etwa die Sicht auf die Stadt als Ökosystem und damit (auch) der Umgang mit (nicht erneuerbaren) Ressourcen, werden in anderen Kapiteln abgehandelt. Wir begrüssen natürlich, dass diese Fragen im vorliegenden Richtplan grosses Gewicht haben, halten aber fest, dass das, was sich vereinfacht gesagt unter Biodiversität zusammenfassen lässt und was wir hier, ebenfalls vereinfachend, ökologische Infrastruktur nennen, vor allem nebenbei und oft eher als der Stadtökologie wie oben definiert zudienend abgehandelt wird. Wir schlagen darum eine Aufteilung vor in 3.3 Stadtökologie und neu 3.4 Ökologische Infrastruktur (mit entsprechender Anpassung in der Nummerierung der folgenden Kapitel). Dass damit gewisse Themen — Stichwort Bäume — wahrscheinlich zweimal aufgenommen werden, soll nicht weiter stören, das lässt sich ja auch mit Mobilität, Gewerbe etc. ganz offensichtlich nicht vermeiden.</p>	C	<p>Eine Aufteilung der Inhalte zur Ökologie in zwei Kapitel wird als nicht nötig erachtet. Der Richtplan soll so einfach und verständlich wie möglich formuliert sein. Der Anregung kann nicht entsprechen werden.</p>

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>Auf einige der Themen von 3.3 gehen wir im anschließenden Kapitel „3.4 neu“ ein.</p> <p>Dass der ökologischen Infrastruktur in diesem Richtplan und auch künftig mehr Gewicht zu geben ist als in der Vergangenheit, rechtfertigt sich vor allem aus zwei Gründen, abgesehen von der Tatsache, dass die Biodiversitätskrise wahrscheinlich leider viel dramatischer ist, als wir dies wahrhaben wollen: Im Handbuch „Bern baut“ steht auf Seite 24: „Die ökologische Infrastruktur und die ökologische Vernetzung werden sichergestellt.“</p> <p>Und auf Seite 13: „Möglichst alle Interessensgruppen und Stakeholder werden in den Planungsprozess einbezogen.“ Und die Natur/die Biodiversität ist nach der gängigen Definition ein Stakeholder, aber einer, der bei Planungen gern überhört wird, obwohl sie meistens zu den von den Auswirkungen am stärksten Betroffenen gehört.</p> <p>Zwei Bemerkungen zur Ausgangslage: „Die vorhandenen Grünflächen im ESP beanspruchen rund 20 % des Perimeters“ impliziert, dass man denen lieber weniger Raum geben möchte, aber so ist es ja hoffentlich nicht gemeint. Und die Ergänzung der Baumbestände bietet nicht nur ein Potenzial für den klimatischen Ausgleich, sondern trägt nachgewiesenermassen dazu bei.</p>		
136	NBW	Biodiversität	<p>„3.4 neu“ Ökologische Infrastruktur</p> <p>Dieses Kapitel ist nach dem gegebenen Muster zu gliedern, mit Ausgangslage — Ziele — Grundsätze, erarbeitet durch die internen Fachleute und gestützt auf Unterlagen wie das Biodiversitätskonzept und Bern baut, und das Thema sind grob gesagt die Anliegen der Biodiversität in all ihren Aspekten.</p> <p>Aus dem vorderen Kapitel zu übernehmen wären (inhaltlich) folgende Blöcke — ganz oder in Teilen: Grünräume sichern, Beleuchtung gezielt einsetzen, Naturnähe und Biodiversität fördern, Stadtbach, Versickerung fördern. Darin eingebettet oder separat anzusprechen wären auch Themen wie invasive Neobiota, Vermeiden von Fallen und, da sicher auch stark verglaste Fassaden entstehen werden, Kollisionsschutz für Vögel etc. Ganz besondere Beachtung würden wir dem Thema Trittsteine und Vernetzung wünschen. Auch wir haben, in früheren Mitwirkungen, die Bedeutung der Achse Bremer-Könizberg hervorgehoben, aber eben in Zusammenhang mit der ökologischen Infrastruktur und konkret als Vernetzungskorridor.</p>	C	Siehe Stellungnahme zu Nr. 135.
137	SP SP BB	Belüftung	<p>Nicht nur städteplanerische Massnahmen zur Schaffung von Hitze- und Wärmeinseln sind nötig. Ein zu beachtender Punkt ist ebenfalls die Stadtentlüftung. Es sind planerische Massnahmen zu treffen, dass die Bauvorhaben die Stadtentlüftung nicht beeinträchtigen. Als planerische Massnahme ist explizit anzuführen: Hochhäuser dürfen nur erstellt werden, wenn sie die Durchlüftung der Stadt nur unwesentlich beeinträchtigen und das Stadtklima nicht verschlechtern. Hierzu ist die Entlüftungsplanung auf die West-Ost-Achse zu erweitern und nicht ausschliesslich auf die Bremgarten-/Könizbergachse einzuschränken.</p>	B C	<p>Abklärungen zur Stadtentlüftung laufen bereits.</p> <p>Der Anregung bezüglich Ergänzung einer Massnahme zu Hochhäusern kann nicht entsprochen werden. Wie in Kapitel 3.1 des Richtplans festgehalten ist, sind die Standorte von Hochhäusern in entsprechenden Planungs- und Projektierungsprozessen festzulegen. In diesem Rahmen werden zahlreiche Kriterien abgewogen und berücksichtigt, wie zum Beispiel der Schattenwurf. Es ist daher nicht sinnvoll, im Richtplan einen Aspekt explizit hervorzuheben.</p>
138	GLP	Belebung	Freiraum, Stadtökologie und -klima:	A	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			Die GLP begrüsst die Schaffung von verschiedenen Freiräumen im ESP. Die Erfahrungen mit dem Europa-platz zeigen, dass kostenlose Einrichtungen (wie bspw. Skateranlagen, bike pump tracks, Volleyball-Anlagen etc.) das nicht-kommerzielle Freizeitangebot für Jugendliche erweitern und gleichzeitig zur Belebung der urbanen Räume und somit zur erhöhten öffentlichen Sicherheit auch in den Randstunden beitragen. Zur Belebung des ESP braucht es zudem die Schaffung von Räumen für ein vielfältiges und attraktives Kulturangebot. Die GLP unterstützt den Ausbau des Spielplatzangebots und insbesondere die dazu vorgesehene Umnutzung des Galenica-Parkplatzes.		
139	QBB WBG	Begrü- nung	Im Richtplan fehlen Vorgaben der Stadt an die privaten Grundeigentümer bezüglich Fassaden- und Dachbegrü- nung. Das sollte korrigiert werden	B	Die Begrünung von Fassaden und Flachdächern ist in Kapitel 3.3. des Richtplans enthalten. Grundeigentümergebundenlich verankert wird die Begrünung in den Überbauungsordnungen für die Areale. Zudem besteht gemäss städtischer Bauordnung (Artikel 7) bereits eine Pflicht zur Flachdachbegrünung.
140	EG	Begrü- nung	Ebenfalls zu den Stadtklimamassnahmen gehört die Begrünung von Dächern und Fassaden. Hier wird sich ein Zielkonflikt ergeben, weil auf der anderen Seite auch die lokale Produktion von Strom mittels Photovoltaik forciert werden soll. Begrünung und Stromproduktion werden zum Teil dieselben Flächen beanspruchen, eine Doppelnutzung ist nicht möglich.	E	Photovoltaik und Dachbegrünung sind nachweislich und vorteilhaft miteinander kombinierbar.
141	EWB	Begrü- nung	2.2 Begrünung von Dächern und Fassaden Ebenfalls zu den Stadtklimamassnahmen gehört die Begrünung von Dächern und Fassaden. Hier wird sich ein Zielkonflikt ergeben, weil auf der anderen Seite auch die lokale Produktion von Strom mittels Photovoltaik forciert werden soll. Gerade auf unserem Areal ist der Anspruch an die lokale Stromproduktion sehr hoch, weil ewb in Sachen Energieeffizienz eine besondere Vorbildrolle wahrnehmen soll. Begrünung und Stromproduktion werden zum Teil aber dieselben Flächen beanspruchen, eine Doppelnutzung ist nicht möglich.	E	Im ewb/BLS-Areal ist insbesondere die Fassadenbegrünung der Sockelgeschosse zu plausibilisieren. Lokale Stromproduktion ist wichtig, für eine klimaangepasste Stadt muss trotzdem wenigstens eine Begrünung insbesondere der nicht sonnenexponierten Fassaden geprüft werden. Gemäss städtischer Bauordnung besteht bereits eine Pflicht zur Flachdachbegrünung. Photovoltaik und Dachbegrünung sind nachweislich und vorteilhaft miteinander kombinierbar.
142	EWB	Begrü- nung	4.4 Dach- und Fassadenbegrünung vs. lokale Stromproduktion Wir haben in Kapitel 2.2 dieses Schreibens bereits auf den Zielkonflikt zwischen Dach- und Fassadenbegrünung einerseits und der lokalen Produktion von Strom andererseits hingewiesen. Wir haben auch eine allfällige Priorisierung zwischen den beiden angesprochen. Als Energieversorgungsunternehmen plädieren wir dafür, die Priorität im Zweifelsfall auf die Optimierung der Energieversorgung, und zu Lasten der Begrünung, zu legen.	E	Gemäss städtischer Bauordnung besteht bereits eine Pflicht zur Flachdachbegrünung. Photovoltaik und Dachbegrünung sind nachweislich und vorteilhaft miteinander kombinierbar.
143	SP BB	Begrü- nung	Hochbauten sollen konsequent begrünte Fassaden- und Dachgestaltungen aufweisen.	E	Hinweis für die Umsetzung.
144	GSL	Begrü- nung	Wir sind der Meinung, dass man begrünte Flachdächer unbedingt verbindlich verankern sollte! Der Thematik mit einer immer grösser werdenden Sommerhitze wie auch	B	Gemäss den Massnahmen S.1 bis S.4 werden die Genehmigungsinhalte des Richtplans in

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			die verschwindenden Biodiversitätsflächen könnte damit sicher entgegengehalten werden. Aus Erfahrung scheuen Bauherren immer wieder vor den Mehrkosten zurück und sehen den Vorteil darin nicht. Deshalb ist es wichtig diese so verbindlich wie möglich im Richtplan zu verankern. So wie es mit den 15% naturnahen und ökologisch wertvollen Flächen auch gemacht wird.		den Planungsverfahren berücksichtigt. So werden zum Beispiel die Begrünung von Flachdächern und der Anteil naturnaher Flächen in der Überbauungsordnung Weyermannshaus West vorgeschrieben. Zudem besteht bereits gemäss städtischer Bauordnung eine Pflicht zur Flachdachbegrünung. Im Richtplan selber können aus rechtlichen Gründen keine direkt grundeigentümergebundlichen Festlegungen verankert werden. Mit dem behördenverbindlichen Instrument des Richtplans kann die Stadt nur Themen verbindlich erklären, die sie selbst oder allenfalls andere Behörden betreffen.
145	BG Post	Bäume	Seite 23: Freiraum, Stadtökologie und Stadtklima, Ausgangslage (4. Abschnitt), Potenzial von Bäumen Bitte Text ergänzen: Eine gesamtheitlich sinnvoll abgestimmte Ergänzung dieser Bestände	C	Der Satz ist Teil der erläuternden Ausgangslage und hält eine allgemein anerkannte Tatsache fest. Die vorgeschlagene Ergänzung wird als nicht notwendig erachtet. Der Anregung kann nicht entsprechen werden.
146	AGG	Bäume	Bäume und Baumreihen pflanzen auf dem Areal Campus Bern (W0.10): Diese widerspricht der aktuellen Planung des Aussenraum-Planungsteams. Eine Allee ist an der gezeigten Position nicht vorgesehen.	B	Die Teilkonzeptkarte wurde angepasst und die Baumreihen gelöscht.
147	SP BB	Bäume	SP fordert, dass durch die Planung keine weiteren Waldrodungen mehr ermöglicht werden und fordern ebenso eine Bestandeswahrung bestehender Alleeen / Baumgruppen.	B	Für den Schutz des Waldes, von Bäumen und Baumgruppen gelten die bestehenden gesetzlichen Grundlagen (v.a. Waldgesetz, Baumschutzreglement der Stadt Bern).
148	SP BB	Bäume	M.5 Neue Busspur Alte Murtenstrasse: Obschon es eigentlich selbstverständlich ist, sollte festgehalten und behördenverbindlich sein: Der alte Baumbestand ist und wird erhalten.	B	Massnahme M.5 wurde ersatzlos gestrichen. Siehe auch Stellungnahme zu Nr. 147.
149	SBB	Bäume	Sachverhalt / Hinweis 7: Seite 23 f., Ziff. 3.3 Freiraum, Stadtökologie und Stadtklima. Antrag / Hinweis 7: Die Normen bezüglich Bewuchs entlang der Bahn sind einzuhalten. Ein sicherer Bahnbetrieb hat Priorität.	E	Hinweis für die Umsetzung.
150	NBW	Bäume	Stadtökologie verbessern Im Handbuch „Bern baut“ sind verschiedenste Planungsgrundsätze fast schon als Imperative festgehalten. Werden die Grundsätze nicht eingehalten, ist dies plausibel zu begründen. Auf Seite 22 steht zum Beispiel: „Keine Strasse ohne Bäume oder sonstiges Grün“. Und weiter: „Bestehende Bäume werden geschützt und wenn immer möglich erhalten. Sie sollen möglichst alt werden können.“ Auf den ersten Blick scheint der Grundsatz „Bestehende Bäume sind zu erhalten oder zu ersetzen. Entlang den Verbindungsachsen werden die bestehenden Baumreihen aufgewertet oder neue Baumreihen gepflanzt.“ diese Vorgabe zu erfüllen. Aber genau genommen lässt mir diese Formulierung die freie Wahl, ob	B	Der Text zu den Bäumen und Baumreihen in Kapitel 3.3 wurde angepasst und präzisiert.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>ich die Bäume erhalten oder fällen und dann Ersatz pflanzen will. Das darf nicht sein, der Grundsatz Block 3 ist entsprechend umzuformulieren. Und zudem wäre natürlich noch zu ergänzen: „Und grundsätzlich gilt: Keine Strasse ohne Bäume oder sonstiges Grün.“</p> <p>Wir bitten darum, den ganzen Richtplan darauf hin zu überprüfen, ob die Grundsätze des Handbuchs berücksichtigt sind, und natürlich muss auch darauf hin gearbeitet werden, dass sie in ÜOs und ähnliche Abmachungen einfließen.</p>		

3.5 Mobilität

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
154	HdR	Zustimmung	Zur Mobilität: Zu den Grundsätzen Gesamtverkehr (S. 29ff) haben wir folgende Bemerkungen: Für uns sind die Aufwertungen zugunsten des FVV gut durchdacht. Wir erachten auch den weiteren Ausbau des öV als notwendig.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
155	GLP	Zustimmung	Mobilität: Die GLP unterstützt die Besserstellung der flächeneffizienten Verkehrsträger, die Beschränkung des MIV sowie des Parkplatzangebots. Die erwähnte Mehrfachnutzung von Parkplätzen und entsprechende Vereinbarungen mit den privaten Grundeigentümern beim Bau von Parkhäusern sollten frühzeitig angestrebt werden (bspw. Parkgaragen ebw/BLS, Gangloff, Europaplatz in Randstunden auch für Besucher der Sport- und Freizeitanlage Weyerli nutzen).	A	Wird zur Kenntnis genommen.
156	WBG	Zustimmung	3.4 Mobilität, Ziele Die WBG Warmbächli begrüsst die Reduktion des MIV, die Begrenzung der Fahrten und des Parkplatzangebots, die Mehrfachnutzung von Parkplätzen und auch die Einführung eines stufengerechten Mobilitätsmanagements. Die Konkretisierung der Ziele in den Kennwerten und Massnahmen sind allerdings teilweise ungenügend	A	Wird zur Kenntnis genommen
157	BLS N	Zusatzbericht	Zusatzbericht Verkehr Seiten 22 und 24, Tabellen Verkehrsbelastung Fuss- und Veloverkehr: (1) Es ist nicht nachvollziehbar, wie die Zahlen in diesen beiden Tabellen entstanden sind (auch aus dem Bericht von Emch und Berger). Bitte den Ursprung der Zahlen erläutern. (2) In der Tabelle Veloverkehr steht zur zusätzlichen Verbindung nördlich der Bahnstrecke: «die Detailabklärungen laufen». Widerspruch zur gleichen Tabelle Fussverkehr auf Seite 22, wo ausgeführt wird, dass auf dieser Verbindung verzichtet wird.	B	(1) Die Zahlen beruhen auf verschiedenen Grundlagen (insbesondere Fachberichte und Berechnungen metron, Emch+Berger) und sind durch externe Fachbüros erarbeitet worden. (2) Die erwähnte Verbindung war zu gegebenem Zeitpunkt noch in Diskussion. Der Zusatzbericht wurde angepasst und eine einheitliche Formulierung gewählt. Siehe auch Stellungnahme zu Nr. 340.
158	FM PV	Zusatzbericht	Zusatzbericht Verkehr, Seite 24, Veloverkehr, Tabelle 5: (1) Der wichtigste Querschnitt - die bestehende Gleis-Unterführung Bern-Freiburg – fehlt in der Tabelle. (2) Die Annahme 100-300 Velos pro Stunde in der ASP für den Querschnitt "PU Viadukt" ist viel zu tief! Es werden auch deshalb sehr viel mehr Velofahrende die bestehende Gleis-Unterführung Bern-Freiburg befahren als hier angenommen wird. Diese Unterführung wird zur ASP für tausende Zufussgehende und Velofahrende zum Flaschenhals. Dieses Problem wird nicht erkannt oder krass unterschätzt. Der fehlende Querschnitt «bestehende Gleis-Unterführung Bern-Freiburg» in der Tabelle 5 muss ergänzt werden. Bitte korrigieren sie die Annahme für den Querschnitt «PU Viadukt» massiv nach oben und berücksichtigen sie die korrigierten Zahlen. Aus den korrigierten Prognosen könnte resultieren, dass die weitere Gleis-Unterführung Bern-Freiburg unter dem Viadukt kapazitätsmässig und zeitlich sehr dringend nötig ist. Die neue Unterführung unter dem Viadukt soll nur unter den Gleisen Bern-Neuenburg, aber nicht auch unter den Gleisen Bern-Freiburg gebaut werden. Tausende Men-	B B	(1) Diese Verbindung wurde aufgenommen. (2) Die Zahlen wurden im Zusatzbericht Verkehr präzisiert. Die Dimensionierung und Gestaltung der neuen Personenunterführung zum Campus ist grosszügig.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>schen werden also täglich durch die bestehende Unterführung zum Europaplatz geleitet. Laut campus-bern.ch: «Gemäss Berechnungen werden täglich mehr als 6000 Studierende, Beschäftigte und Besuchende diese direkte Verbindung zwischen Campus und Europaplatz nutzen.» Zusätzlich kommt FVV vom Weg entlang den Familiengärten her UND von der neuen FVV-Verbindung entlang der Gleise vom Bahnhöheweg her. Aus drei Richtungen kommen Velos und Zufussgehende in diesen heute schon engen Flaschenhals. Dieser Bereich muss doch unbedingt entflochten werden.</p> <p>Die weitere Gleis-Unterführung Bern-Freiburg unter dem Viadukt ist sogar eine Voraussetzung für diesen ESP.</p>		
159	EG	Zusatzbericht	<p>Uns ist der Stellenwert des Zusatzberichts Verkehr nicht ganz klar. Wenn der Bericht den Status einer Grundlage für den Richtplan hat, sollte er unter 1.6 als Grundlage der Planung aufgeführt werden.</p>	A B	<p>Der Zusatzbericht Verkehr hat erläuternden Charakter und keine rechtliche Verbindlichkeit. Er enthält Detailinformationen zum Nachweis, dass Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt sind resp. dass das Verkehrssystem den erwarteten Verkehr aufgrund der zusätzlichen Nutzungen umweltverträglich bewältigen kann. In diesem Sinn ist er eine Grundlage für den Richtplan.</p> <p>Die Anregung wurde aufgenommen und der Zusatzbericht in Kapitel 1.6 des Richtplans ergänzt.</p>
160	EG	Zusatzbericht	<p>Wir verstehen den Zusatzbericht Verkehr im Moment effektiv als Planungsgrundlage, und gleich wie die anderen unter 1.6 aufgeführten Dokumente haben wir ihn nicht einer abschliessenden Prüfung unterzogen. Die vorliegende Mitwirkungsantwort ist deshalb auch nicht implizit als Aussage zum Zusatzbericht Verkehr zu verstehen.</p> <p>Referenz: Zusatzbericht Verkehr</p>	A	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
161	BG Post	Zusatzbericht	<p>Grundsatz-Rückmeldung zur Beilage «Zusatzbericht Verkehr»</p> <p>Unsere Hinweise zu den drei Schwerpunkt-Themen (siehe Rubrik 1) sind gleichbedeutend auch für den Zusatzbericht Verkehr anzuwenden (Bsp. Tabellen, Text auf S. 22 und 24 mit Vveyerli-Weg aktualisieren).</p>	A	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
162	BLS I	Zusatzbericht	<p>Es wäre wünschenswert, wenn der Aufbau und die Struktur des „Entwurf, Zusatzbericht Verkehr“ qualitativ an dem Dokument „Richtplan“ orientieren würde. Wir sind der Auffassung, dass der „Entwurf, Zusatzbericht Verkehr“ zum Teil auf nicht gefestigten Annahmen (Bemerkungen: <i>Die Detailabklärungen laufen</i>) beruht. Die qualitativen Aussagen zu den verschiedenen Verkehrsfrequenzen sind zum Teil nicht stringent (sieht Aussagen im Bereich der neuen Haltestelle „Europaplatz Nord“, bzw. der neuen Unterführung der Langsamverkehrsachse N-S und der Straßenunterführung Stöckackerstrasse). Der Stellenwert des „Entwurf, Zusatzbericht Verkehr“ kann aus den Unterlagen nicht entnommen werden. Handelt es sich um einen verbindlichen Bestandteil des Richtplanes oder dient dieser als Orientierungsdokument für die einzelnen Areale?</p> <p>Der Stellenwert des Dokumentes "Entwurf, Zusatzbericht Verkehr" wird nicht erkannt. Wird dieser weder im Kapitel 1.6 Grundlagen der Planung noch in anderen Abschnitten des Dokumentes „Richtplan“ erwähnt. Die</p>	A	<p>Siehe Stellungnahme zu Nr. 159. Der Aufbau des Zusatzberichts ist identisch mit dem Bericht zum ESP Wankdorf.</p>

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			Bearbeitungs- und Aussagetiefe erachten wir für die Stufe Richtplan als zu detailliert. Wir erwarten, dass der Zweck des „Entwurf Zusatzbericht Verkehr“ im Dokument „Richtplan“ präzisiert wird. In keinem Fall können wir dem „Entwurf Zusatzbericht Verkehr“ in vorliegender Form als Bestandteil des Richtplanes zustimmen.		
163	Marti	Zusatzbericht	3.4 Mobilität (Ziele) Im Zusammenhang mit der Abstimmung von Siedlung und Entwicklung wird auf die im Entwurf Zusatzbericht Verkehr (Stand 26. Oktober 2020) dokumentierten Verkehrskapazitäten verwiesen. Der Bericht hat noch nicht die dem Richtplan ebenbürtige Qualität. Sowohl der Stellenwert des Dokuments (verbindlich oder orientierend) als auch inhaltliche Unklarheiten und Ungenauigkeiten lassen viele Fragen bei uns zurück. Nicht zuletzt wegen der zentralen Bedeutung der verkehrlichen Grundlagen für zahlreiche künftige planerische und nutzungsmässige Festlegungen ist der Bericht zu präzisieren.	A	Siehe Stellungnahme zu Nr. 159.
164	VCS	Zusatzbericht	Zu Luftreinhaltung und Verkehrskapazität: Dem Zusatzbericht Verkehr können wir nicht folgen, weil die zugrunde liegenden Berechnungen fehlen. So bleibt es unklar, wie die 2800 Parkplätze zustande kommen. Auch hier stellt sich das Problem der unklaren Verteilung auf die Teilgebiete.	A	Die prognostizierten Fahrten sind auf Basis der angestrebten Nutzung resp. Nutzungsverdichtung errechnet (Berechnung durch Emch+ Berger). Zur Verteilung der Parkplätze (PP) auf die Teilgebiete siehe Stellungnahme zu Nr. 231.
165	NBW	Ziele	Wie bereits angemerkt, befürchten wir „Schwachstellen im Verkehrsnetz“ künftig auch in den Quartieren. Das darf nicht eintreten. Ziele: Dass ein Ziel sein soll, den MIV und dessen Tempo zu reduzieren und den Strassenraum vermehrt anderen Nutzungen zur Verfügung zu stellen, begrüessen wir. In Block 1 regen wir im Sinn von „Bern baut“ folgende Änderung an: „Strassenräume sind auch als Orte mit Aufenthaltsqualität sowie klima- und lebensfreundlich zu gestalten. Entsprechend müssen der MIV eingeschränkt und das Tempo reduziert werden.“	C	Der im Text enthaltene Hinweis auf das STEK und die Klimaziele sind wichtig und sollen nicht aus dem Richtplan gestrichen werden. Der Anregung kann nicht entsprochen werden.
166	NBW	Ziele	Unter Mobilitätshub verstehen wir den Wechsel von LW und öV auf öV und umgekehrt. Weiter unten geht es allerdings auch noch darum, den Bau eines zentralen Parkhauses zu prüfen. Aber ein Parkhaus gehört nicht ins Zentrum einer Stadt, und wir könnten einem solchen Bau nur zustimmen, wenn dadurch nicht Fläche verloren geht, die sich anderweitig nutzen lässt und wenn er unmittelbar neben einer Autobahnausfahrt platziert würde und so, dass eine Nutzung nur via Zufahrt über die Autobahn sinnvoll ist. Eher lange Wege nach dem Abstellen des Fahrzeugs, bedingt durch diese Vorgaben, müssten die Nutzenden in Kauf nehmen.	A	Ein allfälliges Parkhaus soll keine zusätzlichen PP für Pendelnde anbieten, sondern es soll u.a. Mehrfachnutzungen von PP ermöglichen und den Spitzenbedarf (z.B. für Besuchende des Weyerli) abdecken. Dies ist bei der Standortwahl zu berücksichtigen. Siehe auch Stellungnahmen zu Nr. 213 und 214.
167	QBB	Wirtschaftsverkehr	Mobilität – Stadtlogistik Siehe auch Massnahme M14 Geprüft wird der Aufbau eines Stadtlogistikhubs. Die Aussagen dazu sind aber noch sehr vage. Welche Areale werden für den Logistikhub in Betracht gezogen? Dieser sollte möglichst nahe bei den Gleisanlagen (bspw. Güterbahnhof) und zu den Autobahnanschlüssen Forsthaus oder Bümpliz liegen. Ist dieser Logistikhub bereits in den Verkehrsberechnungen enthalten? Oder kämen mit einem solchen Hub weitere Fahrten dazu? Wie soll dieser Mehrverkehr aufgefangen werden? Hierzu fehlen	E	Im Rahmen der Umsetzung von Massnahme M.14 werden geeignete Standorte für den Warenumschlagplatz / Stadtlogistik-Hub eruiert und die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen wie Gleisanlagen, Autobahnanschlüsse, etc. berücksichtigt. Zudem werden die Arbeiten mit jenen zum Mobilitätshub koordiniert (M.10d). Zusätzliche Fahrten im Quartier

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			im Richtplan konkrete Aussagen. Diese sind zu ergänzen.		sollen minimiert werden.
168	EG	Wirtschaftsverkehr	Wirtschaftliche Tätigkeiten sind mit einem gewissen Mass an Werk- und Gewerbeverkehr verbunden, deshalb ist das Gedeihen des ESP Ausserholligen nicht zuletzt davon abhängig, dass die Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe den Wirtschaftsverkehr ohne grosse Einschränkungen abwickeln können.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
169	EG	Wirtschaftsverkehr	Wir verstehen den heute vorliegenden Richtplan als verbindliche Zusage, dass die Beschränkungen des MIV nicht zulasten des Wirtschafts- und Werkverkehrs ausgelegt werden und dass dieser auch in Zukunft nicht verhindert wird. Damit ist eine der wichtigsten Forderungen gemäss unserer Mitwirkungsantwort vom Mai 2020 erfüllt.	B	Der Wirtschaftsverkehr wird gemäss Kapitel 3.4 des Richtplans nicht eingeschränkt und ist zugesichert. Eine Beeinträchtigung des Wirtschafts- und Werkverkehrs durch den MIV kann aber aufgrund der gemeinsamen Infrastruktur nicht ganz ausgeschlossen werden.
170	EG	Wirtschaftsverkehr	Wir beziehen unsere Deutung zum Wirtschaftsverkehr auf die folgenden Textpassagen: Seite 16, Mobilität – ein neues multimodales Rückgrat: «Der Wirtschafts- und Lieferverkehr wird gewährleistet ...». Seite 29, Ziele Mobilität «Der betrieblich notwendige Wirtschafts- und Werkverkehr wird ermöglicht und effizient organisiert ... Der private MIV wird minimiert, damit die knappen Kapazitäten dem Wirtschafts- und Werkverkehr zur Verfügung stehen». Seite 31, Wirtschafts- und Werkverkehr «Der Wirtschafts- und Werkverkehr wird nicht eingeschränkt und ist zugesichert». Referenz: Richtplan 2.2., 3.4, 3.8	A	Siehe Stellungnahme zu Nr. 169.
171	EG	Wirtschaftsverkehr	Das Thema der Stadtlogistik bzw. eines zentralen Logistikhubs ist neu im Richtplan und der Massnahmenliste. Der Lead ist bei der Verkehrsplanung. Wir können die Relevanz des Themas im Moment noch nicht abschätzen, weil noch nicht klar ist, was diesbezüglich auf uns zukommt. Wir sprechen uns aber zum Vor herein gegen allfällige Beschränkungen beim Werk- und Gewerbeverkehr aus, falls sich das Stadtlogistik-Konzept in diese Richtung entwickeln sollte.	A	Mit der Stadtlogistik soll der Wirtschaftsverkehr unterstützt und nicht beschränkt werden. Die Schaffung eines Mikro-Depots resp. eines Warenumschlagplatzes (resp. Logistikhubs) wird ergebnisoffen geprüft.
172	BG Post	Wirtschaftsverkehr	Wirtschaftsverkehr darf von der Beschneidung des MIV nicht eingeschränkt werden Die Abhängigkeit und Bedeutung von MIV und Wirtschaftsverkehr zu wenig berücksichtigt. Wir regen aus diesem Grund an, dass Sie den Grundsatz im Richtplan wie nachfolgend aufnehmen bzw. ändern «Der MIV und der Wirtschaftsverkehr wird intelligent geführt und gelenkt» anstelle von «Der MIV wird begrenzt». Wir können die Diskriminierung eines Verkehrsmittels nicht akzeptieren. Insbesondere, da diesem mit neuen Mobilitätskonzepten wie Elektrofahrzeugen und selbstfahrenden Fahrzeugen zukünftig eine andere Bedeutung zukommen kann und aus unserer Sicht auch wird. Der Wirtschaftsverkehr ist so zu ermöglichen, dass die angedachten Nutzungen wirtschaftlich sinnvoll beliefert und betrieben werden können. Dabei dürfen die zukünftig angewandten Einschränkungen des MIV (Richtplan, Ue0, Monitoring) nicht für den Wirtschaftsverkehr gelten,	B C	Die Modalsplit-Vorgaben entsprechen dem STEK und damit dem politischen Auftrag des Gemeinderates. Ohne Beschränkung des MIV kann die angestrebte Verdichtung nicht realisiert werden. Bei der Nutzung der Infrastruktur, also der während den Spitzenstunden teilweise knappen Strassenkapazität, hat der Wirtschaftsverkehr gegenüber dem privaten Verkehr Priorität. Der Wirtschaftsverkehr soll – in Übereinstimmung mit dem STEK – gewährleistet sein und wird nicht diskriminiert (vgl. Aussagen zum Wirtschafts- und Werkverkehr in Kapitel 3.4 des Richtplans). Für Wirtschaftsverkehr und MIV

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			da im Gebiet des ESP Ausserholligen auch das Gewerbe ein fixer Bestandteil des Ganzen ist.		gelten separate Ziele. Die vorgeschlagene Formulierung wird den städtischen Zielen nicht gerecht (u. a. STEK) und würde den MIV auf Basis der Energie- und Klimaziele nicht begrenzen. Der Anregung kann nicht entsprechen werden.
173	BG Post	Wirtschaftsverkehr	Seite 8: Wirtschafts- und Werkverkehr nicht eingeschränkt Bitte Text ergänzen: ... der MIV wird bei Bedarf begrenzt und durch einen Mobilitätshub optimal ergänzt. Der Wirtschaftsverkehr wird dadurch nicht eingeschränkt.	B	Das Anliegen ist im entsprechenden Absatz des Richtplans bereits so festgehalten («Der Wirtschafts- und Werkverkehr wird nicht eingeschränkt und ist zugesichert.»).
174	BG Post	Wirtschaftsverkehr	Seite 16: Mobilität — Ein neues multimodales Rückgrat (1. Abschnitt) Bitte Text ergänzen: stadt- und umweltverträglich abgewickelt. Der Wirtschaftsverkehr wird dabei nicht eingeschränkt.	B	Die Anregung ist im dritten Abschnitt des Leitsatzes Mobilität bereits berücksichtigt («Der Wirtschafts- und Lieferverkehr wird gewährleistet...»).
175	BG Post	Wirtschaftsverkehr	Seite 28: Ziele (1. Abschnitt) Antrag auf Ergänzung: Die hier aufgeführten Massnahmen dürfen keinen Einfluss auf den Wirtschaftsverkehr auslösen.	B	Die gegenseitige Abhängigkeit besteht aufgrund des gemeinsam genutzten Verkehrsnetzes. Die Priorisierung der flächeneffizienten Verkehrsmittel kommt in der Regel auch dem Wirtschaftsverkehr zugute.
176	BLS I	Wirtschaftsverkehr	(1) Der Thematik Wirtschafts- und Werkverkehr wird im Richtplan und insbesondere im „Entwurf, Zusatzbericht Verkehr“ zusammen mit dem MIV abgebildet und gleichgesetzt. Bereits im STEK 2016 ist im Modalsplit (Abbildung 5, Entwurf Zusatzbericht Verkehr) der Wirtschafts- und Werkverkehr nicht dargestellt. Wir sind der Auffassung, dass die Thematik MIV und Wirtschafts- und Werkverkehr different zu betrachten und im Richtplan, insbesondere im „Entwurf, Zusatzbericht Verkehr“ explizit abzubilden ist. Handelt es sich doch um differente Verkehrsträger. (2) Aus unserer Sicht besteht zwischen dem Dokument „Richtplan“ und dem „Entwurf Zusatzbericht Verkehr“ keine kongruente Darstellung, d.h. der Wirtschafts- und Werkverkehr wird im „Entwurf Zusatzbericht Verkehr“ nicht dokumentiert und abgebildet. (3) Für den wirtschaftlichen Betrieb von Gewerbe- und Retail-Flächen und damit die Quartiersversorgung im Entwicklungsschwerpunkt ist ein funktionierender und lediglich „gelenkter“ Logistikverkehr ein unabdingbares Element. Die Idee mit einem Stadtlogistikhub ist auf den ersten Blick sicher bestechen. In welchem Zeitraum und ob dieses Konzept umgesetzt werden kann ist offen.	B A	(1) Das Anliegen ist im Richtplan bereits berücksichtigt, siehe separate Grundsätze zum Wirtschafts- und Werkverkehr sowie Teilkonzeptkarte Mobilität, «Zufahrtsachsen Wirtschafts- und Werkverkehr». Der Wirtschaftsverkehr wird im Zusatzbericht Verkehr nicht spezifisch dokumentiert, weil er mit dem übrigen MIV die gleiche Verkehrsinfrastruktur nutzt. Spezifische Verkehrsinfrastruktur-Massnahmen für den Wirtschaftsverkehr werden aktuell als nicht notwendig erachtet. (2) Im Zusatzbericht Verkehr basiert die Abschätzung des Wirtschaftsverkehrs (Verkehrserzeugung) auf spezifischen Grundlagen (Berechnungen Emch + Berger). Der Wirtschaftsverkehr ist Teil des gesamten Verkehrs. (3) Die Realisierung eines Stadtlogistikhubs wird geprüft, siehe Massnahme M.14 des Richtplans.
177	KMU HIV	Wirtschaftsverkehr	Mobilität – ein multimodales Rückgrat: (1) Die bedeutenden Bildungsstätten im Perimeter werden eine entsprechende Frequenz an Personen mit sich bringen und den öffentlichen Verkehr sehr stark fordern und die Kapazitäten für Arbeitnehmende empfindlich schmälern. Die Fachhochschule als klar überregionale Bildungsinstitution, wird weder Dozentenschaft noch Auszubildende dazu bewegen in der Stadt oder gar im Gebiet des vom Richtplan umfassten Stadtteils zu woh-	A	(1) Die Grundeigentumschaften und die Gewerbetreibenden sind für die Bereitstellung ihrer Parkplätze (PP) verantwortlich. Einzelne bisher provisorische Standorte entfallen. Im Rahmen der PP-Koordination kann der Zugang zu weiteren Parkplätzen auf anderen Arealen ermöglicht

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>nen. In Summe werden die Kapazitäten des öffentlichen Verkehrs und die bereits verknüpften Parkplätze durch die betreffende Nutzergruppe absorbiert werden, insbesondere da die FH über keine Parkplätze verfügen soll. Damit wird auch die Zahl der Parkplätze für das Gewerbe beschränkt wie beispielsweise in der Länggasse zu sehen ist und keinesfalls mehr den Anforderungen an eine zeitgemässe Arbeitsweise für Gewerbe und Handwerk entsprechen. Denn diese sind auf effiziente Servicefahrzeuge angewiesen.</p> <p>(2) Speziell störend ist, dass die einzelnen Planungsgebiete für den Wirtschaftsverkehr nicht durchlässig sind und obwohl die direkte Distanz geringfügig wäre, lange Umfahrungen in Kauf genommen werden müssen.</p> <p>(3) Der privilegierte Autobahnanschluss wird aufgrund der fehlenden Standorte für produzierende Betriebe oder Transportunternehmungen und der strikte reduzierten Parkplatzzahl nicht oder nur beschränkt genutzt werden können, womit der exklusive Vorteil des ESP Ausserholligen für solche Nutzungen weitgehend ungenutzt bleiben wird.</p>	<p>B</p> <p>A</p>	<p>werden (M. 10c).</p> <p>Für die Fachhochschule wurde ein Mobilitätskonzept erstellt, mit dem das Mobilitätsverhalten der Nutzenden beeinflusst werden soll. Der Wirtschaftsverkehr wird grundsätzlich ermöglicht.</p> <p>(2) Für das Gewerbe wird in der unterbrochenen Stöckackerstrasse eine Durchfahrtsregelung in Ausnahmefällen ermöglicht.</p> <p>(3) Im Richtplan sind für das Gebiet Ausserholligen verschiedene Nutzungen vorgesehen, die von der guten Verkehrserschliessung profitieren werden.</p>
178	Steck	Wirtschaftsverkehr	<p>Wenn von einem multimodalen Mobilitätshub beim Europaplatz geschwärmt wird, wird der MIV und Wirtschaftsverkehr dabei als Randerscheinung betrachtet, bzw. die Einbindung des MIV als letzte Massnahme mit einem möglichen zentralen Parkhaus ohne Standortangabe wenig konkret skizziert. Faktisch gehen die Planer davon aus, dass nur Menschen aus der gut erschlossenen Stadt Bern in diesem Gebiet arbeiten oder Freizeitanlagen besuchen werden, alle anderen Besucher oder Pendler sind schlicht nicht erwünscht und sollen in den Agglomerationsgemeinden ihre Park+Ride Hubs bauen oder am besten dort bleiben.</p> <p>Eine Augenwischerei ist auch der erste Satz zum Wirtschafts- und Werkverkehr: «Der Wirtschaftsund Werkverkehr wird nicht eingeschränkt und ist zugesichert». Dies ist schlicht falsch und hält keiner Überprüfung im Richtplan stand. Denn unter den Zielen im Mobilitätskonzept wird plötzlich nur noch der «betrieblich notwendige» Wirtschafts- und Werkverkehr ermöglicht. Mit den geplanten Verkehrsbeschränkungen und der Parkplatzaufhebung für den MIV wird klar der Wirtschaftsverkehr mit behindert. Diesem hilft auch kein Satz wie «Der private MIV wird minimiert, damit die knappen Kapazitäten dem Wirtschafts- und Werkverkehr zur Verfügung stehen.» Neben der mangelnden Parkplätze für Handwerker- und Servicefahrzeuge ist besonders hinderlich, dass die einzelnen Teilgebiete auch für den Wirtschaftsverkehr nicht mehr durchlässig sind und lange Umwege über das Basisnetz oder die Autobahn forciert werden, obwohl die direkte Distanz geringfügig ist.</p> <p>Entgegen der ohne Beleg vielfach formulierten Nutzungsvielfalt, den Entwicklungsperspektiven für ansässige Unternehmen, dem Dreh- und Angelpunkt auch für produzierendes Gewerbe, dem ungehindert möglichen Wirtschaftsverkehr und so weiter, werden gerade durch die Einschränkungen der Mobilität viele produzierende Betriebe oder Transportunternehmungen aus dem Gebiet gedrängt.</p> <p>Wenn die heute so hervorragende Verkehrsanbindung beschränkt wird, entfallen die propagierten grossen wirtschaftlichen Entwicklungspotentiale für Unternehmen des zweiten Sektors.</p>	A	<p>Der Richtplan leitet – ausgehend von den städtischen Planungsgrundlagen (insbes. STEK, Energie- und Klimastrategie) und in Abstimmung mit den weiteren Raumansprüchen – die Ziele und die Massnahmen für die Mobilität ab. Der Verkehr soll stadt- und klimaverträglich sowie flächeneffizient erfolgen.</p> <p>Der Zusatzbericht Verkehr enthält Detailinformationen zum Nachweis, dass das Verkehrssystem den erwarteten Verkehr aufgrund der zusätzlichen Nutzungen umweltverträglich bewältigen kann. Die Verkehrsinfrastruktur soll – durch die Einschränkung des MIV – prioritär dem Wirtschaftsverkehr zur Verfügung stehen.</p>

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
179	SP BB	Wirtschaftsverkehr	Gemäss der Planung soll der Wirtschafts- und Werkverkehr nicht eingeschränkt werden (S. 31). Was bedeutet das und wie passt dieser Grundsatz zum Ziel, der ESP Ausserholligen werde stadt-, klima- und umweltverträglich erschlossen? Wir können das nicht verstehen und fordern, dass auch dieser Verkehr verbindlich in den Modalsplit eingerechnet und in alle Massnahmen eingebunden wird.	C	Dem Anliegen kann nicht entsprochen werden, weil der Wirtschaft und dem Werkplatz in einem kantonalen Premium-ESP eine hohe Bedeutung beigemessen wird. Die Wirtschaft soll sich gemäss Vorgabe des kantonalen Richtplans und in Abstimmung mit dem STEK im Perimeter entwickeln können. Der Wirtschaftsverkehr wird entsprechend nicht im Modalsplit berücksichtigt. Der Wirtschaftsverkehr ist im Verkehrsmodell und somit in den Verkehrsmengen resp. in der Fahrtenberechnung jedoch berücksichtigt. Er ist in vielen Massnahmen eingebunden und wird über das Mobilitätsmanagement sowie in den grundeigentümerverbindlichen Arealplanungen berücksichtigt. Mittels Mobilitätskonzepten für die Areale soll ein möglichst klimaverträglicher Wirtschaftsverkehr erreicht werden bzw. werden die Mobilität und der generierte Verkehr beeinflusst.
180	SP H	Wirtschaftsverkehr	Der betrieblich notwendige Wirtschafts- und Werkverkehr ist in den MIV-Anteil von 20% zu integrieren (S. 42).	C	Siehe Stellungnahme zu Nr. 179.
181	SP H	Wirtschaftsverkehr	Der Wirtschafts- und Werkverkehr soll nicht eingeschränkt werden (S. 31). Was bedeutet das und wie passt dieser Grundsatz zum Ziel, der ESP Ausserholligen werde stadt-, klima- und umweltverträglich erschlossen?	A	Siehe Stellungnahme zu Nr. 179.
182	SP	Wirtschaftsverkehr	Der Richtplan sollte auch für das <i>Gewerbe</i> eine Reduktion der Verkehrsmenge vorsehen und für den unbedingt nötigen Gewerbeverkehr sollten Ziele der Umweltverträglichkeit definiert und dann mit einem Monitoring kontrolliert werden.	C	Siehe Stellungnahme zu Nr. 179.
183	GB	Wirtschaftsverkehr	Wir haben Verständnis dafür, dass der Mix aus Wohnen, Arbeiten und Gewerbe nur funktionieren kann, wenn der Wirtschafts- und Werkverkehr nicht allzu sehr eingeschränkt wird. Einen «Blanco-Cheque» für diese Verkehrsarten, wie sie der Richtplan vorsieht, halten wir jedoch für unangebracht. Damit die Energie- und Klimaziele der Stadt eingehalten werden können, muss auch das Gewerbe seinen Beitrag leisten und die unterschiedlichen Nutzungen des Areals können nur koexistieren, wenn die Verkehrsbelastung möglichst geringgehalten wird. Wir fordern deshalb, dass der Richtplan auch für das Gewerbe eine Reduktion der Verkehrsmenge vorsieht, und dass der nicht vermeidbare Anteil möglichst umweltverträglich gestaltet werden soll, z.B. durch die Förderung von E-Mobilität durch Bereitstellen von Ladeinfrastruktur für Werkangestellte.	C	Siehe Stellungnahme zu Nr. 179.
184	GB	Weyerli	Die Erschliessung innerhalb des Areals, beispielsweise auf der Stöckackerstrasse vor dem Weyerli muss aus	C	Eine MIV-freie Erschliessung des ESP ist nicht realistisch, weil der

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>unserer Sicht möglichst MIV-frei sein.</p> <p>Das Weyerli ist einer der wichtigsten Naherholungsräume im Westen von Bern. Es ist wichtig, diesen identitätsstiftenden Ort von Verkehr möglichst zu befreien und nicht mit zusätzlichen Fahrten zu belasten.</p> <p>Neben der Reduktion des Verkehrs schlagen wir deshalb vor, auf der Stöckackerstrasse eine Tempo-20-Zone einzuführen.</p>		<p>aus der Verdichtung im ESP resultierende Verkehr inkl. Wirtschafts- und Werkverkehr zu bewältigen ist. Der MIV wird jedoch bestmöglich verringert.</p> <p>Der Weyerli-Raum wird bestmöglich von zusätzlichem Verkehr verschont.</p> <p>Auf der Stöckackerstrasse ist wegen dem Wirtschaftsverkehr kein Tempo 20-Regime möglich. Dem Anliegen wird mit einer neuen Gestaltung der nördlichen Stöckackerstrasse bestmöglich entsprochen.</p>
185	Marti	Verkehrskapazitäten	Das Ziel einer stadtverträglichen Mobilität ist richtig, Trotzdem sollten ausreichend Verkehrskapazitäten bereitgestellt werden, welche die gewünschte Entwicklung auch ermöglichen.	B	Die Verkehrskapazitäten ermöglichen die gewünschte Entwicklung.
186	QBB	Unterführung	<p>Mobilität – Unterführung Stöckacker</p> <p>Siehe auch Massnahme M8</p> <p>Grundsätzlich begrüsst die QBB eine Aufwertung der Unterführung Stöckacker für den Fuss- und Veloverkehr. In Anbetracht der zu erwartenden Verkehrsströme scheint diese zwingend notwendig. Die QBB spricht sich aber auch hier gegen Flächenverlust im Weyerli aus. Somit muss die Unterführung auf westlicher Seite verbreitert werden.</p>	E	<p>Die Anregung wird in der laufenden Projektierung der Unterführung berücksichtigt.</p> <p>Vorgaben für die Verbreiterung der Unterführung Stöckacker werden nicht in den Richtplan aufgenommen, weil sie nicht stufengerecht wären.</p>
187	BG Post	Unterführung	<p>Seite 67: M.8. Sanierung und Verbreiterung Unterführung Stöckackerstrasse</p> <p>Hinweis: Die Breite der Unterführung ist zu definieren. Wir erachten eine genügende Breite an dieser neuralgischen Stelle als sehr wichtig für alle Nutzer</p>	E	Das Anliegen wird bei der Projektierung der Unterführung berücksichtigt.
188	SP BB SP	Unterführung	<p>M.8 Sanierung und Verbreiterung Unterführung Stöckackerstrasse:</p> <p>Die Stöckackerstrasse südlich der Unterführung ist ohne Ausnahme für die betriebsnotwendigen Fahrten ewb und Gewerbe zu sperren. Die Stöckackerstrasse ist schon heute für eine Quartierstrasse zu stark befahren. Mit der vorgesehenen Ausnahme für die betriebsnotwendigen Fahrten ewb und Gewerbe würde der Verkehr sogar noch zusätzlich um 7 % zunehmen (Zusatzbericht zum Verkehr, Seite 31). Das kann und darf nicht das Mittel zur Einhaltung des gesetzlichen Lärmgrenzwertes der Stöckackerstrasse südlich der Bahnlinie sein.</p>	B	Die im Richtplan bereits enthaltene Sperrung wird die südliche Stöckackerstrasse vom Verkehr entlasten, der zukünftige Mehrverkehr wird gegenüber einem Zustand ohne Sperrung relevant reduziert. Mit der Durchfahrtsregelung für die betriebsnotwendigen Fahrten von ewb und weiteren Gewerbebetrieben wird der notwendige Wirtschaftsverkehr bewusst priorisiert.
189	SP	Unterführung	Der Verkehr des Gebietes Stöckackerstrasse 33 / Ladenwandweg ist wie wir im Mitwirkungsverfahren zur Überbauungsordnung gefordert haben, mit einer neuen Bahnunterführung zwischen ewb-Areal und Weyermannshaus-Ost direkt auf die Murtenstrasse zu lenken oder die Zahl der zulässigen Fahrten für das Gebiet so zu beschränken, dass der Grenzwert eingehalten wird.	C	<p>Eine direkte Führung des Verkehrs vom ewb/BLS-Areal über Weyermannshaus-Ost direkt auf die Murtenstrasse ist nicht umsetzbar; eine Verbreiterung bestehender/ geplanter bzw. der Bau zusätzlicher Verbindungen ist nicht möglich (Viaduktraum und Entflechtungsbauwerk der SBB sowie bestehende und geplante Nutzungen wie Campus; Finanzierung).</p> <p>Der Anregung kann nicht entsprochen werden.</p>

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
190	QBB	Tempo 30	<p>Genehmigungsmassnahmen – M11d Verkehrsberuhigung: Tempo 30 auf Stöckackerstrasse</p> <p>(1) Tempo 30 auf der Stöckackerstrasse ist zwingend und eine Minimalmassnahme. Ebenso wesentlich wie das Verkehrsregime ist die Gestaltung der Strasse welche der komplexen Nutzung gerecht wird (Werkverkehr, Anwohnerverkehr, Freizeitverkehr zu Fuss, per Velo und MIV). Insbesondere muss folgenden Bedürfnissen Rechnung getragen werden: Elterntaxis Schwimmkurse und Hockey (Elterntaxis sind bei beiden Angeboten leider eine Realität, welche es zu beachten gilt, da sonst gefährliche Situationen vor den Eingängen entstehen), viel Fuss- und Veloverkehr zum Freibad Weyerli, flächiges Queren erwünscht, viele Familien.</p> <p>(2) Eine Begegnungszone vor dem Freibad sollte geprüft werden, insbesondere im Hinblick auf die Arealentwicklung Untermatt Ost (Weyermannshaus West). Dies würde die im Zusatzbericht Verkehr angesprochene Lärmproblematik nochmals entschärfen.</p>	B E C	<p>(1) Das Anliegen ist bereits berücksichtigt, bei der Umsetzung von Massnahme M.11d wird auf eine gute Gestaltung geachtet.</p> <p>(2) Auf der Stöckackerstrasse ist wegen dem Wirtschaftsverkehr kein Tempo 20-Regime möglich. Dem Anliegen wird mit einer neuen Gestaltung der nördlichen Stöckackerstrasse bestmöglich entsprochen.</p>
191	QBB	Tempo 30	<p>Genehmigungsmassnahmen – M11a Verkehrsberuhigung: Tempo 30 auf Freiburgstrasse im Raum Europaplatz</p> <p>Tempo 30 auf dem Europaplatz scheint der QBB schon fast mutlos. Die QBB schlägt eine Begegnungszone vor. Tram und Begegnungszone können kombiniert werden. Dies hat eine Analyse einer ähnlichen Situation am Helvetiaplatz in Zürich gezeigt.</p>	B	Die Anregung wurde aufgenommen und Massnahme M.11a angepasst. Bei der Umsetzung Der Massnahme sind Abhängigkeiten und verschiedene Aspekte zu prüfen (u.a. Verkehrssicherheit, ÖV, Kantonsstrasse/ Perimeter).
192	Steck	Tempo 30	<p>Und zu schlechterletzt wird der MIV unter anderem mit Tempo 30 Zonen verträglich gestaltet. Diese Temporeduktion soll die Kapazität erhöhen!?! Den zugegebenermassen unmöglichen Beweis dafür bleibt der Richtplan natürlich schuldig.</p> <p>Unnötig und keineswegs verkehrsberuhigend sondern staufördernd ist zum Beispiel die Massnahme M.11b in der auf einer kurzen Strecke der Murtenstrasse Tempo 30 gelten soll. Da wird einfach ohne Beleg behauptet, die Personenströme vom Gebiet Weyermannshaus Ost in den Bremgartenwald werden massiv zunehmen. Eine der wenigen wichtigen Verkehrsachsen in den Westen wird auf einer kurzen Strecke abgebremst um danach die Fahrzeuge wieder beschleunigen zu lassen. Wenn schon würde eine Ampelsteuerung den Verkehrsfluss bedarfsgerechter steuern.</p>	A	Der Richtplan basiert auf allgemeinen Erkenntnissen der Verkehrsplanung (z.B. dass Kapazitäten abhängig sind vom Geschwindigkeitsregime).
193	SP BB SP H SP	Tempo 30	Bei der Verkehrsberuhigung (S. 31) fordern wir eine Umkehrung des Temporegimes: Tempo 30 generell im Gesamtgebiet, Tempo 50 in Ausnahmefällen, Tempo 20 in allen Bereichen mit erhöhtem Fussgänger*innenaufkommen und in Bereichen mit Quartierzentrumscharakter.	B	Die Anregung ist im Richtplan im Grundsatz aufgenommen (siehe Massnahmen M.11.a bis M.11d). Es gilt grundsätzlich Tempo 30 mit einzelnen Ausnahmen. Eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 ist nicht möglich, weil der Perimeter aus verkehrlicher Sicht keinen einheitlichen Raum bildet und unterschiedliche Charaktere aufweist (vgl. übergeordnete Strassen wie z.B. Bern-/Weissensteinstrasse).
196	GB	Tempo 30	<p>Auch in anderen Teilen des Areals mit hohem Fussverkehrsaufkommen (z.B. in der Umgebung des Campus) sollen Tempo-20-Zonen errichtet werden.</p> <p>Im ganzen Rest des ESP-Perimeters, und nicht nur auf bestimmten Strassenabschnitten, fordern wir Tempo 30.</p>	B C	<p>Tempo 20 wird in möglichst vielen Strassenräumen eingeführt.</p> <p>Siehe Stellungnahme zu Nr. 193.</p>

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
197	GLP	Tempo 30	Die GLP erwartet, dass im ESP generell Tempo 30 gelten wird (mit Ausnahme der Freiburg- und neuen Murtenstrasse) und Lichtsignalanlagen, wo möglich, durch Kreisverkehr Lösungen oder Kreuzungen ohne Lichtsignalanlagen ersetzt werden.	B C	Siehe Stellungnahme zu Nr. 193. Die vorhandenen Lichtsignalanlagen müssen leider beibehalten werden (u.a. fehlender Raum für Kreisverkehr, zu hohes Verkehrsaufkommen, Sicherheit).
198	PV FM	Tempo 30	Seite 69, Massnahme 11, Verkehrsberuhigung – Tempo 30: 11c) «Die Standards der Velohauptroute müssen erfüllt sein.» Diese Standards müssen insbesondere auch bei der Murten- und der Freiburgstrasse erfüllt sein. Die beiden Massnahmen 11a + 11b sollen deshalb mit diesem Zusatz ergänzt werden. 11a) Als Zeithorizont wird 2026-2030 angegeben und es werden keine Abhängigkeiten aufgeführt. Deshalb sollte die Aufenthaltsqualität und die Sicherheit im Bereich der Tramhaltestelle möglichst rasch verbessert werden. Eine Umsetzung wäre bereits jetzt möglich.	B E	Die Anregung wurde aufgenommen und Massnahmen M.11a und M.11b entsprechend ergänzt. Zudem wurde die Qualität der FVV-Verbindungen in den Zielen und Grundsätzen in Kapitel 3.4 ergänzt. Eine rasche Umsetzung der Massnahme M.11a wird angestrebt, ist aber wegen der Abhängigkeit zu den ÖV-Wendeschlaufen (Massnahme M.6) vor 2026 kaum realistisch.
199	QBB	Stöckackerstrasse	Mobilität – Sperrung Stöckackerstrasse (1) Das Durchfahrtsrecht für Gewerbe im Stöckackerquartier nach Norden muss gewährleistet sein. Dies sollte explizit formuliert werden: „Im Stöckackerquartier ansässiges Gewerbe erhält ein Durchfahrtsrecht.“ Andernfalls werden die Quartiere zusätzlich vom Verkehr belastet und diese Massnahme wird im Stadtteil wohl zu grossem Widerstand führen. (2) Gleichzeitig wird im Richtplan vermerkt, dass ewb nach wie vor auf der Stöckackerstrasse nach Südwesten fahren kann. Um das Stöckackerquartier vor Mehrverkehr zu schützen, sollte die Fahrtzahl von ewb nach Süden limitiert werden. Ursprünglicher Zweck dieser Sperrung gemäss Quartierplan (Entlastung und Aufwertung der Stöckackerstrasse) kann mit der Entwicklung des Areals Ausserholligen Mitte nicht mehr erreicht werden. Entsprechend sollte zumindest eine Mehrbelastung verhindert werden. (3) Die QBB hat bereits mehrmals das Anliegen formuliert, bezüglich dieser Sperrung angehört zu werden. Sie hat eine Verkehrssimulation gefordert, welche aufzeigt, welche Quartiere und Strassen von Mehrbelastung betroffen sind. Zudem hat die QBB auch bereits mehrmals auf die oben genannten Punkte hingewiesen. Leider wurde dieses Anliegen von der Verkehrsplanung ignoriert, die Diskussion konnte bis heute nicht stattfinden. Die QBB erwartet von der Verkehrsplanung und von der Stadtplanung als koordinierende Instanz des ESP Ausserholligen eine Antwort auf ihre Fragen. (4) Die Sperrung der Stöckackerstrasse ist eine wesentliche Voraussetzung der Entwicklungen im ESP. Die Verkehrserschliessung des ESP sollte deshalb im Sinne der Abstimmung von Siedlung und Verkehr nicht nur auf Richtplanebene behandelt werden. Die bereits vorliegenden UeOs Ladenwandweg 33a und Weyermannshaus Ost klammern die Erschliessung aus. Deshalb braucht es eine detaillierte Erschliessungsplanung auf Stufe Nutzungsplanung (vgl. BauG, Art 88). Diese zeigt ausreichend detailliert auf, wie der Verkehr des ESP abgewickelt werden soll (vgl. auch Beispiel Murtenstrasse; Tram Bern West). Betroffene Dritte können so ihre Mitwirkungsrechte wahrnehmen.	B B E E	(1) Die Anregung ist bereits berücksichtigt, die Durchfahrtsregelung für das Gewerbe und Zufahrtsachsen für Wirtschafts- und Werkverkehr sind u.a. in der Teilkonzeptkarte Mobilität enthalten und können in beide Richtungen gewährt werden. (2) Die Anregung ist bereits berücksichtigt. Die Mehrbelastung der südlichen Stöckackerstrasse ist gering, der meiste Verkehr soll nach Norden direkt auf's übergeordnete Strassennetz geleitet werden. (3) Das Verkehrskonzept für den ESP Ausserholligen sieht vor, dass der Verkehr kanalisiert und möglichst direkt auf das übergeordnete Verkehrsnetz geführt wird. Eine Verkehrssimulation erfolgt in der nächsten Planungsstufe. Das Ergebnis wird mit dem Quartier diskutiert. Die Verkehrsplanung nimmt zu gegebener Zeit mit der QBB Kontakt auf. (4) Die Inhalte des Richtplans werden in den laufenden und nachfolgenden Planungen und Verfahren (z.B. in qualitätssichernden Verfahren, ÜOs) umgesetzt. Dort erfolgt auch die detaillierte Erschliessungsplanung.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
200	Marti	Stadtlogistik	3.4 Mobilität (Grundsätze) Der Abschnitt zur Stadtlogistik erscheint – obwohl ein interessanter Ansatz – noch wenig greifbar. Marti regt an, das Thema als orientierenden und nicht als verbindlichen Inhalt des Richtplans zu deklarieren.	C	Die Stadtlogistik ist ein wichtiges Thema und der ESP Ausserholligen verfügt diesbezüglich über ein grosses Potential. Die Verbindlichkeit soll beibehalten werden. Der Anregung kann nicht entsprochen werden.
201	SP	Stadtlogistik	M.14: Warenumserschlagplatz und Stadtlogistik Die Errichtung eines Warenhubs für ein Stadtlogistik-Projekt im ESP Ausserholligen erscheint uns sinnvoll, einen «Mobilitäts-Hub-MIV» lehnen wir hingegen klar ab.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
202	GLP	Stadtlogistik	Der Richtplan macht unzureichende Angaben über den vorgesehenen Aufbau eines Stadtlogistikhubs und dessen Auswirkungen auf den Mehrverkehr. Der Logistikhub sollte möglichst nahe bei den Gleisanlagen (bspw. Güterbahnhof) und zu den Autobahnanschlüssen Forsthaus oder Bümpliz liegen.	E	Die Anregung wird in die Umsetzung der Massnahme M.14 aufgenommen.
203	NBW	Stadtlogistik	Wir würden uns ein rasches Vorwärtkommen in Sachen Stadtlogistik wünschen und eine praktische Anwendung im ESP Ausserholligen. Ohne das Potenzial solcher Hubs wirklich zu kennen, vermuten wir, dass sich dieser grosse Perimeter fast schon als Grund aufdrängen würde, um die entsprechende Planung voranzutreiben.	E	Die Umsetzung der Massnahme M.14 wird möglichst rasch an die Hand genommen.
204	WBG	Stadtlogistik	Stadtlogistik Siehe auch: Massnahme M14 Die Aussagen bezüglich Stadtlogistikhubs sind noch sehr vage. Welche Areale werden für den Logistikhub in Betracht gezogen? Aus welchen Gründen? Ist der Logistikhub bereits in den Verkehrsberechnungen enthalten? Hierzu fehlen im Richtplan konkrete Aussagen.	E	Die Fragen zum Stadtlogistikhub werden im Rahmen der Umsetzung der Massnahme M.14 geklärt. Weitergehende Abklärungen im Rahmen des Richtplans sind nicht stufengerecht.
205	SP BB	Regulierung	Aufgrund der markanten Erhöhung des gesamten Nutzungsmasses fragen wir uns, welche Regulierungsmassnahmen vorgesehen sind, wenn sich im Laufe der Entwicklung zeigen sollte, dass das MIV-Verkehrssystem überlastet wird (S. 28). Im Richtplan muss nicht nur verbindlich festgehalten werden, dass ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für den MIV nicht in Frage kommt, sondern auch die Massnahmen, die getroffen werden, falls der vorgeschlagene Modalsplit nicht eingehalten werden wird.	E B	Allfällige Massnahmen zur Regulierung werden im Rahmen des Controllings zum Richtplan definiert. Im Richtplan ist eine maximale Obergrenze für die MIV-Fahrten festgesetzt. Diese soll gewährleisten, dass die Infrastruktur nicht ausgebaut werden muss.
206	SP H	Regulierung	Aufgrund der markanten Erhöhung des gesamten Nutzungsmasses, fragen wir uns welche Regulierungsmassnahmen vorgesehen sind, wenn sich im Laufe der Entwicklung zeigen sollte, dass das MIV-Verkehrssystem überlastet wird (S. 28)? Im Richtplan muss verbindlich festgehalten werden, dass ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für den MIV nicht in Frage kommt. Die Verbesserungen für den Langsamverkehr und den ÖV begrüssen wir und erwarten die Verlängerung des Inselbusses zum Europaplatz.	E B	Siehe Stellungnahme zu Nr. 205. Die Verlängerung der Buslinie 11 ist im Richtplan enthalten, siehe Massnahme M.5.
207	WBG	Regulierung	Verkehr Siehe auch: 5.4 Controlling, Zusatzbericht Die WBG Warmbächli begrüsst die Ziele bezüglich MIV. Leider fehlen im Richtplan Aussagen dazu, welche Massnahmen getroffen werden, falls die max. Fahrtenzahl(MIV: 15' 100/Tag) nicht eingehalten werden sollte. Die WBG Warmbächli geht davon aus, dass die zu erarbeitenden Mobilitätskonzepte der Areale hierzu stichhal-	E	Die Massnahmen für den Fall des Nichteinhaltens der Fahrtenzahl werden im Rahmen des Controllings zum Richtplan und in den Mobilitätskonzepten der Areale geregelt.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>Hand und Fuss gekommen, braucht es ein realistisches innovatives Mobilitätskonzept für das Weyerli und für den ESP als Ganzes. Gerade im Zusammenhang mit dem Abbau von Parkplätzen für die Sport- und Freizeitanlage sind flankierende Massnahmen in den umliegenden Quartieren wichtig. Beispielsweise könnte eine weisse Zone geprüft werden, wie dies im Breitenrain umgesetzt wurde. Andernfalls werden die Quartiere die Folgen des Parkplatzabbaus zu spüren bekommen. Das ist eine Realität, welche sich zu Spitzenzeiten bereits heute rund um das Weyerli zeigt und welche zu vermeiden ist. Die QBB spricht sich klar für Mehrfachnutzungen und Mobilitätsmanagement aus, aber es muss eine Lösung sein, welche ihren Namen verdient. Zu den Spitzenzeiten ist übrigens nicht nur der Hochsommer zu zählen, sondern auch die Tage, an denen sich Freibad, Hallenbad und Hockeynutzung (Matchbetrieb) überschneiden.</p> <p>(3) Gemäss Massnahme M10b bestehen „ausreichend private Angebote“ für die Parkierung. Die Verfügbarkeiten scheinen aber nicht geklärt zu sein. Dies zeigt auch Massnahme M14, welche eine Überprüfung erst vorsieht.</p>	E A	<p>stehen sollen.</p> <p>Grundsätzlich sind Parkplätze in erster Priorität auf den einzelnen Parzellen und Arealen durch die Grundeigentümerschaften sicherzustellen (inkl. der PP für die Sport- und Freizeitanlagen). In zweiter Priorität sind flankierende Massnahmen anzugehen. Es bestehen private PP, welche für die Mehrfachnutzung geeignet sind (z.B. Lidl).</p> <p>Die Anregung für weisse Parkplätze wird in die Umsetzung der Richtplanmassnahmen aufgenommen.</p> <p>(3) Das private Parkplatzangebot im ESP Ausserholligen übertrifft grundsätzlich das öffentliche Parkplanangebot um das Vielfache. Die Grundeigentümerschaften sind bei Arealentwicklungen aufgefordert, die privaten Parkplätze in ihrer Umgebung einzubeziehen. Mit der Massnahme M.10c werden die Parkplätze koordiniert.</p> <p>Massnahme M.14 war unklar formuliert und enthielt Überschneidungen zur Massnahme M.10d. Beide Massnahmen wurden angepasst und präzisiert.</p>
213	QBB	Parkplätze	<p>Genehmigungsmassnahmen – M10d Einbindung MIV in Mobilitätshub</p> <p>(1) Die QBB begrüsst ein zentrales Parkhaus, um den Parkierungsbedarf des ESP abzudecken. Sollte ein solches ernsthaft in Betracht gezogen werden, müsste diese Massnahme aber im Teilkonzeptplan verortet sein.</p> <p>(2) Der QBB scheint es, dass die Überlegungen zu diesem Punkt noch nicht ausgereift sind. Es ist ein Unterschied, ob von einer zentralen Parkierung für den ESP-indizierten Verkehr die Rede ist oder von einem Park&Ride analog der Anlage im Neufeld.</p> <p>Die QBB erwartet hierzu klarere Aussagen im Richtplan.</p>	C B	<p>(1) Eine Verortung in der Teilkonzeptkarte ist nicht möglich, weil der Standort eines allfälligen Parkhauses noch nicht definiert ist. Die notwendigen Abklärungen erfolgen bei der Umsetzung der Massnahmen M.10d und M.10c. Der Anregung kann nicht entsprochen werden.</p> <p>(2) Die Anregung wurde aufgenommen und Massnahme M.10d ergänzt. Es ist kein Parkhaus für Pendelnde (Park+Ride) vorgesehen. Siehe Stellungnahme zu Nr. 166.</p>
214	QM3	Parkplätze	<p>Sollten sich im Verlauf der weiteren Planung oder Umsetzung zusätzliche Bedürfnisse für den MIV ergeben, so sollten diese eher mit Hilfe des im Richtplan kurz angesprochenen Parkhauses an den Grenzen des Perimeters realisiert werden als in zusätzlichem MIV-Verkehr innerhalb des Areals. Die Belastung durch zusätzlichen MIV in bestehenden Wohnquartieren ist unbedingt zu vermeiden.</p>	E	<p>Das Anliegen wird bei der Umsetzung der Massnahme M.10d berücksichtigt.</p>
215	QVHF	Parkplätze	<p>Im Planungsperimeter sollen mehrere hundert neue Wohnungen und 4'000 zusätzliche Arbeitsplätze entstehen. Auf dem neuen Campus Bern sollen bis zu 6'000 Menschen lernen. Das wird trotz den ausgezeichneten OeV-Anschlüssen Mehrverkehr generieren. Pendler mit ungünstigen OeV-Verbindungen am Wohnort brauchen am ESP Ausserholligen ein Angebot an Parkplätzen.</p>	A	<p>Der ESP weist ideale Bedingungen für den ÖV und zukünftig für den FVV auf. Grundeigentümerschaften und Arbeitgebende sind verpflichtet, genügend PP bereitzustellen. Eine Koordination der PP ist vorgesehen. Ein Fokus liegt zudem auf der Schaffung</p>

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			Sonst weichen sie in umliegende Wohnquartiere aus.		einer ausreichenden Anzahl Veloabstellplätze. Die Autofahrenden sollen zudem am Stadtrand oder in der Agglomeration an geeigneten Umsteigepunkten auf alternative Verkehrsmittel wechseln.
216	QVHF	Parkplätze	Die künftige Anzahl der Parkplätze im Planungssperimeter wird auf 2'800 beschränkt (S. 43). Der QVHF will wissen, wie viele es denn heute sind, wie viele also zusätzlich zur Verfügung gestellt werden.	A	Innerhalb des ESP-Perimeters stehen heute rund 400 öffentliche Parkplätze zur Verfügung. Die genaue Anzahl privater Parkplätze ist nicht bekannt. Die Anzahl öffentlicher Parkplätze wird reduziert, die Anzahl privater Parkplätze kann entsprechend der Nutzungsverdichtung zunehmen.
217	QVHF	Parkplätze	(1) Im Bericht finden sich nur vage Angaben, wie die 2800 Parkplätze über den Planungssperimeter verteilt werden sollen. Das soll erst mit nachgelagerten Teilplanungen und konkreten Nutzungen festgelegt werden. Die Parkplätze sollen dabei auf dem jeweiligen Areal angeboten werden. Das macht etwa für die Areale Weyermanshaus-Ost und -West durchaus Sinn. (2) Für das Teilgebiet Ausserholligen-Mitte sieht der QVHF jedoch Schwierigkeiten. Hier entstehen die meisten neuen Arbeitsplätze im ESP Ausserholligen. Wegen der Bahndämme ist die Zufahrt nur über die Stöckackerstrasse möglich. Das Parkplatzangebot im ewb-Areal ist daher auf Bewohner und Werkverkehr zu beschränken. Für Pendler ist ein Angebot ausserhalb des Areals zu erstellen.	A A E	Wird zur Kenntnis genommen. (2) Die PP des ewb-Areals werden der Bewohnerschaft, den im Areal Arbeitenden und dem Wirtschaftsverkehr zur Verfügung stehen. Die Grundeigentümerschaften können selber entscheiden, ob sie Parkplätze für Arbeitnehmende auf dem Areal oder ausserhalb des Areals anbieten. Siehe auch Stellungnahme zu Nr. 215.
218	QVHF	Parkplätze	Laut Bericht soll ein Parkhaus am Stadtrand geprüft werden. Die Angaben dazu sind äusserst vage. Der QVHF fordert, dass ein Parkhaus im Richtplan verbindlich festgelegt und verortet wird. Das Angebot wäre gedacht für Pendler mit schlechten OeV-Verbindungen am Wohnort.	C B	Die verbindliche Festlegung und Verortung eines Parkhauses im Richtplan ist nicht möglich, weil ein allfälliges Parkhaus im Rahmen der Massnahme M.10d erst zu prüfen und dessen Standort bei Bedarf noch zu definieren ist. Siehe auch Stellungnahmen zu Nr. 166 und Nr. 213. Der Anregung kann nicht entsprochen werden. Massnahme M.10b war unklar formuliert und wurde angepasst; Parkplätze am Stadtrand sind weder Ziel noch Gegenstand des Richtplans, der Satz wurde aus der Massnahme gestrichen.
219	QVU	Parkplätze	Alternativ könnte ein Quartierparkhaus im Bereich zwischen Viadukt und Autobahnausfahrt Forsthaus eingeplant werden.	E	Die Anregung wird bei Umsetzung der Massnahme M.10d berücksichtigt.
220	EG	Parkplätze	Gemäss Richtplan 2.2. Leitsätze, 3.4 Mobilität und Massnahmen M.10a,b,c,d ist die Begrenzung und Bewirtschaftung von Parkplätzen ein wichtiges Mittel zur Limitierung von MIV-Fahrten im ESP Ausserholligen. In diesem Sinne werden beispielsweise Parkplätze im Viaduktraum, namentlich im Bereich der Freizeit- und Sportanlage Weyerli, aufgehoben. Ein absehbarer Parkplatzmangel zu Spitzenzeiten soll durch die Belegung privater Parkplätze bei den einzel-	A	Jede einzelne Grundeigentümerschaft ist grundsätzlich zur Bereitstellung der PP auf ihrem Areal verpflichtet, ohne Kompensation auf öffentlichem Boden. Entsprechend stehen die PP jener Grundeigentümerschaft zur Verfügung, und nicht der Allgemeinheit resp. Dritten. Mehrfachnut-

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>nen Eigentümern kompensiert werden, jene werden aber ihrerseits durch enge Vorgaben stark eingeschränkt. Es wird deshalb zu gewissen Zeiten fast zwangsläufig ein Parkplatzdefizit geben, das zu Suchverkehr und wildem Parkieren auf Privatarealen führen wird.</p> <p>Zur Problemlösung werden die Mehrfachnutzung von Parkplätzen durch ein Parkplatzbewirtschaftungskonzept (M.10a, M.10c) oder der Bau eines zentralen Parkhauses (M.10d) ins Spiel gebracht, wobei der Massnahmenlead einmal bei der Eigentümergemeinschaft, einmal bei der Verkehrsplanung verortet wird.</p> <p>Für die Eigentümer ist im Moment aber nicht klar, ob sie die bewilligten Parkplätze dann effektiv zur eigenen Nutzung haben oder dauernd auch der Allgemeinheit zur Verfügung stellen müssen.</p>		<p>zungen von PP sind jedoch sinnvoll und sollen gefördert werden, was im Rahmen der Massnahme M.10c koordiniert werden soll.</p> <p>Siehe auch Stellungnahme zu Nr. 212.</p>
221	EG	Parkplätze	<p>Wir sind klar der Meinung, dass die Hoheit über die Nutzung von Parkplätzen bei denjenigen Akteuren ist, die die Parkplätze bereitstellen und finanzieren. In diesem Sinne wehren wir uns dagegen, dass private Parkplätze automatisch auch der Allgemeinheit zur Verfügung stehen sollen. Die Eigentümer sind aber bereit, sich untereinander zu koordinieren und über ein intelligentes Parkplatzmanagement die effiziente Nutzung der Parkplatzressourcen areal-übergreifend zu optimieren. Sollte die Stadt ein übergeordnetes Koordinationsbedürfnis mit ihren öffentlichen Parkplätzen haben, kann sie sich an dieser Initiative der Eigentümer beteiligen.</p>	A	<p>Siehe Stellungnahme zu Nr. 220. Private Parkplätze stehen nicht automatisch auch der Allgemeinheit zur Verfügung. Die Stadt begrüsst die Koordinationsbereitschaft der Eigentümerschaften und wird diese unterstützen, siehe Massnahme M.10c.</p>
222	EG	Parkplätze	<p>Die Regelung des Parkplatzthemas ist aus unserer Sicht dringlich, weil in den nächsten Monaten weitere Überbauungsordnungen mit entsprechenden Parkplatzzregimes erstellt werden.</p> <p>Referenz: Richtplan 2.2, 3.4, Massnahmen M.10a,b,c,d</p>	E	<p>Die Stadt teilt diese Einschätzung, die Umsetzung der Massnahme M.10c ist rasch an die Hand zu nehmen.</p>
223	EWB	Parkplätze	<p>3. Mobilität (3.4 des Richtplans) 3.1 Parkplätze</p> <p>Im Rahmen der Überbauungsordnung wird uns eine gewisse Anzahl an Parkplätzen zugeordnet werden, die wir erstellen dürfen/müssen. Im Hinblick auf die im Richtplan geforderte aktive Parkplatzbewirtschaftung ist uns im Moment aber noch nicht klar, ob wir über die uns zugestandenen Parkplätze vollständig selber verfügen können oder ob ein Teil davon auch der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden muss.</p>	A	<p>Die PP stehen ewb und nicht der Öffentlichkeit zur Verfügung. Dennoch sind alle Parkplätze zu bewirtschaften, damit der Modalsplit erreicht werden kann. Idealerweise können die PP mehrfach genutzt werden, bei Bedarf allenfalls auch durch die Öffentlichkeit. Dies ist bei der Umsetzung von Massnahme M.10c zu klären.</p>
224	EWB	Parkplätze	<p>Wir stellen uns in Anlehnung an die Position der Eigentümergemeinschaft auf den Standpunkt, dass die in der Überbauungsordnung zugeordneten Parkplätze unserer privaten Nutzung zur Verfügung stehen. Wir richten uns nach dem Grundsatz, dass die Hoheit über die Nutzung der Parkplätze bei demjenigen Akteur liegt, der die Parkplätze bereitstellt und finanziert. Wir haben aber die Absicht, uns mit den Partnern der Eigentümergemeinschaft zu koordinieren, um über ein intelligentes Parkplatzmanagement die effiziente Nutzung der Parkplatzressourcen arealübergreifend zu optimieren. Die Regelung des Parkplatzthemas ist unterdessen dringlich, weil in den nächsten Monaten mit einer Reihe von Überbauungsordnungen Tatsachen geschaffen werden. Wir bitten deshalb um eine rasche Klärung, wie die Vorgaben des Richtplans und der späteren Überbauungsordnungen zu interpretieren sind.</p>	A	<p>Siehe Stellungnahmen zu Nr. 220, 221, 223.</p>
225	BG Post	Parkplätze	<p>1.3 Parkplatz-Nutzungen werden durch die Eigentümer gesteuert und bewirtschaftet</p>	A	<p>(1) Eine Mehrfachnutzung von Parkplätzen ist das Ziel und soll</p>

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>(1) Im Richtplan ESP Ausserholligen wird die Zuteilung der zu erstellenden Parkplätze pro Teilgebiet festgelegt. Dabei wird suggeriert, dass diejenigen Grundeigentümer, welche Parkplätze erstellen dürfen bzw. müssen, diese auch für andere Nutzungen innerhalb und sogar ausserhalb des Perimeters freigeben sollen.</p> <p>Dieser Grundsatz ist zwar bei einer Gleichbehandlung der beteiligten Grundeigentümer lobenswert und funktioniert wirtschaftlich, wenn sich alle Parteien einbringen und einen Beitrag leisten. Wenn jedoch einzelne Teilgebiete von der Erstellung von Parkplätzen für ihre Kunden und Besucher mehr oder weniger befreit oder zumindest bevorteilt werden, ist dies erstens ungerechtfertigt und zweitens eine schwierige Basis für erfolgreiche Verhandlungen über eine gemeinsame Nutzung von Parkplätzen.</p> <p>(2) Bei den definierten Parkplätzen gehen wir davon aus, dass die Teilgebiete entsprechend dem Planungsstand berücksichtigt wurden.</p> <p>(3) Weiter ist auch hier nach MIV und Wirtschaftsverkehr zu unterscheiden. Einzelne Unternehmen oder die Freizeitanlage «Weyerli» benötigen ebenfalls zwingend PP für den Betrieb. Konkret bemängeln wir seit längerer Zeit, dass die Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus ihre Kunden und Besucher nicht mit eigenen Parkplätzen ausstatten muss. Die Stadt Bern wird somit zum Trittbrettfahrer für Parkplätze bei den umliegenden Grundeigentümern. Denn dort wird der Suchverkehr und das unkontrollierte Parkieren stattfinden, wenn die Stadt ihre Aufgaben nicht im eigenen Perimeter löst.</p>		<p>mit Hilfe der Massnahme M.10c erreicht werden. Siehe Stellungnahme zu Nr. 223.</p> <p>(2) Die Parkplatzberechnungen basieren auf der im Richtplan festgelegten Nutzung pro Areal. Es wurde der jeweils aktuelle Planungsstand berücksichtigt.</p> <p>(3) Die Stadt muss die Parkplätze für die Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus im Rahmen des Baugesuchs zum Weyerli nachweisen. Gegen unerwünschte Auswirkungen der Parkierung müssen Massnahmen im Rahmen des zu erstellenden Mobilitätskonzepts für die Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus definiert werden.</p>
226	BG Post	Parkplätze	<p>Seite 16: Mobilität — Ein neues multimodales Rückgrat (3. Abschnitt)</p> <p>Bitte Text ergänzen: Die Parkplätze werden durch die jeweiligen Eigentümerschaften tages- und nutzerspezifisch bewirtschaftet.</p>	B	Die Anregung wurde aufgenommen und der Leitsatz zur Mobilität angepasst.
227	BG Post	Parkplätze	<p>Seite 29: Ziele (2. Abschnitt)</p> <p>Bitte Text ergänzen: Private und öffentliche Parkplätze sind bewirtschaftet und stehen bei einem Entscheid der jeweiligen Eigentümerschaften unterschiedlichen Nutzergruppen zur Verfügung.</p>	B	Die Anregung wurde aufgenommen und das Ziel angepasst.
228	BG Post	Parkplätze	<p>Seite 46: Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus, Grundsätze (3. Abschnitt)</p> <p>Text ist zu ergänzen: Die Stadt Bern muss sicherstellen, dass genügend Parkplätze für die Nutzer der Sportanlagen im Weyermannshaus gebaut werden.</p>	C	<p>Genügend Parkplätze für Velos und MIV sind in allen Teilgebieten und Arealen bereitzustellen; die Parkplatzzahl ist deshalb Thema des allgemein geltenden Kapitels 3.4. In den Kapiteln zu den Teilgebieten stehen nur zusätzliche teilgebietsspezifische Ergänzungen. Der Anregung kann nicht entsprochen werden.</p> <p>Siehe auch Stellungnahme zu Nr. 225 (3).</p>
229	BG Post	Parkplätze	<p>Seite 68: M.10a. öffentl. PP MIV unter Viadukt Text Mehrfachnutzung</p> <p>Hinweis: Die Parkplätze werden durch die jeweiligen Eigentümerschaften tages- und nutzerspezifisch bewirtschaftet. Für Dritte wie die Stadt Bern besteht zurzeit noch keine Zusicherung oder Vereinbarung.</p>	A	Wird zur Kenntnis genommen.
230	BLS I	Parkplätze	<p>Parkplatzmanagement</p> <p>Mit dem Richtplan wird mit gezielten Massnahmen das Parkplatzangebot im Gebiet des ESP Ausserholligen</p>	A	Siehe Stellungnahmen zu Nr. 212 (2) und 225 (3).

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			dort bestehenden Parkplätze aufgehoben. (4) Wenn dann in Hochbetriebszeiten die Nachfrage da sein sollte – für Verkehrsplaner natürlich rein spekulativ – soll Mehrfachnutzung von privaten(!) Parkplätzen und Firmenparkplätzen diese abdecken. Für die unter dem südlichen Viadukt aufgehobenen Parkplätze stehen ausreichend private Angebote zur Verfügung wird schlicht falsch und ohne Nachweis behauptet.		
233	SP BB	Parkplätze	Die Freizeitanlage Weyermannshaus wird auch von vielen nicht in Bern wohnhaften Besucher* innen frequentiert. Dazu erleben die umliegenden Quartiere einen starken Such- und Parkverkehr. Es ist eine Besucherlenkung für die Freizeitanlage in die Planung aufzunehmen.	E	Dieses Anliegen wird im Mobilitätskonzept der Freizeitanlage Weyermannshaus geprüft.
234	SP BB SP H	Parkplätze	Ein zentrales Parkhaus im Herzen der Stadt, mitten in einem neuen urbanen Zentrum kommt für uns nicht in Frage. Die Einbindung des MIV (S. 29) gehört nicht an den Europaplatz, sondern ist peripher zu organisieren. Am Europaplatz darf es nicht mehr MIV geben, im Gegenteil.	A	Siehe Stellungnahmen zu Nr. 166, 213 und 214.
235	SP BB	Parkplätze	Um den Europaplatz als Zentrum und die dortige Aufenthaltsqualität steigern zu können, müssen die Parkplätze im südlichen Teil des Europaplatzes ersatzlos aufgehoben werden. Der Freiraum im Raum des Viadukts Europaplatz Süd darf nicht eingeschränkt werden.	B	Das Anliegen ist bereits berücksichtigt.
236	SP H	Parkplätze	M10b: Die Aufhebung der Parkplätze ist dringend, der Realisierungshorizont ist vorzuzuschieben auf 2020-2025.	B	Die Anregung wurde soweit möglich aufgenommen und der Realisierungshorizont von Massnahme M.10b auf 2026 – 2030 vorverschoben. Siehe auch Stellungnahme zu Nr. 100.
237	SP H	Parkplätze	Der Hauptfokus muss auf dem umweltverträglichen Verkehr liegen. Die Zahl der Parkplätze ist auf das rechtlich mögliche Minimum zu beschränken. Wir verweisen auf die Mitwirkungseingabe der SP Holligen zur Überbauungsordnung Stöckackerstrasse 33 – Ladenwandweg.	B	Die Anregung ist bereits berücksichtigt.
239	SP H	Parkplätze	M10d: Die gute Anbindung ans Autobahnnetz ist kein Grund für die Einbindung des MIV in den Mobilitätshub. Ein Parkhaus an dieser Lage kommt für uns nicht in Frage. Das würde falsche Anreize schaffen.	A	Siehe Stellungnahmen zu Nr. 166, 213 und 214.
240	SP	Parkplätze	M.10b: Transformation öffentlich zugänglicher MIV-Parkplätze unter Viadukt (Nord) Die Aufhebung der Parkplätze ist dringend, der Realisierungshorizont ist vorzuzuschieben auf 2020-2025. Die Verschiebung von Parkplätzen an den Stadtrand kann höchstens eine vorübergehende Massnahme sein. Im Sinne einer stadt- und klimaverträglichen Mobilität ist der MIV auf ein Minimum zu reduzieren. Das gilt auch für die peripheren Gebiete der Stadt Bern.	B	Siehe Stellungnahme zu Nr. 236.
241	GB	Parkplätze	Dem vorgesehenen Parkhaus für das Park and Ride stehen wir kritisch gegenüber. Zwar ist das Areal tatsächlich von der Autobahn her gut erschlossen und ein Umsteigen vom Auto auf den öV wäre gut machbar, wir halten es aber nicht für zielführend, die Autos so weit in die Stadt hinein fahren zu lassen. Das Park and Ride würde viele zusätzliche Fahrten generieren, die es zu vermeiden gilt. Es ist zu prüfen, ob ein Park and Ride nicht weiter aussen (z.B. in Brünnen)	A	Es ist kein Parkhaus für Pendelnde (kein Park+Ride) vorgesehen. Siehe Stellungnahmen zu Nr. 166 und 215.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			oder in einer Vorortsgemeinde erstellt werden kann.		
242	RKBM	Parkplätze	Aus den Unterlagen erschliesst sich uns nicht, wo die erwähnte Parkierungsanlage (vgl. auch Bemerkung zu «Multimodalität») zu liegen kommen soll und wie diese im Gesamtverkehrssystem eingebunden wird. Dies ist zu präzisieren soweit möglich.	E	Der Standort der Parkierungsanlage ist noch nicht bekannt, er wird im Rahmen der Umsetzung der Massnahme M.10d eruiert.
243	VCS	Parkplätze	Der VCS Region Bern ist einem Parkhaus so nahe an der Autobahn nicht abgeneigt. Die vorgesehene Anzahl Parkplätze ist aber in Parkhäusern in der Innenstadt aufzuheben (zusätzlich zu den laufenden Bemühungen der Stadt Bern zur Parkplatzreduktion). So könnte der Verkehr ins Zentrum reduziert werden. Zudem würde so Platz frei für andere Nutzungen der innerstädtischen Parkhäuser, z.B. als City-Logistik-Hubs.	A E	Mit einem allfälligen Parkhaus sollen keine zusätzlichen Parkplätze bereitgestellt werden. Die Verknüpfung mit den Parkhäusern der Innenstadt liegt ausserhalb des Perimeters der Richtplanung. Die Idee kann bei Umsetzung von Massnahme M.10d geprüft werden.
245	WBG	Parkplätze	M10a & b Transformation öffentlich zugänglicher MIV-PP unter Viadukt (Nord und Süd) Die WBG Warmbächli begrüsst den Ansatz der Mehrfachnutzung von Parkplätzen. Wie die effektive Ausgestaltung vorgenommen werden soll, bleibt für uns aber noch unklar. Zu prüfen wäre beispielsweise eine zentrale Parkierung für den Campus, das ewb/BLS-Areal, Untermatt Ost (Weyermannshaus West), ARK und das Weyerli oder die Auslagerung eines Teils der Parkierung des ewb-/BLS-Areals an den Europaplatz (Entlastung Stöckackerstrasse!). Für die Verbesserung der oft suboptimalen PP-Situation (umliegende Quartiere werden 'zugeparkt') rund um die Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus braucht es ein innovatives aber auch realistisches Mobilitätskonzept.	A	Die Grundeigentümerschaften sind für die Realisierung der PP gemäss den Vorgaben der Richtplanung und weiteren Grundlagen verantwortlich (z.B. Campus oder Weyerli). Mobilitätskonzepte für die einzelnen Areale sind zu erstellen. Zudem sollen im Rahmen der Massnahme M.10c Mehrfachnutzungen der PP koordiniert werden (inkl. Weyerli). Ein zentrales Parkhaus wird geprüft (Massnahme M.10d).
246	QBB WBG	Öffentlicher Verkehr (ÖV)	Teilkonzepte Mobilität Siehe auch Massnahme M5 Mit der Erneuerung der Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus wird der Haupteingang zum Hallenbad und Eisbahn im Norden liegen. Wenn die heutige Fuss- und Veloverbindung bustauglich wird, dann sollte es dort eine Haltestelle geben (Postautolinie 101). Das würde auch die unbefriedigende Situation auf der Stöckackerstrasse entschärfen. Der bustaugliche Ausbau der Alten Murtenstrasse darf nicht zu Flächenverlust des Freibads wegen der Verbreiterung der Strasse führen.	E B	Die Anregung wird in der weiteren Planung aufgenommen. Auf den bustauglichen Ausbau der Alten Murtenstrasse wird verzichtet, die Massnahme wurde gestrichen.
247	QM3	ÖV	Stosszeiten im ÖV, in denen der ÖV von der regulären Wohnbevölkerung kaum mehr genutzt werden kann, sollten verhindert werden. Möglichkeiten dazu wären gestaffelter Schulbeginn, zusätzliche ÖV-Angebote oder auch separate Schulbusse (wie dies in Zürich bereits angeboten wird).	B E	Die Anregungen sind teilweise bereits berücksichtigt, das ÖV-Angebot soll ausgebaut werden (siehe Massnahme M.17). Die Anregung zum Schulbeginn kann bei der Umsetzung des Richtplans berücksichtigt werden.
248	QM3	ÖV	QM3 unterstützt ausdrücklich die Ausführungen des Quartiervereins Holligen-Fischermätteli zur Bushaltestelle Nordteil-Viadukt.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
249	QVHF	ÖV	Der QVHF begrüsst die Verlängerung der Buslinie 11 bis zum Europaplatz — eine Bus-Wendeschleife unter dem Südteil des Viaduktes ist dann nötig (Massnahme M.6). Eine Tramwendeschleife dort hält der QVHF für problematisch, unter anderem wegen Nutzungskonflikten mit dem FVV.	A E	Wird zur Kenntnis genommen. Die Umsetzbarkeit einer Bus-/Tramwendeschleife wird im Rahmen der Massnahme M.6 im Detail geprüft, aber aus heutiger Sicht als realisierbar angesehen (Alternative bedingt lange Fahrzeiten ins Stadtzentrum).

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
250	QVHF	ÖV	<p>(1) Eine Haltestelle nahe am künftigen Campus-Bern und der neuen BLS-Haltestelle ist wünschbar. Der QVHF sieht aber Nutzungskonflikte mit dem FVV.</p> <p>(2) Er regt an, das Teilgebiet W03 mit den Tanks teilweise auch für eine Wendeschleufe zu nutzen.</p> <p>(3) Eine Bus-Verbindung über die Steigerhubelstrasse und den Park auf der Nordseite des Campus lehnt der QVHF ab.</p>	A B A	<p>(1) Die Nutzungskonflikte von Bus und Fuss- und Veloverkehr werden als lösbar angesehen. Eine baulich getrennte Führung des Veloverkehrs von MIV und Fussverkehr ist vorgesehen.</p> <p>(2) Die Anregung ist bereits berücksichtigt. Angrenzend an die Tanks befindet sich ein möglicher Ort für eine Haltestelle.</p> <p>(3) Es ist keine Bus-Verbindung über die Steigerhubelstrasse und den Park vorgesehen.</p>
251	QVHF	ÖV	<p>Der QVHF fordert Verbesserungen beim Zugang zur tieferliegenden BLS-Haltestelle, auch wenn dies schwierig ist (Massnahme M2). Der Zugang muss insbesondere für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrer erleichtert werden.</p> <p>Sie müssen jetzt die Schlossstrasse überqueren, um zum einzigen Lift zu gelangen. Eine Möglichkeit wäre ein weiterer Lift durch das DEZA-Gebäude.</p>	C	<p>Die Haltestelle liegt in der Verantwortung der BLS. Massnahmen wurden geprüft und umgesetzt. Weiterreichende Massnahmen werden als nicht verhältnismässig angesehen.</p> <p>Der Anregung kann nicht entsprochen werden.</p>
252	QVU	ÖV	<p>Das Konzept des öV ist aus unserer Sicht noch nicht ausgereift. Es wird Platz für eine Wendeschleufe freigehalten, ohne dass klar scheint, welche Buslinie diesen Platz benötigen wird und wie die Linienführung aussieht.</p>	A	<p>Die Wendeschleufe ist für die Buslinie 11 vorgesehen (Verlängerung ab resp. Verknüpfung mit Insel). Siehe neu formulierte Massnahme M.5.</p>
253	BG Post	ÖV	<p>Seite 32: Plan, Haltestelle Weyermannshaus-West Antrag: Mit Verkehrsplanung Stadt Bern besprechen / aktualisieren: Hier fehlt die Abstimmung mit dem in der Ue0-Weyermannshaus-West von der Stadt gewünschten Linienführung der Busses (entlang der Bahnlinie mit Einbahnverkehr). Somit ist bei der Bushaltestelle kein Wendemanöver-Platz einzuzeichnen.</p>	B	<p>Die Anregung wurde aufgenommen und die Teilkonzeptkarte Mobilität entsprechend angepasst.</p>
254	BG	ÖV	<p>Seite 67: M.5. Neue Busspur Alte Murtenstrasse Hinweis: Die Domänenverwaltung der Burggemeinde Bern befürwortet diese Verbindung. Die Massnahme ist jedoch mit Stefan Flückiger (Forstmeister BGB) im Detail abzusprechen und das Waldgesetz ist zu beachten. Einige Hinweise dazu nachstehend.</p> <p>Die neue Busspur ist nur unter folgenden Voraussetzungen machbar. Die Fahrtrasse ist zu roden und als öffentliche Strasse im Baurecht zu übernehmen. Die Nutzung durch den Forstbetrieb für die Pflege der südlich liegenden Ränder ist zu gewährleisten. Die Rodung kann in zwei Varianten ausgeführt werden:</p> <p>Die Rodung wird unter Einhaltung des gesetzlichen Waldabstandes – ohne Unterschreitung vollzogen. Der gesetzliche Waldabstand ist in den Rodungsperimeter und das Baurecht vollumfänglich zu integrieren und hat beidseits der Strasse mindestens 15m zum Fahrbahnrand, falls Hochbauten geplant sind 30m zu betragen.</p> <p>Variante 2 – die Nutzniesserin beantragt eine Unterschreitung des Wegerechtes wobei mind. 5m beidseits zum Fahrbahnrand zusätzlich in den Rodungsperimeter einberechnet werden müssen. In diesem Fall übernimmt die Stadt sämtliche Kosten der Waldeigentümerin für Auflagen, die sich aus bestehenden oder neuen Rechtsvorschriften für die Sicherheit der Strasse (vorsorgliche Waldpflege, Lichttraumprofil und heute nicht bekannte</p>	B	<p>Auf die neue Busspur Alte Murtenstrasse wird verzichtet, die Massnahme wurde gestrichen.</p>

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>Auflagen ergeben). Zudem trägt sie die Kosten für die Bekämpfung von invasiven windverbreitenden Neophyten im angrenzenden Perimeter in voller Waldestiefe und nimmt auf eigene Kosten mind, einmal jährlich die Beseitigung von Littering vor.</p> <p>Die Waldeigentümerin erhält bei beiden Varianten das unentgeltliche Recht die Strasse für Bewirtschaftungszwecke zu Befahren und haftet nicht für Schäden, die aus Bewirtschaftungsmassnahmen an den Werken entstehen. Die Nutzniesserin übernimmt sämtliche Kosten und erteilt alle Bewilligungen, die nötig sind, um Waldbewirtschaftungsmassnahmen in den angrenzenden Perimetern durchführen zu können (dies sind heute insb. Bewilligungsgebühren, Absperrung, Umleitung usw.).</p> <p>Bei beiden Varianten gilt:</p> <p>Die Nutzniesserin verzichtet ausdrücklich, unwiderruflich und unbefristet auf weitergehende Ansprüche für andere Verkehrsmittel oder bauliche Vorhaben durch und in den betroffenen Waldgebieten (wie z.B. Langsamverkehr usw.). Sollte eine der Voraussetzungen widerrechtlich oder unmöglich werden oder will sich die Nutzniesserin von den Lasten befreien, hat sie sämtliche Installationen auf eigene Kosten zurückzubauen und die Fläche in den ursprünglichen Zustand zurückzusetzen. Sie trägt dabei die Kosten, bis der Wald wieder den ursprünglichen Zustand vor der Rodung aufweist. Die Erlöse gehören der Waldeigentümerin.</p>		
255	SP BB	ÖV	Wir erwarten die Verlängerung des Inselbusses zum Europaplatz.	B	Das Anliegen ist bereits berücksichtigt und wurde mit der neu formulierten Massnahme M.5 präzisiert.
256	SP BB	ÖV	<p>M.17 Ausbau des ÖV-Angebotes:</p> <p>Die künftige Nachfrage ist nur dann abgedeckt, wenn die Zugverbindung von und nach Schwarzenburg auch bei einer allfälligen Verlängerung der RBS-Linie nach Köniz weiter besteht.</p>	D	Die regionalen Bahnlinien werden durch die RKBM geplant und sind nicht Gegenstand der vorliegenden Richtplanung.
257	SP H	ÖV	M3a: Die Bushaltestellen Weyermannshaus Ost sollen nicht möglichst weit unter das Viadukt verschoben werden, sondern an der Murtenstrasse unter dem Viadukt sein. Sonst wird der Freiraum eingeschränkt. Der etwas längere Weg zum Campus ist zumutbar.	E	Der Viadukt-Raum ist aktuell in Planung. Verschiedene Optionen werden geprüft.
258	SP	ÖV	<p>M.3b: Verschiebung Bushaltestellen – Weyermannshaus West / M 4: Neue Bushaltestelle und Wendemöglichkeit unter Viadukt auf Nordseite</p> <p>Eine Erstellung oder Verschiebung von Bushaltestellen oder –wendeschlaufen in urbane Freiräume oder auf Grünflächen lehnen wir klar ab. Bushaltestellen und -wendemöglichkeiten sind in den bestehenden Strassenraum zu integrieren.</p>	E	Das Anliegen wird bei der Umsetzung berücksichtigt. Gemäss aktuellem Stand der Planung sind keine heute bestehende Freiräume oder Grünflächen betroffen.
259	SP	ÖV	<p>M.5: Neue Busspur Alte Murtenstrasse</p> <p>Einer neuen Busspur durch die alte Murtenstrasse stehen wir kritisch gegenüber. Sollte die Alte Murtenstrasse für den Busverkehr geöffnet bzw. ertüchtigt werden, ist eine konsequente Trennung vom Fuss- und Veloverkehr sicherzustellen und die Standards des Masterplans Veloverkehr sind einzuhalten. Obschon eigentlich selbstverständlich, sollte behördenverbindlich festgehalten werden, dass der alte Baumbestand erhalten wird.</p>	B	Auf die neue Busspur Alte Murtenstrasse wird verzichtet, die Massnahme wurde gestrichen
260	SP	ÖV	M.6: Neue Bus- und Tramwendemöglichkeit Europaplatz Allfällige neue Tramwendemöglichkeiten sind so auszu-	B	Die Anregung ist bereits berücksichtigt. Die Sicherheit des Velo-

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			gestalten, dass sie die Sicherheit des Veloverkehrs, insbesondere auf den Velohaupttrouten, nicht beeinträchtigen (Querungswinkel, Schienenüberstand). Als Alternative zu immer mehr Wendeschlaufen ist der vermehrte Einsatz von Zweirichtungstrams zu prüfen.	D	verkehrs wird gemäss den Standards Masterplan Veloinfrastruktur sichergestellt. Der Einsatz von Zweirichtungstrams muss umfassender durch die Region geprüft werden und ist nicht Gegenstand des vorliegenden Richtplans.
261	SP	ÖV	M.7: Querung Bahngleise im Bereich Steigerhubelstrasse Die FVV-Passerelle muss auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Campus erfolgen. Die Passarelle muss so gestaltet sein, dass auch mobilitätsbeeinträchtigte Personen keinen Nachteil im Vergleich zur Unterführung haben.	B	Die Anregungen sind bereits berücksichtigt. Die Passerelle soll zum Zeitpunkt der Campus-Eröffnung bereitstehen, deren Planung ist jedoch abhängig von weiteren Planungen. Die Standards für mobilitätsbeeinträchtigte Personen werden eingehalten (u.a. Lift).
262	SP	ÖV	M.17 Ausbau des öV-Angebotes Die künftige Nachfrage ist nur dann abgedeckt, wenn die Zugverbindung von und nach Schwarzenburg auch bei einer allfälligen Verlängerung der RBS-Linie nach Köniz weiterbesteht. Der Ausbau des ÖV-Angebots muss auch die Verlängerung der Buslinie 11 nach Ausserholligen umfassen.	D B	Siehe Stellungnahme zu Nr. 256. Siehe Stellungnahme zu Nr. 255.
263	GLP	ÖV	Die GLP begrüsst die Stärkung des Mobilitätshubs im ESP und damit auch die Verschiebung der Bahnhaltestelle Stöckacker. Der Richtplan geht aber zu wenig auf die relativ langen Wege für umsteigende Fahrgäste des öV ein. In diesem Zusammenhang sollte geprüft werden, die Haltestelle der Postautolinen 101 und 107 in das Areal Weyermannshaus Ost und somit möglichst nahe an die Bahnhaltestelle Europaplatz zu verlegen.	A	Der Viaduktraum wird aktuell geplant und mit der regionalen ÖV-Planung abgestimmt. Dem Anliegen soll bestmöglich entsprochen werden; es steht aber in Konkurrenz zu anderen Anforderungen.
264	BLS N	ÖV	Generelle Bemerkungen Anstatt "verlegte Station Stöckacker", was geografisch verwirren kann, sollte der Begriff «neue Haltestelle Europaplatz Nord» nach einmaligem Definieren (z.B. auf Seite 29 des Berichts Richtplan) einheitlich verwendet werden.	B	Die Anregung wurde aufgenommen und der Richtplan entsprechend angepasst.
265	BLS N	ÖV	Zusatzbericht Verkehr Seite 23: «Falls die Haltestelle Stöckacker nicht verschoben wird, ist die Realisierung des Weyerliwegs umso wichtiger». Die Verschiebung wurde im Juni 2020 vom BAV entschieden. Die Passage ist demnach zu streichen.	B	Die Anregung wurde aufgenommen und der Zusatzbericht angepasst.
266	SBB	ÖV	Sachverhalt 8: Seite 28 ff., Ziff. 3.4 Öffentlicher Verkehr. Antrag 8: Der Satz «Die bestehenden S-Bahn-Haltestellen werden saniert und aufgewertet, in erster Priorität die Haltestelle Europaplatz in Richtung Köniz / Schwarzenburg.» ist zu streichen.	B	Die Anregung wurde teilweise aufgenommen und der Grundsatz angepasst.
267	BM	ÖV	Begrüsst die Vision, die Entwicklungsschwerpunkte, Abstimmung der Gesamtplanung. OeV muss zentrale Rolle spielen und soll optimiert werden. S-Bahn-Haltestelle Europaplatz zu einem sekundären Umsteigeknoten aufwerten, um Raum Bahnhof Bern zu entlasten. Die Umsteigewege zwischen S-Bahn-Haltestellen untereinander und zu OeV-Feinverteiler im	A	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			Norden und Süden kurzhalten.		
268	BM	ÖV	Nördlich ESP: Bushaltestelle Postauto 101 auf der Murtenstrasse wird begrüsst, weil Buserschliessung unter Autobahnviadukt zur besseren Verknüpfung mit S-Bahn-Haltestellen vorerst nicht umgesetzt werden kann. Diese Option mit Wendemöglichkeit soll aber bestehen bleiben. Damit wäre in Zukunft ein Konzept möglich, bei dem die regionalen Buslinien, aber auch künftige Tangentiallinie Nordwest zum Umsteigeknoten Europaplatz geführt werden können.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
269	BM	ÖV	Südlich ESP: Umsteigebedingungen Tramlinien 7 und 8 sowie Bus 31 sind beizubehalten und wenn möglich zu verbessern.	A E	Wird zur Kenntnis genommen und bei der Umsetzung des Richtplans berücksichtigt.
270	BM	ÖV	Im Rahmen Machbarkeits- und Potentialstudie Tramdepot und Sportnutzung Standort Bodenweid wird auch die Erschliessung mit Zu-/Wegfahrten der Trams geprüft. Dabei steht im Rahmen ZMB Insel als kurz-/mittelfristige Lösung die Busvariante Y mit einer Umstellung auf Doppelgelenkbusbetrieb in den Korridoren Bern Bahnhof-Insel-Europaplatz und Bern Bahnhof-Güterbahnhof-Hinterkappelen im Vordergrund. Das bedeutet, dass beim Europaplatz eine Endhaltestelle mit Wendemöglichkeit für Doppelgelenkbusse vorgesehen ist. Diese beiden Planungen sind zu berücksichtigen und zu koordinieren.	A E	Wird zur Kenntnis genommen und bei der Umsetzung des Richtplans berücksichtigt.
271	RKBM	ÖV	Öffentlicher Verkehr: Die Massnahmen im öffentlichen Verkehr sind in enger Zusammenarbeit mit der RKBM zu erarbeiten und auf das Regionale Angebotskonzept ÖV sowie die weiteren Planungen und Studien der RKBM abzustimmen. In den nächsten Phasen ist noch detaillierter zu prüfen und nachzuweisen, welchen Einfluss die Erhöhung der Nutzungsmasse auf den Verkehr, insbesondere den öffentlichen Verkehr, hat.	A E	Wird zur Kenntnis genommen und bei der Umsetzung des Richtplans berücksichtigt.
272	NBW	ÖV	Die Sanierung des Bahnhofs Europaplatz, Gleise 1 und 2, ist dringend. Ebenfalls dringend wäre seine Verschiebung Richtung Stadt. Mit der heutigen Lage kann der Anspruch, wie er unter „Erreichbarkeit wichtiger Zielorte sicherstellen“ weiter unten formuliert ist, nicht eingelöst werden. Wir nehmen M.2 zur Kenntnis, wonach diese Verschiebung nicht möglich sein soll, bitten aber um eine nochmalige Prüfung: Die Züge halten jetzt schon in einer Kurve, und auf gängigen Plänen ist deren Radius über die ganze Länge gleich. Die Absichten, die unter „öV-Anbindung prüfen“ angedeutet werden, lassen befürchten, dass man es mit der Konzentration von Haltestellen auf kleinstem Raum auch übertreiben könnte. Und es braucht wohl keine neuen Wendeschlaufen, schon gar nicht für Trams, die viel Platz wegfressen und Velos gefährden, sondern es sind Routen, bestehende oder zusätzliche, neu und vielleicht anders zu denken, inklusive Tangentiallinien, wie in einem später folgenden Abschnitt angetönt.	B C A	Die Sanierung wird realisiert, siehe Massnahme M.2. Eine Verschiebung des Bahnhofs Europaplatz wurde wiederholt geprüft und ist wegen der Leistungssteigerung West nicht möglich. Tramwendeschlaufen sind notwendig, um die Erreichbarkeit des Tramdepots sicherzustellen.
273	WBG	ÖV	Ganz am Rand: Die WBG Warmbächli freut sich, wenn der «Mobilitätshub» Europaplatz in naher Zukunft Endhaltestelle der Buslinie 12 sein wird.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
275	QM3	Modalsplit	QM3 stellt fest, dass mit der Beschränkung des MIV auf 20%, die eigenen städtischen Vorgaben (15%) nicht eingehalten werden. Wir wünschen uns diesbezüglich Aus-	A	Die Stadt unterscheidet im STEK 2016 zwischen dem Modalsplit der <i>Stadtbevölkerung</i> und dem

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			fürungen, warum dies so ist.		<p>Modalsplit des <i>Gesamtverkehrs</i>. Diese beinhalten einen maximalen MIV-Anteil von 15% respektive 30% (siehe Vertiefungsbericht Mobilität zum STEK 2016, Seite 17).</p> <p>Der von den Mitwirkenden genannte Anteil von 15% MIV am Modalsplit betrifft die <i>Stadtbevölkerung</i>.</p> <p>Für den Richtplan ESP Ausserholligen wird ein Modalsplit von 20% (exklusive Wirtschafts- und Werkverkehr) verwendet, da der ESP auch <i>ausserstädtischen Verkehr sowie Wirtschaftsverkehr</i> mit Ziel/ Quelle ausserhalb der Stadt aufweist.</p>
276	VCS	Modalsplit	<p>Weiter vermischen wir eine behördenverbindliche Aussage dazu, wie die gesamten zulässigen Fahrten auf die Teilgebiete und Areale verteilt werden sollen (Mitwirkungsbericht, Seite 42 «Modalsplit Teilgebiete/Areale im Einzelfall festlegen»).</p> <p>Ohne eine solche Regelung wird es bei der Ausarbeitung einzelner ÜOs nicht möglich sein, die Vorgaben des Richtplans bezüglich Modal Split anzuwenden. Wenn auf einem Teilgebiet ein höherer MIV-Anteil gewährt wird, müsste folglich auf einem anderen Baufeld der Anteil reduziert werden. Die betroffene Bauherrschaft könnte aber einen Verzicht ablehnen und sich weiterhin auf die behördenverbindlichen Inhalte (20% MIV) des Richtplans berufen. So würde das Ziel von 20% MIV für das Gesamtgebiet verunmöglicht.</p>	C	<p>Die Aufteilung auf die Teilgebiete liegt vor (siehe Tabelle 3 des Richtplans), wird aber nicht verbindlich festgelegt. Die Entwicklungen in den einzelnen Arealen können variieren. Werden die Fahrten je Teilgebiet bereits heute verbindlich festgelegt, kann bei der Umsetzung des Richtplans nicht flexibel auf gebietsübergreifende Lösungen reagiert werden. Mit der vorliegenden Regelung soll Flexibilität bei der zukünftigen Entwicklung ermöglicht werden. Die Details zu den Fahrten werden in Sondernutzungs- und Baubewilligungsverfahren geregelt.</p>
277	PV	Modalsplit	<p>Seite 42:</p> <p>«Folgender Modalsplit ist für den Perimeter des ESP Ausserholligen insgesamt verbindlich: 80% des Verkehrs werden mit dem ÖV, dem Velo oder zu Fuss sowie maximal 20% mit dem MIV bewältigt. Der betrieblich notwendige Wirtschafts- und Werkverkehr ist im MIV-Anteil von 20% nicht enthalten.»</p> <p>Bei der Berechnung des Modalsplits muss der Wirtschafts- und Werkverkehr ebenfalls berücksichtigt werden. Korrekturvorschlag: Der betrieblich notwendige Wirtschafts- und Werkverkehr ist im MIV-Anteil von 20% nicht enthalten.</p>	C	<p>Siehe Stellungnahme zu Nr. 179. Der Anregung kann nicht entsprochen werden.</p>
278	NBW	Modalsplit	<p>3.8 Kennwerte Verkehr</p> <p>Der Anteil des MIV soll maximal 20 Prozent erreichen. Unseres Wissens liegt dieser Wert nur wenig unter dem aktuellen Anteil und ist somit eine sehr bescheidene Vorgabe, angesichts der exzellenten Erschliessung mit öV und der weiteren Förderung des LW. Und der Wirtschafts- und Werkverkehr ist in diesen 20 Prozent nicht einmal eingeschlossen. Kommen wir damit also auf ein Total von über 100 Prozent (wie viel über 100 Prozent?) respektive ist der Anteil des MV-Verkehrs in Wirklichkeit deutlich höher als 20 Prozent?</p> <p>„Das Strassennetz muss in der Lage sein, täglich bis zu 15'100 Fahrten von PW, Liefer- und Lastwagen mit Start und / oder Ziel im ESP Ausserholligen zu bewältigen.“</p>	A	<p>Siehe Stellungnahmen zu Nr. 179 und 275.</p>

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			Diese Zahl scheint uns sehr hoch, aber wir müssen sie zur Kenntnis nehmen und Ihren (Absichts-)Erklärungen zur Reduktion des MIV vertrauen.		
279	GSL	Modalsplit	<p>Der Modalsplit Verkehr von 80% (ÖV, Velo, zu Fuss) zu 20% (MIV) scheint uns mit so grossen ansässigen Unternehmen etwas unrealistisch.</p> <p>Klar ist Ausserholligen gut mit dem ÖV erschlossen jedoch kann man das sicher nicht von allen «Ursprungswohnorten» der dort arbeitenden Personen sagen. Und mit der aktuellen Covid-19 Situation werden wohl auch künftig viele Pendler lieber auf den ÖV verzichten. Bei den Mieter*Innen des Quartiers können wir uns eher vorstellen, dass es möglich ist auf das Auto zu verzichten oder z.B. mit Mobility zu agieren. Aber schon bei Familien wird das Auto wieder zum Thema. Sofern man als ein durchmischtes Quartier anstrebt könnten die 20% wohl einfach zu wenig sein.</p>	A	Der Modalsplit basiert auf dem STEK 2016. Siehe Stellungnahme zu Nr. 275.
280	FM	Modalsplit	<p>Seite 42, Verkehr:</p> <p>"Folgender Modalsplit ist für den Perimeter des ESP Ausserholligen insgesamt verbindlich: 80% des Verkehrs werden mit dem ÖV, dem Velo oder zu Fuss - sowie maximal 20% mit dem MIV bewältigt. Der betrieblich notwendige Wirtschafts- und Werkverkehr ist im MIV-Anteil von 20% nicht enthalten."</p> <p>Wenn also 80% ÖV/Velo/Fuss und 20% MIV sind (zusammen 100%), aber der Wirtschafts- und Werkverkehr nicht enthalten ist, dann gäbe es mehr als 100% Verkehr.</p> <p>Mein Korrekturvorschlag wäre: Der betrieblich notwendige Wirtschafts- und Werkverkehr ist im MIV-Anteil von 20% nicht enthalten.</p>	C	Siehe Stellungnahme zu Nr. 179. Der Anregung kann nicht entsprochen werden.
281	BLS I	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	<p>Verkehr</p> <p>Motorisierter Individualverkehr / Wirtschafts- und Werkverkehr</p> <p>Im Abschnitt „Motorisierter Individualverkehr“ wird festgehalten, <i>die Realisierung von Verkehrsintensiven Vorhaben ist im gesamten Perimeter des ESP Ausserholligen ausgeschlossen.</i></p> <p>Demgegenüber bezieht sich der Abschnitt Wirtschafts- und Werkverkehr auf den Aufbau eines Logistikhubs bzw. ein Konzept Stadtlogistik Bern bei welchem die Realisierung nicht gesichert ist. Die Tragweite dieser Festlegung für die laufenden Planungen kann aktuell nicht abgeschätzt werden.</p>	A	«Verkehrsentensive Vorhaben» erzeugen gemäss Definition im Jahresdurchschnitt 2'000 oder mehr Fahrten pro Tag (siehe Glossar des Richtplans). Die Stadt geht davon aus, dass ein Mikro-Depot bzw. ein Warenumschlagplatz gemäss Massnahme M.14 deutlich weniger als 2'000 Fahrten pro Tag erzeugen und nicht als verkehrsentensives Vorhaben gelten würde.
282	QVHF	MIV	Der QVHF ist einverstanden mit der Beschränkung des MIV auf 20 Prozent des erwarteten Verkehrsaufkommens (S. 42).	A	Wird zur Kenntnis genommen.
283	QBB	MIV	<p>Kennwerte – Verkehr</p> <p>Siehe auch Controlling, Zusatzbericht Verkehr</p> <p>Die QBB begrüsst die ehrgeizigen Ziele bezüglich MIV.</p> <p>(1) Leider fehlen Aussagen dazu, welche Massnahmen getroffen werden, falls die max. Fahrtenzahl doch nicht eingehalten werden sollte. Die QBB erwartet, dass die zu erarbeitenden Mobilitätskonzepte der Areale hierzu stichhaltige Aussagen machen. Es ist mit Einsparungen aus dem Quartier zu rechnen, wenn bei Baueingabe nicht nachgewiesen werden kann, dass die umliegenden Quartiere nicht von Mehrbelastung betroffen sein werden.</p>	E E	<p>(1) Die Anregung wird in den Mobilitätskonzepten zu den Arealen berücksichtigt.</p> <p>(2) In den Mobilitätskonzepten zu den Arealen und dem darin definierten Controlling werden die Vorgaben, flankierenden Massnahmen und die Massnahmen bei einem zu hohen Verkehrsaufkommen beschrieben. Der zusätzliche Verkehr wird möglichst gering sein (minimale PP). Bei Bedarf müssen Messungen und</p>

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>(2) Im Richtplan fehlen Aussagen dazu, welche Massnahmen ausserhalb des ESP Perimeters getroffen werden, um die umliegenden Quartiere vor Mehrverkehr und zusätzlichem Parkverkehr zu schützen. Der Massnahmenkatalog sollte dahingehend ergänzt werden. Es sollte festgehalten sein, dass die umliegenden Quartiere mit flankierenden Massnahmen vor Mehrbelastung geschützt werden. Gemäss Zusatzbericht Verkehr wird es auf verschiedenen Strassenabschnitten zu einer Mehrbelastung kommen, und zwar nicht nur auf dem Basisnetz, sondern auch auf Quartierstrassen, wie beispielsweise dem Untermattweg. Neben dem Durchfahrtsverkehr sollte auch erhoben werden, welche Strassen und Quartiere vom Parkverkehr zusätzlich belastet werden. Im Richtplan ist festzuhalten, dass diese Analyse durchgeführt wird und Massnahmen getroffen werden.</p> <p>(3) Für die bereits absehbaren Auswirkungen (siehe Zusatzbericht Verkehr: Untermatt, Altes Bethlehem, Stöckacker) sollten im Richtplan Genehmigungsmassnahmen enthalten sein.</p> <p>(4) Weiter sollte auf S.53 unter Controlling dieser Punkt ergänzt werden („Belastung umliegende Quartiere“).</p> <p>(5) Als verbindlicher Modalsplit wird angegeben, dass 80% des Verkehrs mit öV, Velo oder zu Fuss bewältigt werden und 20% mit dem MIV, wobei hier der betrieblich notwendige Wirtschafts- und Werkverkehr nicht enthalten ist. Wie hoch ist dieser Teil MIV und wo ist dieser enthalten?</p>	D B A	<p>Analysen durchgeführt werden.</p> <p>(3) Der Anregung kann nicht entsprochen werden, weil Massnahmen für Gebiete ausserhalb des Richtplanperimeters nicht Gegenstand des Richtplans sind.</p> <p>(4) Die Anregung zum Controlling wurde aufgenommen und Kapitel 5.4 entsprechend ergänzt.</p> <p>(5) Der Modalsplit kann grundsätzlich mit oder ohne Wirtschafts- und Werkverkehr ausgewiesen werden. Im ESP Ausserholligen wird der Wirtschaft und dem Gewerbe ein hoher Stellenwert eingeräumt und der entsprechende Verkehr im verbindlichen Modalsplit nicht berücksichtigt. Würde der Wirtschafts- und Werkverkehr in den Modalsplit eingerechnet, würde der MIV-Anteil am Modalsplit gering steigen. Der betrieblich notwendige Wirtschafts- und Werkverkehr ist demgegenüber in der Fahrtenzahl berücksichtigt.</p>
284	QVU	MIV	Fragezeichen hat der QV bezüglich Belastung der Stöckackerstrasse nördlich des vorgesehenen Pollers. Die Stöckackerstrasse soll den gesamten Zubringerverkehr zum ewb-Areal aufnehmen. Hinzu kommt der Verkehr zum neu entstehenden Quartier Weyer-West/Untermatt Ost.	A	Die direkte Verknüpfung mit dem Autobahnnetz ist gewährleistet und die Belastung der Stöckackerstrasse wird als verkraftbar angesehen.
285	QVU	MIV	Im Teilprojekt Untermatt Ost wurde der MIV, welcher das Weyerli (Badi und Eisbahn/Eishockeyverein) verursacht, unterschätzt. Im Zielzustand im Zusatzbericht Verkehr ist eine Belastung der Stöckackerstrasse Nord prognostiziert, wie sie heute der Murtenstrasse West oder der Bethlehemstrasse entspricht. Diese beiden Strassen werden heute ganz eindeutig als Barrieren, welche den Raum unterteilen, wahrgenommen. Insbesondere Kinder können sie nicht unbegleitet überqueren. Das Quartier Untermatt und Untermatt Ost werden also vom entstehenden Stadtteilpark Weyerli abgeschnitten.	B E	Die Anregung wird in den Planungsverfahren für die Areale berücksichtigt. Tempo 30 ist vorgesehen (siehe Massnahme M.11d) und soll das Überqueren der Stöckackerstrasse erleichtern. Die Stöckackerstrasse Nord wird aufgrund der Arealentwicklungen einen gewissen Mehrverkehr aufnehmen müssen.
286	QVU	MIV	Die Planung scheint im Widerspruch zur geplanten Arealentwicklung "Weyermannshaus West" zu stehen. Zum einen betrifft dies den zusätzlichen Verkehr über den neu entstehenden Boulevard durch das Quartier Untermatt Ost, was nicht im Sinn des Teilprojekts Untermatt Ost sein kann (und dort auch nie so präsentiert wurde). Zum anderen wird auch eine Mehrbelastung des Untermattwegs ausgewiesen. Dies wiederum steht im Widerspruch zum geplanten soziokulturellen Zentrum, welches die beiden Quartierteile beidseitig des Untermattwegs verbinden soll.	A	Der Richtplan und die Planung Weyermannshaus West sind aufeinander abgestimmt. Aufgrund der Nutzungsintensivierung im Areal Weyermannshaus West ist eine Verkehrszunahme nicht zu verhindern. Negativen Auswirkungen wird mit Massnahmen begegnet (z.B. Tempo 30).
287	QVU	MIV	Es scheint ein grober Planungsfehler vorzuliegen. Die Stöckackerstrasse Süd wird durch einen Poller vor Mehrbelastung geschützt, weil sie ein Wohnquartier durchquert. Nicht bedacht wurde, dass dies ebenso für die Stöckackerstrasse Nord gilt. Es ist nicht einsichtig, wieso das neue Wohnquartier den ganzen Zubringerver-	A	Der Verkehr soll möglichst direkt auf das übergeordnete Netz fliesen (Murtenstrasse, Autobahn), was mit der Sperrung erreicht werden soll. Durch die Kanalisierung des Verkehrs werden

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			kehr aufnehmen soll. Zusätzlich wird das Weyerli gegenüber dem gesamten Westen der Stadt abgetrennt. Es ist aus dem Richtplan eindeutig ersichtlich, dass die Zugänglichkeit des Weyerli von Süden und Osten klar prioritär behandelt wurde, was allen bisherigen Planungsgrundlagen (z. B. dem STEK) fundamental widerspricht, in denen das Weyerli jeweils als Stadtteilpark des Stadtteils VI eingeplant wurde.		Wohnquartiere insgesamt weniger belastet. Ausgewählte Nutzende werden weiterhin die Stöckackerstrasse Süd benützen, um Umwege auf dem Stadtnetz zu vermeiden (z.B. Werkverkehr). Aufgrund der Nutzungsverdichtung ist Mehrverkehr nicht zu vermeiden. Siehe auch Stellungnahme zu Nr. 285.
288	QVU	MIV	Das Viadukt als belebte Langsamverbindung tönt gut. Die negativen Auswirkungen auf die Rückseite (Stöckackerstrasse) sind aber zu gross. Zu prüfen ist, ob der MIV unter dem Viadukt zum ewb-Areal geführt werden kann. So würde der Verkehr ohne Umweg direkt auf die Neue Murtenstrasse in die Nähe der Autobahnausfahrt Forsthaus gelangen. Da Bethlehem nur eine halbe Autobahnausfahrt ist, wird dies sowieso die bevorzugte Richtung des Verkehrs sein.	C	Der Viaduktraum ist für die Aufwertung des ESP Ausserholligen von grosser Bedeutung. Er soll zu einem urbanen Stadtraum umgestaltet und nicht dem MIV zur Verfügung gestellt werden. Der Anregung kann nicht entsprochen werden.
289	EG	MIV	In der Beschreibung der Ausgangslage zur Mobilität (3.4) hält der Richtplan fest, dass das Verkehrsnetz im Einzugsgebiet des ESP Ausserholligen stark ausgelastet bis überlastet ist. Insbesondere der Knoten Forsthaus wird referenziert, der «in den Spitzenstunden am Morgen und am Abend bereits heute bis an die Kapazitätsgrenze ausgelastet» sei.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
290	EG	MIV	Der Eigentümergeinschaft ist es wichtig zu erwähnen, dass die den Untersuchungen zugrundeliegende Verkehrsstudie von Emch+Berger klar ausweist, dass das Strassennetz den Mehrverkehr des ESP Ausserholligen bis 2035 problemlos bewältigen kann, wenn beispielsweise beim Knoten Forsthaus geringe Anpassungen an der Linienführung vorgenommen werden. Die entsprechenden Massnahmen sind in M.12 festgehalten. Im Sinne der Richtplanlogik sollte die Anpassung des übergeordneten Strassennetzes aber unter 3.4 Ziele auch als separates Ziel formuliert werden, gleich wie die Zielsetzungen zu ÖV oder LV. Referenz: Richtplan 3.4, Massnahme M.12, Zusatzbericht Verkehr	B	Das Anliegen ist in den Grundsätzen in Kapitel 3.4 bereits enthalten.
291	EG	MIV	Während das übergeordnete Strassennetz den Zusatzverkehr des verdichteten ESP Ausserholligen bewältigen kann, wird die Unterführung Stöckackerstrasse als Hauptachse für MIV, Werkverkehr und LV zu einem konfliktträchtigen Nadelöhr werden, insbesondere im Hinblick auf die Verlegung der Haltestelle Stöckacker (neu: Europaplatz Nord). In Massnahme M.8 wird die Verbreiterung der Unterführung zwar erwähnt, aber aus unserer Sicht ist eine rasche Definition der nötigen Breite erforderlich. Wir gehen davon aus, dass die entsprechende Planung und Umsetzung über die Gesamtkoordination Infrastruktur erfolgen muss. Referenz: Richtplan 3.4, Massnahme M.8	B	Die entsprechende Planung und Umsetzung betreffend neuer Haltestelle Europaplatz Nord erfolgt über die Gesamtkoordination Infrastruktur.
292	BG Post	MIV	Seite 28: Mobilität, Ausgangslage / Kapazitätsgrenze, Strassennetz Feststellung / Antrag auf Änderung: Die Aussage am Schluss des Abschnittes betreffend Kapazitätsgrenze entspricht nicht der Studie von Emch+Berger (E+B). Diese zeigte auf, dass der Knoten den Verkehr gemäss dem Richtplan aufnehmen kann und aus Kapazitäts-	B	Die Anregung wurde aufgenommen und Kapitel 3.4 angepasst.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			gründen des Knotens Forsthaus keine weiteren Einschränkungen notwendig sind. Im Richtplan sind die Erkenntnisse der Studie E+B zwingend aufzunehmen.		
293	AGG	MIV	<p>S. 30/31 Mobilität</p> <p>Öffentlicher Verkehr / Motorisierter Individualverkehr / MIV verlagern, auf Basisnetz lenken und dosieren.</p> <p>Der MIV soll auf den öffentlichen Verkehr sowie auf den Fuss- und Veloverkehr verlagert werden. Der restliche MIV wird möglichst direkt auf das bestehende übergeordnete Netz und auf das Basisnetz gelenkt. In Spitzenzeiten wird er beschränkt und insbesondere mit Verkehrsmanagementmassnahmen gesteuert.</p> <p>Stark belastete Verkehrsknoten werden dosiert, bei Bedarf optimiert und allenfalls ausgebaut. Insbesondere wird der Knoten Forsthaus optimiert, sofern dies zur Sicherstellung der direkten Zufahrt auf die Autobahn erforderlich ist.</p> <p>Mitwirkung AGG</p> <p>Unklar ist, wie die Spitzenzeiten zeitlich einzuordnen sind. Für die BFH soll ein erhöhtes Verkehrsaufkommen ausserhalb der üblichen Schulzeiten möglich sein.</p>	E	Die Anregung ist in den laufenden/ nachgelagerten Planungsverfahren zu berücksichtigen.
294	SP BB	MIV	Bei den Verkehrswegplanungen sind bauliche Massnahmen gegen den sogenannten Poser-Verkehr einzuplanen.	E	Das Anliegen wird bei der Umsetzung des Richtplans geprüft.
295	SP BB	MIV	Der Hauptfokus der Planung muss auf dem umweltverträglichen Verkehr liegen - der MIV muss eingeschränkt werden.	B	Das Anliegen ist unter Beachtung der wirtschaftlichen Ziele berücksichtigt.
296	SP BB	MIV	<p>Wir lesen zwischen den Zeilen, dass angedacht ist, zusätzliche Parkplätze in Bümpliz/Bethlehem anzubieten. Unter Ziffer 1.5 zum Zweck der Richtplanung heisst es aber: «Herausforderungen im Zusammenhang mit den bestehenden und zukünftigen Immissionsbelastungen angehen / Stadtökologie und das Stadtklima verbessern / stadt- und klimaverträgliche Mobilität erhöhen.»</p> <p>Soll das mehr als eine Worthülse sein, dann heisst das eine konsequente Umsetzung einer stadt- und umweltverträglichen Verkehrspolitik. Es darf nicht sein, dass der Zentrumsverkehr schlicht in die peripheren Quartiere verlagert wird - es ist auf dem ganzen Stadtgebiet eine Reduktion des MIV anzustreben. Dies erreicht man nicht durch die Verlagerung des Zentrumverkehrs in die Peripherie der Stadt.</p> <p>Auch wenn es offenbar noch nicht überall angekommen ist: Der MIV-Verkehr hat wörtlich keinen Platz mehr in der Stadt. Das gilt auch in Bümpliz / Bethlehem. Dass für den ESP Ausserholligen zusätzliche Parkplätze am Stadtrand angeboten werden sollen, widerspricht einer stadt- und klimaverträglichen Mobilität und ist zu streichen.</p>	E B	<p>Die im Richtplan formulierten Ziele sollen auch effektiv umgesetzt werden.</p> <p>Massnahme M.10b war unklar formuliert; zusätzliche Parkplätze für den ESP Ausserholligen am Stadtrand sind weder Ziel noch Gegenstand des Richtplans. Die Anregung wurde aufgenommen und Massnahme M.10b angepasst.</p>
297	SP BB	MIV	2) Der Verkehr des Gebietes Stöckackerstrasse 33 / Ladenwand ist wie im Mitwirkungsverfahren zur Überbauungsordnung gefordert, mit einer neuen Bahnunterführung zwischen ewb-Areal und Weyermannshaus-Ost direkt auf die Murtenstrasse zu lenken oder die Zahl der zulässigen Fahrten für das Gebiet so zu beschränken, dass der Grenzwert eingehalten wird.	C	Siehe Stellungnahme zu Nr. 288.
298	SP BB	MIV	Die Zugänge zu diesen Gebieten erfolgen alle über oder unter der Autobahn hindurch, zusätzlich werden grössere Auto- und/oder Autostrassen überquert. Genügen diese Zugänge dem erwarteten Mehrverkehr?	B	Gemäss den durchgeführten Untersuchungen kann das Verkehrsnetz den prognostizierten Verkehr aufnehmen.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
299	SP	MIV	<p>Einem Modalsplit mit 20% MIV und gleichzeitig einem nicht eingeschränkten Wirtschaftsverkehr stehen wir kritisch gegenüber.</p> <p>Da der Perimeter durch den öV und mit zwei Velohaupt-routen sehr gut erschlossen ist, sollte der MIV konse-quent mindestens auf das im STEK definierte Minimal-ziel von 10% reduziert werden. Im Richtplan muss verbindlich festgehalten werden, dass es keinen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für den MIV geben kann.</p>	C	<p>Das STEK geht von einem Mo-dalsplit-Anteil MIV von maximal 15% (Stadtbevölkerung) bzw. von 30% (Gesamtverkehr) aus, nicht von den erwähnten 10%. Siehe Stellungnahme zu Nr. 275.</p> <p>Damit eine Nutzungsverdichtung und wirtschaftliche Entwicklung im ESP Ausserholligen möglich ist, sind punktuelle Massnahmen zugunsten des MIV zu prüfen, siehe Massnahme M.12.</p>
300	SP	MIV	<p>M.12: Verkehrsdosierung und punktuelle Umgestaltung den Knoten</p> <p>Eine vermehrte Dosierung des MIV unterstützen wir, jegliche Erhöhung der Knotenkapazität für den MIV lehnen wir dagegen klar ab. Eine «Optimierung» von Knoten darf ausschliesslich Verbesserungen für den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr umfassen (mehr Sicherheit, mehr Platz, längere Grünzeiten).</p>	A	<p>Der Forsthaus-Knoten muss an-gepasst werden, damit die Ver-kehrsinfrastruktur den MIV bewäl-tigen kann. Umgestaltungen kommen in der Regel auch dem ÖV und dem FVV zu Gute.</p>
301	SP	MIV	<p>Der Hauptfokus muss auf dem umweltverträglichen und flächeneffizienten Verkehr liegen. Die Zahl der Parkplät-ze ist auf das rechtlich mögliche Minimum zu beschrän-ken.</p> <p>Ein zentrales Parkhaus im Herz der Stadt, mitten in ei-nem neuen urbanen Zentrum lehnen wir ab. Wir sehen, dass das Areal von der Autobahn her gut erschlossen ist.</p>	B	<p>Das Anliegen ist berücksichtigt, die PP sind auf ein Minimum festgesetzt.</p> <p>Siehe Stellungnahme zu Nr. 166.</p>
302	SP	MIV	<p>Wir sind aber der Ansicht, dass der MIV zum Umsteigen auf den öV nicht so weit in die Stadt fahren sollten. Die Einbindung des MIV (S. 29) gehört nicht an den Europa-platz, der multimodale Mobilitätshub ist peripher zu or-ganisieren. Nur so kann die Aufenthaltsqualität am Eu-roplatz nachhaltig verbessert werden. Einen Ausbau der MIV-Infrastruktur inkl. Knoten lehnen wir klar ab. Mit Verkehrsmanagementmassnahmen und Dosierungsan-lagen können Knoten entlastet werden, ohne damit ihre Kapazität zu erhöhen.</p>	A	<p>Siehe Stellungnahme zu Nr. 300.</p>
303	SP	MIV	<p>M.10d: Einbindung MIV in Mobilitätshub</p> <p>Die gute Anbindung ans Autobahnnetz ist kein Grund für die Einbindung des MIV in den Mobilitätshub. Ein Park-haus an dieser Lage würde falsche Anreize schaffen und kommt für uns nicht in Frage.</p>	A	<p>Siehe Stellungnahme zu Nr. 166.</p>
304	GB	MIV	<p>Mobilität und Verkehr:</p> <p>Der Richtplan fordert einen Modalsplit mit 20% MIV. Zu-dem soll der Wirtschafts- und Werkverkehr nicht einge-schränkt werden. Der vorgesehene Modalsplit berück-sichtigt nicht einmal die Minimalziele des STEK, was an diesem Standort nicht zu rechtfertigen ist. Das Areal ist optimal mit dem öV erschlossen und liegt an zwei Velo-haupt-routen. Die ausgezeichneten Voraussetzungen des Standortes bezüglich Reduktion des MIV werden nicht ausgeschöpft. Wir fordern darum, dass auf dem Areal der MIV-Anteil im Modalsplit auf 10% reduziert wird.</p>	C	<p>Siehe Stellungnahmen zu Nr. 179 und 275.</p> <p>Der Aregung kann nicht entspro-chen werden, weil der Wirtschaft und dem Werkplatz im ESP Ausserholligen eine hohe Bedeutung beigemessen wird und ein ent-sprechender MIV-Anteil zu er-möglichen ist.</p>
305	GLP	MIV	<p>Mit Blick auf die höhere Nutzungsdichte ist die verkehrstechnische Erschliessung noch unzureichend geklärt.</p> <p>Die Stöckackerstrasse wird in Richtung Norden neben dem Freizeitverkehr zur Badeanstalt und Hockeyanlage einen Grossteil des Mehrverkehrs (Anwohner, Büro, Gewerbe) der ewb/BLS Hochhäuser sowie des Areal</p>	B	<p>Die verkehrstechnische Er-schliessung wurde umfassend abgeklärt (siehe Zusatzbericht Verkehr).</p> <p>Die Anliegen sind bzw. wurden berücksichtigt: Allfällige Anpas-</p>

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>Weyer West aufnehmen müssen. Die durch diese erhöhte Mehrfachnutzung wohl nötige Verbreiterung der Unterführung und der Stöckackerstrasse darf auf keinen Fall zu einem Flächenverlust des Weyerli führen. Die Stadt soll frühzeitig das Gespräch mit den Eigentümern des Areals Weyermannshaus West (Post, Bürgergemeinde) suchen, um die Stöckackerstrasse auf deren westlichen Seite angemessen zu verbreitern.</p> <p>Ebenso darf der Ausbau der alten Murtenstrasse für die Durchfahrt des Postautos sowie die mögliche Ost-West Fuss- und Veloverbindung am südlichen Rand des Weyerli nicht zu Flächenverlusten beim Freibad führen.</p>		<p>sungen der Stöckackerstrasse führen zu keinem Flächenverlust des Weyerli. Eine Anpassung auf der westlichen Seite ist nicht notwendig. Auf eine neue Busspur auf der alten Murtenstrasse wird verzichtet, Massnahme M.5 wurde gestrichen.</p> <p>Die Abklärungen zur FVV-Verbindung südlich des Weyerli laufen noch.</p>
306	RKBM	MIV	<p>Aus regionaler Sicht muss das Basisstrassennetz MIV die Erreichbarkeit wichtiger Institutionen in der Innenstadt (z. B. Spitäler, Notfallfahrzeuge) insbesondere auch aus den ländlichen, verhältnismässig schlecht mit dem OV erschlossenen Gebieten sicherstellen. Die Festlegung des Basisnetzes muss auch übergeordnete verkehrliche Aspekte berücksichtigen und die Funktionsfähigkeit der Hochleistungsstrassen/ Autobahnen gewährleisten. Die Überarbeitung des regionalen Basisnetzes MIV wird nächstens durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM an die Hand genommen.</p>	A	<p>Übergeordnete verkehrliche Aspekte wurden in der Richtplanung berücksichtigt.</p>
307	RKBM	MIV	<p>Verkehr</p> <p>Motorisierter Individualverkehr (MIV):</p> <p>Das aufgrund der Entwicklung zu erwartende Verkehrswachstum soll vorwiegend durch den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr aufgefangen werden. Für den MIV sind verschiedene begrenzende Massnahmen vorgesehen aufgrund des Ziels gemäss STEK 2016, den Anteil des MIV am Modal Split zu reduzieren.</p>	B	<p>Diese Zielsetzung ist im Richtplan berücksichtigt.</p>
308	RKBM	MIV	<p>Im Weiteren erschliessen sich für uns die Effekte allfälliger Verkehrsverlagerungen noch nicht vollständig: Die Steigerhubelstrasse und Stöckackerstrasse werden (teilweise) für den MIV gesperrt. Was bedeutet dies für Fahrten in Nord-Süd-Richtung? Wird eine stärkere Belastung der Bümpliz- und Bethlehemstrasse erwartet?</p>	A	<p>Die Verkehrsverlagerungen sind im Zusatzbericht Verkehr berücksichtigt und ersichtlich (z.B. Zunahme DTV Stöckackerstrasse Nord). Die Verkehrsinfrastruktur kann den zusätzlichen Verkehr aufnehmen. Zur Bümpliz- und Bethlehemstrasse sind keine konkreten Aussagen möglich.</p>
309	VCS	MIV	<p>Mit den Massnahmen zum MIV sind wir jedoch nicht einverstanden.</p> <p>Die vorgesehenen 20% MIV am Modal Split sind erstens zu hoch (gemäss STEK 2016) und zweitens zu ungenau definiert. So ist für uns nicht klar, was mit «betrieblich notwendigem Wirtschafts- und Werkverkehr» gemeint ist. Werden die Arbeitswege der Arbeitnehmenden dazugezählt oder nicht? Welche Geschäftsfahrten sind wirklich «betrieblich notwendig», und welche könnten reduziert werden, ohne den betrieblichen Ablauf zu stören?</p> <p>Auch die Wirtschaft soll einen Beitrag zur Reduktion der MIV-Kilometer und zum Klimaschutz leisten. Ein Blankofahrtenkontingent für Unternehmen lehnen wir entschieden ab. Im Richtplan sollte entweder ein verbindlicher Modal-Split für die Wirtschaft festgelegt werden. Dieser müsste tiefer liegen als der Zielwert 30% gemäss STEK 2016 für Gesamtverkehr, weil sich dieser Zielwert auf das ganze Stadt-Gebiet bezieht. Neue Nutzungen müssen deutlich darunter liegen, damit das Ziel trotz bestehender Nutzungen erreicht werden kann.</p>	A	<p>Siehe Stellungnahme zu Nr. 275.</p> <p>Die Arbeitswege der Arbeitnehmenden werden nicht zum Wirtschaftsverkehr gerechnet.</p> <p>Der Wirtschaftsverkehr wird über die Mobilitätskonzepte der einzelnen Areale gesteuert.</p>

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			Oder aber der Richtplan muss den Firmen Massnahmen vorschreiben, um ihre Fahrten und die der Mitarbeitenden zu reduzieren.		
311	VCS	MIV	<p>Zur Reduktion des MIV schlagen wir darum folgende Massnahmen vor:</p> <p>(1) Der Anteil des MIV am Modal Split für Wohnnutzung ist generell auf 10% zu begrenzen</p> <p>(2) Alternativ könnte für Wohnnutzung autoarmes Wohnen vorgeschrieben werden (0.2 PP pro Wohnung gemäss Erweiterter Handlungsplan Klima, Massnahmenblatt 10 «Eindämmung des Angebots privater Parkplätze bei Neubauten»)</p> <p>(3) Der Anteil des MIV am Modal Split für übrige Nutzungen ist generell auf 20% zu begrenzen</p> <p>(4) Alternativ könnten den Unternehmen Massnahmen vorgeschrieben werden, um die Mobilitätsnachfrage zu beeinflussen (Energie- und Klimastrategie 2025, Massnahme 5a «Mobilitätsmanagement für Unternehmen und die Wohnbevölkerung stärken»)</p> <p>(5) Der maximale Anteil MIV des Gesamtgebiets ist auch für jedes Teilgebiet verbindlich festzulegen</p> <p>(6) Die maximale Anzahl Parkplätze (2800) ist zu reduzieren und behördenverbindlich zu erklären.</p> <p>(7) Für neue Wohnungen ist die SIA-Norm 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden» vorzuschreiben. Auch Unternehmen tragen dazu bei, die Elektromobilität zu fördern, um die ohnehin schon hohen Luftschadstoff-Werte zu senken.</p>	<p>C (1) Analog zum STEK soll im Richtplan der Modalsplit insgesamt und nicht für die einzelnen Nutzungsarten festgelegt werden. Der Anregung kann nicht entsprochen werden.</p> <p>E (2) Der Anregung wird in den grundeigentümergebundenen Arealplanungen und in den Mobilitätskonzepten der Areale Rechnung getragen.</p> <p>C (3) Siehe Stellungnahme zu Nr. 179.</p> <p>E (4) Die vorgeschlagenen Massnahmen sind in nachgelagerten Planungsschritten und Mobilitätskonzepten zu prüfen.</p> <p>C (5) Auf eine verbindliche Festlegung für die Teilgebiete wird verzichtet, um Flexibilität für die Planungsverfahren zu ermöglichen. Darin und in Mobilitätskonzepten erfolgen verbindliche Festlegungen. Siehe auch Stellungnahme zu Nr. 276.</p> <p>C (6) Eine stärkere Reduktion der Parkplätze ist aufgrund der Verdichtung sowie des bedeutenden Wirtschafts- und Gewerbestandes nicht realistisch. Die Fahrten sind behördenverbindlich geregelt und damit ist auch der Spielraum für die Parkplätze vorgegeben. Eine verbindliche Festsetzung der Parkplätze auf Richtplanstufe ist entsprechend nicht notwendig.</p> <p>E (7) Diese Norm kann in den nachgelagerten Planungsschritten und Mobilitätskonzepten berücksichtigt werden. Eine Festsetzung z.B. in Überbauungsordnungen und Baubewilligungen ist zu prüfen und anzustreben.</p>	
312	VCS	MIV	<p>Auch die Berechnungen der Strassenkapazitäten können wir nicht beurteilen.</p> <p>Für den VCS ist aber klar, dass die Stadt Bern eine angebotsorientierte Planung verfolgen soll. Einen Ausbau von Knoten zur Kapazitätserhöhung lehnen wir entschieden ab. Es ist hinlänglich bekannt, dass Kapazitätsausbauten zu Mehrverkehr führen, der die zusätzliche Kapazität bald konsumiert.</p>	A	Die Berechnung der Strassenkapazitäten erfolgte auf Basis des «Verkehrsmodells Ausserholligen» und des Verkehrsmodells der Stadt resp. des Kanton Bern.
313	PV	MIV	<p>Seite 31: Unter «MIV verlagern» steht: «...Stark belastete Verkehrsknoten werden...bei Bedarf...ausgebaut...» Ein Ausbau der MIV-Infrastruktur widerspricht dem Verlagerungsziel. Die Passage «Ausbau eines MIV-Knoten»</p>	C	Für die Realisierung der Richtplan-Ziele (u.a. Stärkung Wirtschaftsstandort Ausserholligen) ist ein punktueller Ausbau bzw. die Umgestaltung einzelner Kno-

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			sollte aus dem Richtplan gestrichen werden.		ten notwendig (z.B. Knoten Forsthaus). Mit minimalen und gezielten Ausbauten soll insbesondere eine Verschiebung des MIV auf andere Verkehrsabschnitte und Quartierteile vermieden werden.
314	PV FM	MIV	Seite 70, Massnahme 12, Verkehrsdosierung und punktuelle Umgestaltung von Knoten (Monitoring / Verkehrsmanagement): «Um ...die Knotenkapazität zu optimieren sind Umgestaltungsmassnahmen von Knoten (insbesondere alte Murtenstrasse/neue Murtenstrasse, Stöckackerstrasse/Murtenstrasse, Forsthausknoten, Anschluss Bern-Bethlehem) zu prüfen.» Jeglicher Ausbau von MIV-Infrastruktur widerspricht dem STEK. Wenn Knoten mit MIV überlastet sind, weisen die zuführenden Strassen zu viel Kapazität auf. Korrekturvorschlag: «Um ...die Knotenkapazität zu optimieren sind die Kapazitäten der zuführenden Strassen zu reduzieren»	C	Siehe Stellungnahme zu Nr. 313.
315	VBG	MIV	Stöckackerstrasse: Gibt oft brenzlige Situationen auf dieser Strasse, weil die Leute Geduld brauchen – aufgrund der engen Verhältnisse und der Rückstaus, die diese erzeugen, wenn einige Autos „zeitgleich“ durchfahren. Es fehlt ein Fussgängerstreifen bei der Abzweigung Kehrgasse. Dieser würde insbesondere den Kindergarten- und Schulkindern mehr Sicherheit geben. Sie kommen jeweils von der Siedlung Meienegg her, um via Kehrgasse zum Schulhaus Stöckacker zu gelangen. Die Verbindung „Schule Schwabgut, Kindergarten Langobardenstrasse in der Meienegg hin zum Schulhaus Stöckacker“ wird intensiv genutzt, ist aber für Aussenstehende nicht sichtbar. Ein Fussgänger würde die Verkehrssituation beruhigen und die Sicherheit der Kinder markant erhöhen.	D	Die erwähnte Verbindung liegt ausserhalb des Richtplan-Perimeters. Das Anliegen ist nicht Gegenstand des Richtplans.
316	FM	MIV	Seite 30, MIV vermeiden, verlagern, verträglich gestalten: Bei "MIV verlagern" steht "...Stark belastete Verkehrsknoten werden...bei Bedarf ...ausgebaut..." Das kann unmöglich bei MIV verlagern stehen. Wenn ein stark belasteter Knoten ausgebaut wird, führt das zur Verlagerung auf den MIV! Also das genaue Gegenteil! Laut STEK und den Verkehrszielen soll sicher nicht ein MIV-Knoten ausgebaut werden. Die Aussage steht also nicht einfach nur an der falschen Stelle, sondern widerspricht auch allem was zählt. Bitte entfernen sie deshalb die Passage "Ausbau eines MIV-Knoten" aus dem Richtplan.	C	Siehe Stellungnahme zu Nr. 313.
318	BLS N	Massnahme	Seite 67: Massnahme M.8: Formulierung ist vage und irreführend. Der Titel der Massnahme passt mit dem ausgeführten Text nicht überein. Vorschlag wäre, diese Massnahme in M8.a und M8.b zu trennen: M.8.a: die Massnahme bezieht sich auf reine Strassenverkehrsmassnahmen und erhält dementsprechend einen neuen Titel. Diese Massnahmen sind in der Zuständigkeit der Stadt (VP) nicht der BLS oder SBB. M8.b: Titel behalten, Massnahme betrifft nur die Anpas-	B	Die Anregung wurde aufgenommen und Massnahme M.8 auf zwei Massnahmen aufgeteilt.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			sungen an der Unterführung Stöckackerstrasse. Im Rahmen der Planung der neuen Haltestelle Europaplatz Nord wird die Strassenunterführung Stöckackerstrasse saniert und verbreitert, damit mit den neuen Zugängen zu der Haltestelle auch eine attraktive Ankunftszone entsteht. Für diese Verbreiterung ist die Zuständigkeit bei der Stadt Bern (Verkehrsmassnahmen unter der Unterführung) sowie bei SBB/BLS. Die Lage auf dem Plan muss entsprechend angepasst werden.		
321	EG	Hub	Sollte sich für den Logistikhub ein substanzieller Flächenbedarf, beispielsweise auf einem der Privatareale ergeben, müssten die betroffenen Eigentümerschaften frühzeitig in die Abklärungen miteinbezogen werden. Referenz: Richtplan 3.4, Massnahme M.14	E	Das Anliegen wird bei der Umsetzung der Massnahme M.14 berücksichtigt. Die Stadt wird auf die betroffenen Eigentümerschaften zugehen.
322	BLS I	Hub	Aus Sicht Transportunternehmung gilt es den Bereich Europaplatz in den nächsten Jahren zu einem Mobilitätshub mit optimalen Umsteigebeziehungen zwischen S- Bahnen-, Tram- und Bus-Linien zu entwickeln. Dieser Punkt sollte in den Leitsätzen unter Punkt „Mobilität – ein neues multimodales Rückgrat“ explizit formuliert werden.	B	Die Anregung wurde aufgenommen und der Leitsatz entsprechend ergänzt.
323	HdR	Hub	Beim Thema Wirtschafts- und Werkverkehr (S. 31) ist vorgesehen, den Aufbau eines Logistikhubs zu prüfen. Der südliche Teil des Europaplatzes wird im Projektierungskredit Gesamtprojekt «Öffentliche Infrastruktur Raum ESP Ausserholligen» als möglicher Standort für einen Mobilitätshub MIV und City-Logistik genannt. Dieser Standort ist aus unserer Sicht ungeeignet, weil die Aufenthaltsqualität am Europaplatz damit massiv beeinträchtigt und zusätzlicher Verkehr angezogen würde.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
324	SP BB	Hub	Ein Mobilitätshub mit City-Logistik darf keinesfalls im südlichen Teil des Europaplatzes realisiert werden, so wie dies im Projektierungskredit Gesamtprojekt «Öffentliche Infrastruktur Raum ESP Ausserholligen» - Prüfung Mobilitätshub MIV und City-Logistik - als prüfenswert genannt wird (siehe auch S. 31 Grundsatz 2 Wirtschafts- und Werkverkehr). Damit würde der Europaplatz als Zentrum und die dortige Aufenthaltsqualität erneut massiv beeinträchtigt. Der Freiraum im Viaduktraum Süd darf nicht eingeschränkt werden.	E	Die Anregung wird bei der Umsetzung der Massnahme M.14 berücksichtigt.
325	SP H SP BB	Hub	Widersprüchlich sind für uns einzelne Punkte beim Thema «multimodaler Mobilitätshub entwickeln» (S. 29). Wieso beschränkt man sich nicht auf den ÖV und den FVV? Ein Mobilitätshub mit City-Logistik darf keinesfalls im südlichen Teil des Europaplatzes realisiert werden, so wie dies im Projektierungskredit Gesamtprojekt «Öffentliche Infrastruktur Raum ESP Ausserholligen» - Prüfung Mobilitätshub MIV und City-Logistik - als prüfenswert genannt wird (siehe auch S. 31 Grundsatz 2 Wirtschafts- und Werkverkehr). Damit würde der Europaplatz als Zentrum und die dortige Aufenthaltsqualität massiv beeinträchtigt. Auch die Aufhebung der Parkplätze im südlichen Teil, welche wir befürworten und schon lange fordern, würde zur Farce. Der Freiraum im Viaduktraum Süd darf nicht eingeschränkt werden.	E	Ein multimodaler Mobilitätshub muss im ESP Ausserholligen auch den Wirtschaftsverkehr berücksichtigen. Die Anregung zum Standort wird bei der Umsetzung der Massnahme M.14 berücksichtigt. Der erwähnte Standort steht nicht im Vordergrund.
326	RKBM	Hub	Multimodalität: Der Perimeter eignet sich für den Ausbau zum Mobilitätshub, an welchem die verschiedenen Verkehrsträger miteinander vernetzt werden. Wir begrüssen die ent-	E	Die Abstimmung des Hubs mit weiteren Vorhaben ist vorgesehen und erfolgt bei der Umsetzung des Richtplans.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			sprechenden Planungen der Stadt Bern ausdrücklich. Jedoch ist die Einbindung in ein Gesamtkonzept wichtig (z.B. Bestimmen der geeigneten Lage für ein zentrales Parkhaus, Abstimmung mit dem Westside). Es wird verwiesen auf die ab 2021 vorgesehene Studie der RKBM zur Erarbeitung von Szenarien und Massnahmen zum Verorten und Ausbau der Verkehrsdrehscheiben / Mobilitätshubs in der Region Bern-Mittelland.		
327	QBB	Fuss- und Veloverkehrsverbindung Weyerli (FVV Weyerli)	Genehmigungsmassnahmen – M13f / M16a FVV-Infrastrukturen Weyerli Die neue FVV-Verbindung darf nicht auf Kosten von Flächen und Aufenthaltsqualität des Freibads gehen. Sie hat südlich der Geleise auf dem ewb-BLS-Areal zu erfolgen. Der Stellenwert, der dieser Ost-West-Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr im Richtplan und im Zusatzbericht Verkehr gegeben wird, ist in der aktuell laufenden Arealentwicklung dieses Areals zu berücksichtigen. Die QBB weist darauf hin, dass bei Flächen – und Qualitätseinbussen des „Weyerli“ mit Opposition aus dem Quartier zu rechnen ist. Dasselbe gilt für die Velostationen und auch für Schattenwurf durch Hochhäuser.	A	Wird zur Kenntnis genommen. Die Abklärungen zur FVV-Verbindung nördlich der Gleise (Massnahme M.13f) laufen noch.
328	QBB	FVV Weyerli	Teilkonzepte Mobilität Ost-West-Verbindung FVV: Auf der Teilkonzeptkarte Mobilität ist eine Ost-West-Verbindung am südlichen Rand „in Prüfung“ eingetragen. Die QBB spricht sich gegen jegliche Massnahmen aus, welche die Aufenthaltsqualität im Weyerli beeinträchtigen oder zu einem Flächenverlust führen.	A	Wird zur Kenntnis genommen. Die Abklärungen zur FVV-Verbindung nördlich der Gleise (Massnahme M.13f) laufen noch.
329	EG	FVV Weyerli	Es ist nach wie vor eines der Hauptanliegen der Eigentümergemeinschaft ESP Ausserholligen, dass zwischen dem Areal Weyer West und dem Campus-Areal Richtung Innenstadt eine direkte Veloverbindung entsteht. In der aktuellen Richtplanung macht der entsprechende Abschnitt der West-Ost-Veloachse einen grossen Umweg nach Süden über das ewb-/ BLS-Areal, statt über eine direkte Verbindung auf der Südseite des Weyerli-Areals geführt zu werden. Der Umweg über das ewb-Areal mit dem damit verbundenen Knick in der Ost-West-Linienführung wird von den VelofahrerInnen kaum in Kauf genommen werden; vielmehr droht, dass diese «wild» durch das Weyerli- oder ewb-/BLS-Areal zirkulieren werden, was auf letzterem zu gefährlichen Konflikten mit schwerem Werkverkehr führen wird. Nicht zuletzt widerspricht sich der Richtplan in diesem Punkt selbst, denn auf Seite 28 ist festgehalten: «Dem Veloverkehr müssen direkte Verbindungen bereitgestellt werden».	A	Wird zur Kenntnis genommen. Die Abklärungen zur FVV-Verbindung nördlich der Gleise (Massnahme M.13f) laufen noch.
330	EG SBB	FVV Weyerli	Aus unserer Sicht ist es eine verpasste Chance und von der Argumentation her nicht nachvollziehbar, dass auf den Veloweg auf der Südseite des Weyerli-Areals verzichtet werden soll. Im Sinne der velo-orientierten Verkehrsstrategie der Stadt Bern wiegen die langfristigen Vorteile der direkten FVV-Verbindung viel schwerer als der geringe Verlust an Liegefläche im Freibad und das Fällen von Bäumen. Ein Teil der Bäume fällt ohnehin der Verlegung der Haltestelle Stöckacker (neu: Europaplatz Nord) zum Opfer (Baupiste, Ersatz der Böschung durch Stützmauer) oder müsste aus Gründen der Bahnsicherheit aus dem Gleisumfeld entfernt werden. Wir schlagen vor, dass der in den heutigen Plänen sehr grosszügig dimensionierte Veloweg (Breite > 6m) auf der Südseite des Weyerli-Areals etwas schmaler gebaut	A	Wird zur Kenntnis genommen. Die Abklärungen zur FVV-Verbindung nördlich der Gleise (Massnahme M.13f) laufen noch.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			wird. Er wird von seiner Lage her vorwiegend als Veloweg genutzt werden und wird die wenigen zu erwartenden Fussgänger problemlos bewältigen können. Mit einer solchen Redimensionierung des Velowegs könnten zahlreiche Bäume vor dem Fällen bewahrt sowie der Verlust an Liegefläche minimiert werden.		
331	EG	FVV Weyerli	Während auf den Parzellen der Eigentümer auf sichere und direkte neue Fuss- und Veloverbindungen gepocht wird, verhindert die Behörde im eigenen Planungssperimeter eine optimale Anschlusslösung. Auf einem Areal notabene, dass zu einem grossen Teil im Eigentum der BLS ist. Wir sind ausserdem der Meinung, dass der potentielle Veloweg der heutigen Topographie folgen kann, es besteht kein Bedarf, den Weg in eine schluchtartige Schneise zu legen, die für Radfahrende wenig einladend ist.	A	Wird zur Kenntnis genommen. Die Abklärungen zur FVV-Verbindung nördlich der Gleise (Massnahme M.13f) laufen noch.
332	EG	FVV Weyerli	Aus Sicht der Eigentümergemeinschaft ist der Veloweg auf der Südseite des Weyerli-Areals die logische, sichere und technisch machbare West-Ost-Verbindung zwischen Weyer West und Weyer Ost/BFH-Campus und muss deshalb als wichtiges Richtplan-Element eingetragen und weiterverfolgt werden. Er dürfte auch etwas weniger breit realisiert werden als ursprünglich geplant, damit der Verlust an Liegefläche und Bäumen minimiert wird. Referenz: Richtplan 3.4, Massnahme M.13f, Zusatzbericht Verkehr	A	Wird zur Kenntnis genommen. Die Abklärungen zur FVV-Verbindung nördlich der Gleise (Massnahme M.13f) laufen noch.
334	BG Post	FVV Weyerli	West-Ost-Verbindung «Weyerli-Weg» ermöglicht direkte Fussgänger- und Veloverbindung Die von uns geforderte sinnvolle und sichere West Ost Verbindung nördlich der Bahngeleise durch den südlichen Teil der Freizeitanlage «Weyerli» fehlt weiterhin als sinnvolle Vorgabe einer direkten Fussgänger- und vor allem als sichere Veloverbindung im Richtplan. Die Gewichtung der Vorteile eines direkten, durchgängigen und somit gegenüber der im Richtplan angedachten 5-Schlaufe viel sichereren Verbindung für die Bewohner des Untermattquartiers und künftigen Bewohner im Perimeter Weyermannshaus-West, sowie alle anderen Nutzer (Sport, Arbeit, Familien, Kinder, Studenten der Fachhochschule, etc.) der Veloverbindungen in der Stadt Bern gegenüber einer Bewahrung von Liegeflächen für saisonale (Sommermonate) Bedürfnisse in der Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus wird im vorliegenden Richtplan nicht aufgenommen. Dies ist aus Sicht der Betroffenen nicht nachvollziehbar. Hier wird ein technisch ohne weiteres mögliche, direkte und sichere neue Fuss- und Veloverbindung in der Stadt Bern und deren zuständigen Behörden verhindert. Auf den Nachbarparzellen der privaten Eigentümer wird jedoch genau dieser direkte, sichere Fuss- und Veloverbindung im Richtplan auferlegt und gefordert. Diese Forderung ist jedoch durch die fehlende Absprache mit den Eigentümern nicht gesichert.	A	Wird zur Kenntnis genommen. Die Abklärungen zur FVV-Verbindung nördlich der Gleise (Massnahme M.13f) laufen noch.
335	BG Post	FVV Weyerli	Fazit: Verkehrstechnisch wird in der Stadt Bern seit einiger Zeit konsequent und prioritär auf das Velo gesetzt. Im Richtplan ESP Ausserholligen wird eine direkte, sichere Verbindung nördlich entlang dem Bahndamm durch die Stadt Bern und somit durch die zuständigen Behörden verhindert.	A	Wird zur Kenntnis genommen. Die Abklärungen zur FVV-Verbindung nördlich der Gleise (Massnahme M.13f) laufen noch.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			Wir finden dies nicht nachvollziehbar und es ist nicht klar, wie die Stadt Bern diese verpasste Chance öffentlich kommunizieren und begründen würde. Bei genauem Hinschauen sind die bisher ins Feld geführten Begründung aufgrund von zu wenig Liegeplätzen und den zu fallenden Bäumen nicht stichhaltig. Aufgrund der Verschiebung der Haltestelle «Stöckacker» wird das Fällen von Bäumen ohnehin notwendig und könnte im Zusammenhang mit der neuen Fuss- und Veloverbindung so austariert werden, dass einerseits keine zusätzlichen Bäume gefällt werden müssten und andererseits wenig Liegefläche verloren gingen.		
336	BG Post	FVV Weyerli	Seite 28: Ziele (1 .Abschnitt und 5. Abschnitt) Seite 30: Öffentlicher Verkehr Fuss- und Veloverkehr (1.Abschnitt) Seite 70: M.13 c/d Errichtung neue FVV-Verbindungen zum Campus Hinweis zum Thema Weyerli-Weg für die Velofahrer und Fussgänger: Hier wird stipuliert, dass solche Verbindungen wie der Weyerli-Weg verlangt werden. Dieses Ziel wird im Sport- und Freizeitbereich Weyermannshaus-West durch die Stadt Bern ignoriert. Seite 30: Erreichbarkeit wichtiger Zielorte (6. Abschnitt) Auch hier sehen wir einen Widerspruch zum fehlenden Weyerliweg.	A	Wird zur Kenntnis genommen. Die Abklärungen zur FVV-Verbindung nördlich der Gleise (Massnahme M.13f) laufen noch. Massnahme M.13c/d betrifft die Verbindungen des Aussenraums des Campus Bern BFH mit den Überbauungen ARK 143/ ARK 147. Es besteht kein direkter Bezug dieser Massnahme zu einer allfälligen FVV-Verbindung nördlich der Gleise.
339	BLS I	FVV Weyerli	Velo- und Fussgängerverbindungen Im „Entwurf Zusatzbericht Verkehr“ wird festgehalten, dass das Velo- und Fusswegnetz in West-Ost-Richtung durch den Viaduktraum unterbrochen ist, bzw. es wird festgestellt: <i>Die West-Ost-Verbindung sind im nördlichen Perimeter ungenügend. Insbesondere südlich des Weyermannshausbades fehlt eine Verbindung.</i> Anlässlich der Mitwirkung im Frühjahr 2020 wurde von den Eigentümern des ESP Ausserholligen folgende Eingabe gemacht: <i>„Aus Sicht der Eigentümergemeinschaft ist es zwingend, die Velohauptachse am Südrand des Weyerli-Areals nochmals in die Planung aufzunehmen“.</i> Wir müssen feststellen, dass die Chance, diese Verbindung (Weyerli-Weg) in den Richtplan aufzunehmen, nicht ergriffen wird. Stattdessen soll das Entwicklungsareal ewb/BLS dieses neue und zusätzliche Verkehrsaufkommen im bereits jetzt stark beanspruchten Gebiet entlang der Bahnstecke aufnehmen. Diese Wegführung stellt für die Velofahrer einen unnötigen Umweg dar, welcher auch keinen Betrag zur Verkehrssicherheit leisten wird. In Anbetracht der Tatsache, dass das gesamte Verkehrsaufkommen des Entwicklungsareals ewb/BLS von der Strassenunterführung Stöckacker herkommend über diesen Strassenteil abgewickelt werden soll, werden hier kritische Verkehrssituation mit dem Richtplan verbindlich festgelegt. Eine Schlussfolgerung, welche wir in keiner Weise nachvollziehen können. Wie erwarten, dass eine direkte West-Ost Langsamverkehrsverbindung (z.B. Weyerli-Weg) verbindlich in den Richtplan aufgenommen wird.	A C	Wird zur Kenntnis genommen. Die Abklärungen zur FVV-Verbindung nördlich der Gleise (Massnahme M.13f) laufen noch. Die Verbindung kann im jetzigen Zeitpunkt nicht verbindlich in den Richtplan aufgenommen werden.
340	SP BB SP	FVV Weyerli	Die Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus wird schon heute sehr rege genutzt. Nach der Verdichtung wird die Nutzung dieser Anlage weiter steigen. Die Grünfläche ist bereits jetzt an Spitzentagen überbelegt. Sie kann und darf nicht verkleinert werden, selbst für eine Fuss- und Veloverbindung nicht. Die Fuss- und Veloverbindung kommt für uns nur südlich der Bahnlinie in Fra-	A C	Wird zur Kenntnis genommen. Die Abklärungen zur FVV-Verbindung nördlich der Gleise (Massnahme M.13f) laufen noch, einstweilen verbleibt die Variante nördlich der Gleise als Option im Richtplan.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			ge. Die Möglichkeit einer Verbindung nördlich der Bahn ist zu streichen.		
344	BLS N	FVV Weyerli	Velo- und Fussgängerverbindungen nördlich der Bahnlinie und südlich des Weyermannshaus-Bads (sog. «Weyerliweg»): Im Richtplan wird diese Verbindung als wichtige nötige Verbindung (u.a. für den Campus) hervorgehoben, die die Lücken beim Fuss- sowie Veloverkehr schliesst. Doch diese Verbindung wird, Stand heute, aufgrund von Interessenkonflikten mit dem Baumbestand nicht weiterverfolgt, obwohl die Alternativen (sei es Fuss- oder Veloweg) nicht gründlich abgeklärt und plausibilisiert worden sind, auch wenn diese für Fussgänger und Velofahrer einen grossen Umweg bedeuten. Aus Sicherheitsgründen muss ein Durchgangsfussverkehr auf den Perrons der neuen Haltestelle vermeiden werden.	A	Wird zur Kenntnis genommen. Die Abklärungen zur FVV-Verbindung nördlich der Gleise (Massnahme M.13f) laufen noch. Eine Verbindung auf den Perrons der neuen Haltestelle ist nicht vorgesehen.
345	BLS N	FVV Weyerli	Seitens Veloverkehr ist es fraglich, ob der Umweg über das ewb-Areal in Kauf genommen werden wird. Damit droht eine wilde Zirkulation durch das Areal oder die Perronanlagen, die zu gefährlichen Konflikten führen kann. Sollte diese sinnvolle Verbindung definitiv nicht weiterverfolgt werden, so sind tiefere Abklärungen zu der Verkehrsführung und Lenkung der Fussgänger und Velofahrer zu tätigen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Letztlich entstehen beim Bau des Weyerliwegs Synergien mit einer Baupiste, die beim Bahnprojekt Mehrkosten erspart.	A	Wird zur Kenntnis genommen. Die Abklärungen zur FVV-Verbindung nördlich der Gleise (Massnahme M.13f) laufen noch unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit.
346	BLS N	FVV Weyerli	Seite 23: «Eine zusätzliche West-Ost-Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr im Raum südlich des Weyermannshausbads wird erstellt, um eine wichtige Lücke zwischen Weyermannshaus West und dem neuen Campus-Areal zu schliessen. Die Variante nördlich der Bahnlinie Bern- Neuenburg und südlich angrenzend an das Weyermannshausbad wird aktuell nicht weiterverfolgt. Vielmehr soll die Verbindung südlich der Bahnlinie Bern-Neuenburg geführt werden. Die ausgewiesene und prognostizierte Nachfrage von bis zu 2'000 Fussgängerinnen und Fussgänger pro Stunde kann abgedeckt werden.» → Hier besteht die Gefahr, falls die Verbindung nördlich der Bahnstrecke (sog. Weyerliweg) nicht erstellt wird, dass Fussgänger die Abkürzung über die Perronanlagen benutzen, was aus Sicht Sicherheit nicht akzeptabel ist. Zudem ist heute mit den Grundeigentümern noch nicht geregelt, wie der Fussverkehr südlich der Bahngleise zu lenken ist.	A	Wird zur Kenntnis genommen. Die Abklärungen zur FVV-Verbindung nördlich der Gleise (Massnahme M.13f) laufen noch unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit.
347	BLS N	FVV Weyerli	Seite 24: «Eine zusätzliche Veloverbindung im Raum südlich des Weyermannshausbads ist vorgesehen, um eine wichtige Lücke zwischen Weyermannshaus West und dem neuen Campus-Areal zu schliessen» sowie «Errichtung neuer FVV-Verbindungen - Unterführung Stöckackerstrasse nach Weyermannshaus Ost». Die Attraktivität und die Notwendigkeit einer effizienten Verbindung südlich des Weyermannshaus Bades wird nochmals betont, obwohl dies in der Planung nicht weiterverfolgt wird.	A	Wird zur Kenntnis genommen. Die Abklärungen zur FVV-Verbindung nördlich der Gleise (Massnahme M.13f) laufen noch.
348	SBB	FVV Weyerli	Sachverhalt 9 Seite 32 f. Pläne Antrag 9: Die Velohaupachse nördlich der neuen Haltestelle Stöckacker (Europaplatz Nord) / Sydseite des Areals Weyerli ist aus Sicht SBB ein wesentliches Ele-	A C	Wird zur Kenntnis genommen. Die Abklärungen zur FVV-Verbindung nördlich der Gleise (Massnahme M.13f) laufen noch. Die Verbindung kann im jetzigen

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			ment der Langsamverkehrsverbinding im ESP und zur Anbindung des Areals an die Innenstadt. Das Element ist im Richtplan aufzunehmen und festzusetzen.		Zeitpunkt nicht verbindlich in den Richtplan aufgenommen werden.
350	WBG	FVV Weyerli	M 13f / M 16a LLV-Infrastrukturen Weyerli Die neue FVV-Verbindung darf nicht auf Kosten von Flächen und Aufenthaltsqualität des Freibads gehen. Sie hat südlich der Geleise auf dem ewb-BLS-Areal zu erfolgen. Der Stellenwert, der dieser Ost-West-Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr im Richtplan und im Zusatzbericht Verkehr gegeben wird, ist in der aktuell laufenden Arealentwicklung dieses Areals zu berücksichtigen.	A	Wird zur Kenntnis genommen. Die Abklärungen zur FVV-Verbindung nördlich der Gleise (Massnahme M.13f) laufen noch.
351	AGG	Fuss- und Veloverkehr (FVV)	S 30, 3.4 Mobilität Öffentlicher Verkehr / Fuss- und Veloverkehr --> mind. Anzahl Veloabstellplätze sicherstellen Velos können einfach und in der Nähe der Zielorte parkiert werden. Für Veloverleih ist der erforderliche Platz zu reservieren. Insgesamt werden 2'000 Abstellplätze für Velos angeboten. Langfristig (bis 2050) muss Raum für bis zu 3'000 Abstellplätze gesichert werden. Mitwirkung AGG Stand heute ist nicht erkennbar, wo die insgesamt 3000 Abstellplätze gesichert werden können. Diese Vorgabe erscheint zu pauschal und eine Realisierungsmöglichkeit zu unsicher. Das Areal Campus Bern kann nicht mehr als die geplanten Abstellplätze aufnehmen, siehe auch Perimeter übergreifende Genehmigungsmassnahmen M 16b.	B E	In der Teilkonzeptkarte Mobilität sind in vier Teilräumen die jeweiligen Kapazitäten an Veloabstellplätzen definiert. Die Veloabstellplätze werden im Rahmen der Sondernutzungs- und Baubewilligungsverfahren verbindlich geregelt.
352	SP	FVV	Die geplante Anzahl Veloparkplätze im Raum des BFH Campus scheint nicht ausreichend zu sein.	A	Die Zahl der Veloabstellplätze im Campus basiert auf einem Mobilitätskonzept.
353	QBB WBG	FVV	Genehmigungsmassnahmen – M13b / 15a-e neue FVV-Verbindungen Die Aufwertungen der FVV-Verbindungen werden begrüsst. Beim Ladenwandweg braucht es zudem eine bessere Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs. Zudem ist der Anschluss an den Europaplatz zu verbessern. Beides sollte im Richtplan erwähnt werden (M15c und e). Die LV-Verbindung Europaplatz – Könizbergwald sowie die Verbindung Bahnhöheweg bzw. Passerelle Gangloff – Turnierstrasse werden begrüsst.	B E	Eine Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs und die Verbesserung des Anschlusses an den Europaplatz sind vorgesehen. Zudem werden die Wege verbreitert. Eine Ergänzung der Massnahmen ist nicht notwendig.
354	QVHF	FVV	Der QVHF begrüsst die geplanten Verbesserungen im Planungssperimeter beim Velo- und Fussverkehr (Massnahmen 13a bis 13j). Die Flächen für Velofahrende (inklusive Abstellplätze) sind optisch oder baulich abzutrennen. Das gilt auch für den Raum unter dem Autobahnviadukt, der auf vielfältige Weise genutzt werden soll. Die Durchlässe unter den Bahndämmen hindurch sind grosszügig zu gestalten (bis zu 12 Metern Breite). Wenn die bestehende Ladenwandweg-Unterführung unter der Bahnlinie Richtung Freiburg nicht mehr reicht, wäre eine zweite direkte Unterführung zu prüfen (wie sie in der Überbauungsordnung zum ewb/BLS-Areal als Option erwähnt ist). Das Problem: Das Gebäude des BMEC mit den aufwändig erstellten Modelleisenbahn-Anlagen können wohl nicht verlegt werden.	B	Eine getrennte Velo- und Fussverkehrs-Führung ist vorgesehen, auch im nördlichen Viaduktraum. Die Unterführungen Weyermannshaus-Ost (bei Campus) und Stöckackerstrasse werden ausreichend bemessen (mit voraussichtlich 10m). Die Prüfung einer zweiten Ladenwandweg-Unterführung resp. Unterführung beim Bahnhof Europaplatz ist in Massnahme M.13a vorgesehen und kann bei Bedarf im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten realisiert werden.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
355	EWB	FVV	3.2 Velostationen auf dem ewb-/BLS-Areal Im Bereich der nordwestlichen Ecke des ewb-/BLS-Areals (zukünftiger Quartierplatz) ist in den Richtplanunterlagen eine Velostation vorgesehen. Da die Details unserer Arealentwicklung, inklusive die Zu- und Wegfahrten für den Werkverkehr, aktuell noch in Ausarbeitung sind, kann die genaue Position der Velostation so noch nicht bestätigt werden. In Abhängigkeit von den Ergebnissen des Studienauftrags Phase 2 wird für die Velostation ein geeigneter Platz definiert werden, der unter Umständen nicht mit der Position auf den heutigen Richtplanunterlagen übereinstimmt.	B	Die definitive Lage der Velostationen wird aufgrund der Resultate des Studienauftrags für das Areal ewb/BLS festgelegt. In der Legende der Teilkonzeptkarte Mobilität wurde präzisiert, dass die Lage der Velostationen noch nicht definitiv ist.
356	BG Post	FVV	Seite 19: Grundsätze (5. Abschnitt) FFV mit FVV ersetzen.	B	Der Text wurde korrigiert.
357	BLS I	FVV	Die neue Langsamverkehrsachse Nord-Süd und insbesondere die neu zu erstellende Unterführung ist für die Arealentwicklung ewb/BLS, die Erschliessung der neuen S-Bahnhaltestelle „Europaplatz Nord“ und die Verbindung des Bereichs Weyermannshaus-Ost mit dem Europaplatz von essenzieller Bedeutung. Diese Achse wird die zentrale Verbindung dieser bisher isolierten Gebiete werden.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
359	SP BB	FVV	M.15c Aufwertung bestehender FVV-Verbindung Ladenwandweg / Bahnhöheweg: Bisher besteht entlang der Bahnlinie nur ein schmaler Fussweg mit einem Velofahrverbot. Obschon die FVV-Verbindung im Richtplan Veloverkehr vorgesehen war, wurde sie mit der neuen Überbauung Stöckacker verbaut. Eine Delegation der SP Bümpliz/Bethlehem war deswegen bei Ursula Wyss. Es ist erfreulich, wenn Sie hier bis 2028 zu realisierende Massnahmen finden.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
360	SP H	FVV	M7: Die FVV-Passerelle muss auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Campus erfolgen.	A	Dies ist vorgesehen.
362	SP SP BB SP H	FVV	M.13b: Errichtung neuer FVV-Verbindungen – unterhalb Viadukt im Abschnitt Europaplatz – Könizbergwald Die Rückeroberung des gesamten Viaduktraumes von Nord nach Süd ist eine stadträumliche Pionierleistung, deren Realisierung ist auf 2020-2025 festzulegen. Damit kann eine wichtige Nord-Süd-Verbindung für den FVV realisiert werden. Die Situation für die Velofahrenden ist in diesem Bereich unbefriedigend. Es besteht ein unmittelbarer Handlungsbedarf. Ein Zeithorizont von 2031 bis 2035 bis zur Verbesserung ist zu lang. Die neuen FVV-Verbindungen sind bis spätestens bis 2025 zu realisieren.	C	Der Anregung kann nicht entsprochen werden, weil die Umsetzung der Massnahme M.13b abhängig ist von der Optimierung des Autobahnanschlusses Bern-Bümpliz in Zuständigkeit des ASTRA.
363	GB	FVV	Damit dieses Ziel erreicht werden kann, muss die Attraktivität für das Velo nochmals gesteigert werden. Die Velohaupttrouten zum Areal müssen bis zur Inbetriebnahme des BFH Campus fertiggestellt werden. Auch Veloparkplätze müssen in genügender Anzahl und gratis zur Verfügung stehen. Die vorgeschriebene Zahl von 2'000 Veloabstellplätzen auf dem Areal ist entsprechend zu erhöhen.	A E	Wird zur Kenntnis genommen. Die Anzahl der Veloabstellplätze wird im Rahmen des laufenden Planungsverfahrens und des Baugesuchs festgelegt.
364	BLS N	FVV	Es ist sehr wichtig, die Rolle der neue Personenunterführung Nord-Süd unter dem Autobahnviadukt zu betonen. Damit wird die Unumgänglichkeit dieser Unterführung besser verstanden und die Chancen werden erhöht, um mit einem positiven Ergebnis bei der Volksabstimmung mit dem Baukredit durchzukommen.	A	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
365	BLS N	FVV	Bericht Richtplan Seite 30: An dieser neuen Unterführung werden auch die Zugänge zu den Perrons der neuen Haltestelle Europaplatz Nord angehängt.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
366	SBB	FVV	Sachverhalt 5: Seite 70, Massnahme M.13.a Errichtung neue FVV-Verbindung Ausserholligen inklusiv Unterführung (Personenunterführung Weyermannshaus Ost). Antrag 5: Zur Erstellung der Personenunterführung ist eine vorgängige Einigung mit den Grundeigentümern notwendig.	E	Eine vorgängige Einigung mit den Grundeigentümerschaften ist Grundlage für die Erstellung der Personenunterführung.
367	RKBM	FVV	Fuss- und Veloverkehr: Verschiedene Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr sind vorgesehen, um bestehende Netzlücken zu schliessen. Diese sind auch im RGSK 2021 / AP 4 abgebildet: Fuss- und Velounterführung Ausserholligen (BM.LV-Ü.4), Bern, Fuss-/Veloverbindung Bahnhofweg (BM.LV-Ü.5), Anschlussstrecke an die Fuss- und Veloverbindung Passerelle Steigerhubel (BM.LV-Ü.21.38), Velostation S-Bahn-Haltestellen Europaplatz (BM.KM-B.5.1). Damit wird das kantonale und regionale Velonetz vervollständigt.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
368	RKBM	FVV	Fuss- und Veloverkehr: Allenfalls ist zu prüfen, ob auch der Knoten Werkgasse/Fuss- und Radweg Richtung Stöckackerstrasse in die Neukonzeption einbezogen werden soll (schlechte Sicht, schmal).	D E	Die Anregung wird in der Umsetzung des Richtplans berücksichtigt.
369	PV FM	FVV	Seite 72, M.15d Aufwertung (teilweise) bestehender FVV-Verbindungen – Bahnhöhenweg bis Fischermättelstrasse entlang von Bern- / Weissensteinstrasse: Für Velofahrende ist die Verbindung Weissensteinstrasse-Bernstrasse unter dem Autobahnanschluss gefährlich und sehr unangenehm. Die geplante Verbindung M.15d soll als Alternative dazu so bald wie möglich umgesetzt werden. Diese kann nicht bis 2032 warten.	C	Der Anregung kann nicht entsprochen werden, weil die Umsetzung der Massnahme M.15d abhängig ist von der Optimierung des Autobahnanschlusses Bern-Bümpliz in Zuständigkeit des ASTRA.
370	PV FM	FVV	Seite 70, Massnahme 13b, Errichtung neuer FVV-Verbindungen - unterhalb Viadukt im Abschnitt Europaplatz – Könizbergwald: Die Erschliessung des ESP-Perimeters nach Köniz erfolgt momentan ab der Freiburgstrasse über die Turnierstrasse. Diese Verbindung ist für Velofahrende äusserst gefährlich und sehr unangenehm zu fahren. Diese Strecke entspricht nicht dem Grundsatz von Velofahren «Acht bis Achtzig». Die neue Verbindung unterhalb des Viadukts wird auch als Alternative dazu dienen. Sie soll deshalb nicht erst in zehn Jahren umgesetzt werden. Der Realisierungshorizont sollte um 10 Jahre vorverschoben werden 2021-2025.	C	Siehe Stellungnahme zu Nr. 362.
371	PV FM	FVV	Seite 70, Massnahme 13a Errichtung neue FVV-Verbindung Ausserholligen inkl. Unterführung (Personenunterführung Weyermannshaus Ost): Diese sehr wichtige Verbindung ist begrüssenswert. Sie wird viel Velo- und Fussverkehrs aufnehmen. Das Problem ist, dass die bestehende Unterführung am südlichen Ende dafür sehr schnell viel zu klein sein wird. Die Anzahl der Fussgängerinnen und Velofahrenden wird hier massiv unterschätzt. Zu Spitzenzeiten werden sich mehrere Tausend Personen pro Stunde aus drei Richtungen	C	Siehe Stellungnahme zu Nr. 354. Dem Verbesserungsvorschlag kann nicht entsprochen werden, weil die Realisierungsmöglichkeiten einer zusätzlichen Unterführung zuerst geprüft werden müssen.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>durch das kleine Loch am südlichen Ende drängen. Wir schlagen deshalb vor, die zusätzliche Unterführung nicht nur zu prüfen, sondern so bald wie möglich auch zu realisieren.</p> <p>Verbesserungsvorschlag: «An ihrem südlichen Ende führt die Verbindung mittelfristig durch die bestehende Unterführung auf den Europaplatz und Langfristig ist hier eine so bald wie möglich durch die neue, zusätzliche Unterführung unter den Bahngleisen Bern-Freiburg zu prüfen.»</p>		
373	PV	FVV	<p>Seite 67, M.6: «Die Massnahme liegt auf der Velohauptroute und muss entsprechend koordiniert werden.»</p> <p>Es reicht nicht, die Massnahme mit der Velohauptroute zu koordinieren. Unter dem Viadukt entstehen zusätzliche Veloabstellplätze und die Lücke im Velohauptrou-tennetz zum Könizbergwald wird geschlossen. Diese beiden Velo-Massnahmen dürfen nicht beeinträchtigt werden.</p> <p>Wenn die Massnahme M.6 umgesetzt werden soll, dann muss zwingend auf die Verträglichkeit des Schienennetzes mit dem Veloverkehr geachtet werden.</p> <p>Korrekturvorschlag: «Die Massnahme liegt auf einer Velohauptroute, weshalb mindestens die Standards des Masterplans eingehalten werden müssen.»</p>	E	Die Anregung fliesst in die Umsetzung der Massnahme M.6 ein. Die Standards der Stadt Bern werden berücksichtigt (u.a. der Masterplan Veloinfrastruktur). Eine Ergänzung am Text ist nicht notwendig.
374	SWB	FVV	<p>Die neue Personenunterführung</p> <p>Diese begrüßen wir sehr. Eine Realisierung kommt einem Befreiungsschlag in der Quartierentwicklung und in der Quartiervernetzung gleich. Die Unterführung gehörte zu den Kernideen der SWB-Vision! Damit aber die Synergien als ÖV-Verknüpfungspunkt optimal ausgeschöpft werden können, müsste die, vom GR aufgenommene, Verschiebung des Bahnhofs Stöckacker an die Personenunterführung umgesetzt werden.</p>	B	<p>Die Anregung ist bereits berücksichtigt.</p> <p>Die Verschiebung des Bahnhofs Stöckacker und die Personenunterführung werden gemeinsam umgesetzt.</p>
375	NBW	FVV	<p>Freiräume differenzieren: In Block zwei wird erneut auf die Verbindung des Bremgarten- und Könizbergwaldes hingewiesen. Dass diese im vorliegenden Zusammenhang nicht relevant ist, haben wir bereits festgehalten. Aber leider und vor allem lenkt dieser unnötige Hinweis von dem ab, was wirklich nötig wäre: Ein Zugang zu den Wäldern, der diesen Namen verdient respektive den Ansprüchen gerecht wird, die die Stadt in anderen Fällen in Bezug auf LW zu Recht stellt. Wir gehen auf das Thema in unserer Würdigung der Karte Seite 26/27 näher ein.</p>	A	Wird zur Kenntnis genommen.
376	NBW	FVV	<p>Wir begrüßen auch die Beachtung, die dem FVV geschenkt wird. „(...) die Verbindungen zu den angrenzenden Quartieren sind sichergestellt.“ — Ist klar, dass die Umkehr der Sicht — aus den Quartieren in den ESP — zu den gleichen Ergebnissen führen würde? Oder müsste die zusätzlich einbezogen werden?</p> <p>Grundsätze</p> <p>Die Aussagen im Abschnitt Gesamtverkehr gehören in den Absatz MIV. Was eher unter Gesamtverkehr passen würde, ist der multimodale Mobilitätshub.</p>	B B	<p>Das Anliegen ist bereits berücksichtigt, der FVV wird in beide Richtungen sichergestellt.</p> <p>Die Aussagen im Abschnitt Gesamtverkehr beziehen sich auf Zielwerte, die in Mobilitätskonzepten nachzuweisen sind. Das Schlagwort «Mobilitätskonzept» wurde ergänzt.</p>
377	DOK	FVV	<p>Mobilität</p> <p>(1) Kinder sind ganz besonders auf ein sicheres Netz von Fuss- und Velowegen angewiesen. Wir begrüßen explizit, dass hierzu im Richtplan zahlreiche Massnahmen vorgesehen sind.</p> <p>(2) Allerdings verlangen wir punkto Verkehrsberuhigung</p>	A B	<p>(1) Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>(2) Siehe Stellungnahme zu Nr. 193.</p>

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>weitergehenden Massnahmen. Tempo 30 sollte die Regel sein, grossflächige Begegnungszonen (Tempo 20) ebenfalls in die Richtplanung Eingang finden. Die Ausgestaltung des miV ist ein zentraler Faktor wie weit Kinder sich draussen selbstständig fortbewegen und aufhalten können und dürfen (je weniger Aufkommen desto besser).</p> <p>(3) Hinsichtlich der geplanten Dichte gibt es für uns daher Fragezeichen, wie der rollende und stehende Verkehr verträglich gestaltet werden soll. Die Richtplanung bleibt uns hier zu vage. Eine kinderfreundliche Stadt verträgt sich schlecht mit Autos und Parkplätzen.</p>	B	(3) Mit reduzierten Geschwindigkeiten sowie Fuss- und Velomasnahmen sind im Richtplan die Grundlagen für eine kinderfreundliche Stadt mit verträglichem Verkehr gelegt. MIV und Parkplätze wurden auf das in einem wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkt mögliche Minimum beschränkt.
378	VBG	FVV	<p>Die Fussweg-Verbindung zwischen dem Bahnhof Europaplatz und der Werkgasse: Einschmales, kurzes Stücklein Weg – ca. 1.5m breit, das sich herkommend aus dem Stöckacker schräg nach unten zum Verbindungsweg „Europaplatz-Weiherli“ neigt. Auf diesem kleinen kurzen schmalen „Weglein“ ist immer viel los. Obwohl so kurz und unbedeutend, ist seine Bedeutung zentral!! Es ist die einzige Verbindung vom Europaplatz zum Stöckacker für sämtliche QuarlerbewohnerInnen, für Velo- und TöfflfahrerInnen. Ein Stücklein Weg durch die Schrebergärtenanlagen – aber immens wichtig. Wenn es fehlen würde, dann müssten die Leute einen unglaublichen Umweg machen.</p> <p>Dieses Nadelöhr und dieser kurze und wichtige Durchgang – er ist mir und den Quarierbewohnenden ein Anliegen. Für den Fahrradverkehr ist er der einzige direkte Durchgang Richtung Bümpliz. Es gibt nur diesen Entsprechend wird er genutzt! Bitte beachten sie seine Wichtigkeit bei der Planung. Morgens, Mittags und Abends spielt sich dort enorm viel ab. Das Einmünden von diesem kurzen Durchgangsstück in die Verbindung „Europaplatz-Weiherli“ ist immer auch mit Risiken verbunden. Ein Hotspot der Verkehrssicherheit für FussgängerInnen. Betagte, Kinder, aber auch sonstige Personen brauchen Achtsamkeit und Geschick, um diese Stelle gut zu meistern.</p>	E	<p>Die übergeordnete FVV-Verbindung nach Bümpliz wird zukünftig gemäss Richtplan entlang der Geleise verlaufen, siehe Massnahme M.15a. Die Verkehrssicherheit wird beachtet.</p> <p>Die Anregung wird bei der Umsetzung des Richtplans geprüft.</p>
381	WBG	FVV	<p>Mobilitätshub / Viaduktraum Nord / Buswendeschlaufen / Linienführung</p> <p>Siehe auch: Massnahmen M3a, M4</p> <p>Die WBG Warmbächli begrüsst grundsätzlich die Verkürzung von Umsteigebeziehungen im Mobilitätshub. Die vorgesehenen Massnahmen und ihre Verortung bewirken jedoch einen dezentral ausgestalteten Hub, so dass fraglich ist, ob die angestrebten «kurzen Wege» erreicht werden. Sollen die Umsteigedistanzen im „Mobilitätshub“ Europaplatz tatsächlich verkürzt werden, müsste die neue Nord-Süd LV-Verbindung ÖV-tauglich gebaut werden. Somit könnte eine zentrale Wendeschlaufe auf dem Areal Ausserholligen Mitte geschaffen werden, welche verschiedene Linien nutzen könnten. Damit würden die verschiedenen Wendeschlaufen, welche nun im Richtplan vorgesehen sind, überflüssig und der strassenseitige ÖV könnte platzsparend und zentral organisiert werden.</p>	C	<p>Der Viaduktraum soll in erster Linie dem FVV und dem Aufenthalt von Menschen dienen, weshalb auf einen durchgehend ÖV-tauglichen Ausbau der Verbindung verzichtet wird. Das Anliegen kann nicht berücksichtigt werden.</p>
382	FM	FVV	<p>Seite 19, Grundsätze:</p> <p>"...Es werden Nutzungsarten gefördert, die auf den ÖV sowie FFV ausgerichtet sind..." FFV: Hier ist wahrscheinlich der Fuss und Velo Verkehr gemeint, also der FVV.</p>	B	Der Text wurde korrigiert.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
383	FM	FVV	Seite 67, M.6 Neue Bus- und Tramwendemöglichkeit Europaplatz (Option Tram): "Die Massnahme liegt auf der Velohauptroute und muss entsprechend koordiniert werden." Es reicht nicht, die Massnahme "mit der Velohauptroute zu koordinieren". Unter dem Viadukt entstehen in diesem Bereich auch 1400 Veloabstellplätze und die Netzlücke FVV-Verbindung zum Könizbergwald wird geschlossen. Auch diese beiden Velo- Massnahmen dürfen nicht gefährdet werden. Korrekturvorschlag: "Die Massnahme liegt auf der Velohauptroute sowie im Bereich geplanter Veloinfrastruktur und muss entsprechend koordiniert werden."	C E	Siehe Stellungnahme zu Nr. 373.
385	FM	FVV	Seite 71, M.13i Errichtung neuer FVV-Verbindungen – Querung von Weyermannshaus West: Die neue Verbindung "Boulevard" soll von Anfang an mit Tempo 20 geplant und dimensioniert werden.	B E	Tempo 20 ist auf dieser Verbindung bereits vorgesehen.
389	Marti	Fahrten	3.8 Kennwerte (Verkehr) In Tabelle 3, max. MIV-Aufkommen für den Zielzustand 2035, ist das max. MIV-Aufkommen für den Zielzustand 2035 (Fahrten / Tag, PW und LW) festgelegt. Für Ausserholligen Süd (AS.1 — AS.7) sind dies 1'000 Fahrten / Tag, PW und LW. Es wird nicht ganz klar, ob sich die 1'000 Fahrten auf das ganze Teilgebiet beziehen oder je Areal zu verstehen sind. Aus diesem Grund sollte eine Präzisierung vorgenommen werden.	B	Die Anregung wurde aufgenommen und Tabelle 3 in Kapitel 3.8 präzisiert. Die Fahrten beziehen sich auf das ganze Teilgebiet.
390	BMEC	Clubhaus	In der Teilkonzeptkarte „Mobilität“ ist uns die als Orientierungshilfe gezeichnete violette Linie zwischen den beiden orangen „H“ (S-Bahn Haltestelle Europaplatz) aufgefallen. Diese wurde mitten durch unser Clubhaus gezeichnet. Wir nehmen an, dass es sich dabei lediglich um ein Versehen in den Unterlagen handelt und davon für unser Clubhaus keine Gefährdung ausgeht. Wir wünschen uns eine entsprechende Korrektur bzw. Präzisierung der Unterlagen oder eine Zusicherung, dass unser Clubhaus dem Richtplan nicht im Weg steht.	C	Die violette Signatur markiert die zu stärkende zentrale Achse. Diese verläuft unter dem Viadukt, eine Anpassung ist nicht sinnvoll. Der Anregung kann nicht entsprochen werden. Langfristig soll gemäss Massnahme M.13a eine direkte Verbindung unter dem Viadukt geprüft werden, um Umwege zu vermeiden und die Kapazität der Unterführung sicherzustellen. Siehe auch Stellungnahme zu Nr. 463.
391	HdR	Begegnungszone	Auch die Sanierung der bestehenden S-Bahnhaltestelle Europaplatz (M.2, S. 66), die Umgestaltung der Freiburgstrasse entlang dem Gangloff-Areal (F.9, S. 63) und die Verkehrsberuhigung auf der Freiburgstrasse im Raum Europaplatz (M.11a, S.69) gehören dazu und werden von uns selbstverständlich unterstützt. Wir erwarten, dass die Einführung von Tempo 30 auf der Freiburgstrasse auf den Zeitraum 2020-25 vorverschoben wird. In diesem Zusammenhang bitten wir Sie zu prüfen, ob am Europaplatz Tempo 20 möglich wäre. Damit könnte die Aufenthaltsqualität zusätzlich verbessert, die Zirkulation zwischen dem nördlichen und südlichen Teil des Europaplatzes für die Menschen erleichtert und sicherer gemacht werden.	B	Die Anregung zu Tempo 20 wurde aufgenommen und Massnahme M.11a entsprechend angepasst. Eine Vorverschiebung des Realisierungshorizonts wird geprüft, kann im jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht zugesagt werden.
392	SP H SP	Begegnungszone	M11a: Der Raum Europaplatz ist für Tempo 20 wie geschaffen und der Realisierungshorizont ist auf 2020-2025 festzulegen.	B	Siehe Stellungnahme zu Nr. 391.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
394	WBG	Begegnungszone	M11a Verkehrsberuhigung – Tempo 30 auf Freiburgstrasse im Raum Europaplatz Tempo 30 auf dem Europaplatz scheint der WBG Warmbächli eher mutlos. Die WBG Warmbächli schlägt eine Begegnungszone vor. Tram und Begegnungszone können kombiniert werden. Dies hat eine Analyse einer ähnlichen Situation am Helvetiaplatz in Zürich gezeigt.	A	Siehe Stellungnahme zu Nr. 391
395	WBG	Begegnungszone	M 11d Verkehrsberuhigung – Tempo 30 auf Stöckackerstrasse Eine Begegnungszone vor dem Freibad sollte geprüft werden, insbesondere im Hinblick auf die Arealentwicklung Untermatt Ost (Weyermannshaus West). Dies würde die im Zusatzbericht Verkehr angesprochene Lärmproblematik nochmals entschärfen.	C	Diese Achse kann aufgrund des Wirtschaftsverkehrs (insbesondere aufgrund der Zufahrt zum Areal der ewb/BLS) nicht zur Begegnungszone werden. Der Anregung kann nicht entsprochen werden.
396	BLS N	Bahn	Seite 65: Massnahme M.1: Korrektur und Umformulierung nötig. Dabei sind zwei getrennte Themen mit unterschiedlichen Zuständigkeiten ausgeführt: Auf dem Plan gibt es M1a und M.1b, diese sind in der Erläuterungstabelle ebenfalls zu trennen. Da diese örtlich und von der Zuständigkeit her zu unterscheiden sind, müssen sie separat ausgeführt werden. M.1a: Verschiebung der Haltestelle Stöckacker bzw. neue Haltestelle Europaplatz Nord diese Massnahme ist beschlossen und wird von der BLS im Rahmen des SBB-Projekts Leistungssteigerung Bern West weitergeführt. Hier kann die Zuständigkeit bei der BLS bleiben. M.1b: Bestehende Unterführung Untermattweg bei der heutigen Haltestelle Stöckacker verbreitern: diese Unterführung gehört der Stadt und allfällige Massnahmen an diese Unterführung sind in Zuständigkeit der Stadt (SPA, VP, TAB), nicht der BLS.	B	Die Anregung wurde aufgenommen und Massnahme M.1 auf zwei Massnahmen M.1a und M.1b aufgeteilt.
397	BLS N	Bahn	Seite 66: Massnahme M.2: Das Projekt ist noch in der Planung und wurde nicht 2019 aufgelegt. Planungen laufen bei der BLS, Abklärungen von technischen Details haben zu Verspätung geführt. Realisierungszeitpunkt ist ca. 2025.	B	Die Anregung wurde aufgenommen und der Realisierungszeitpunkt auf 2025 angepasst.
398	BLS N	Bahn	Zusatzbericht Seite 25: Kap. 5 Massnahmen, Tabelle 6: Es sollte präzisiert werden, dass es sich hier um das Aufkommen an den zukünftigen Bahnhaltstellen geht (statt ÖV-Haltstellen). → Die aufgeführten Aufkommen sind von der BLS ermittelt worden. Die Angaben beinhalten die Umsteiger. Demnach ist die Bemerkung 3 zu streichen.	B	Die Anregung wurde aufgenommen und der Zusatzbericht entsprechend angepasst.
399	BLS N	Bahn	Zusatzbericht Seite 26: (1) «Entflechtung Holligen bis 2025» Diese Entflechtung ist Teil des STEP Ausbaus 2025 und Kernstück einer Angebotserweiterung in der S-Bahn Bern. Diese ist aktuell in der Planung, wird aber erst, Stand heute, frühestens 2030 in Betrieb gehen. (2) Die Verlegung der Haltestelle Stöckacker (neue Haltestelle Europaplatz Nord) wurde Juni 2020 beschlossen und wird mit dem SBB Projekt Leistungssteigerung Bern West realisiert. Gleiche Bemerkung mit Sanierung der Haltestelle Europaplatz, diese wird saniert, die Planungen laufen, Umsetzungstermin noch offen. (3) Damit sollten unter a) gesicherter Ausbau: Entflechtung Holligen (bzw. Leistungssteigerung Bern West),	B	Die Anregungen wurden aufgenommen und der Zusatzbericht entsprechend angepasst.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			neue Haltestelle Europaplatz Nord sowie Sanierung Europaplatz ausgeführt werden.		
400	SBB	Bahn	Sachverhalt / Hinweis 11, Seite 39, Ziff. 3.8 ff. Kennwerte. Antrag / Hinweis 11: Die Kennwerte für den Bahnverkehr sind mit den Planungen gemäss dem STEP Ausbauprogramm 35 abzustimmen.	B	Die Anregung ist bereits berücksichtigt.
401	SBB	Bahn	Sachverhalt / Hinweis 12, Seite 60, Ziff. 6.1 Genehmigungsmassnahmen. Antrag / Hinweis 12: Die Ausbauten «Bern West, Leistungssteigerungen» gemäss STEP AS25 sind aufzunehmen. Sie sind ein wesentliches Element zur Sicherstellung der in der Richtplanung vorgesehenen Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr.	B	Die Anregung wurde aufgenommen und Massnahme M.1a entsprechend ergänzt.
402	SBB	Bahn	Sachverhalt / Hinweis 13: Der Richtplan fällt (tangiert) den Projektperimeter des SBB-Projektes «AS25 BeWeLS». Antrag / Hinweis 13: Der Richtplan ist sowohl inhaltlich wie terminlich mit dem SBB Projekt AS25 Leistungssteigerung abzustimmen. Insbesondere sind davon betroffen: neue BLS-Haltestelle Europaplatz Nord inkl. neuer PU Weyermannshaus, LV-Passerelle Steigerhubel (i. Zus. Neubau Campus BFH) und Logistikkonzept / Installationsplatz Ausserholligen	B E	Die Anregung ist bereits berücksichtigt. Die Projekte werden weiterhin aufeinander abgestimmt.
403	SBB	Bahn	Aufgrund des fortgeschrittenen und abgestimmten Projektstandes (BP-Planung, Baustart 2024) darf der Richtplan inhaltlich und terminlich den geplanten Baumaassnahmen der SBB / BLS nicht widersprechen, behindern oder verunmöglichen. Für die Sicherstellung der weiteren Planung sind Absichtserklärungen resp. Finanzierungen insbesondere zur neuen PU Weyermannshaus zu vereinbaren.	E	Die Anregung wird bei der Umsetzung des Richtplans berücksichtigt.
404	QBB	Allgemein	Mobilität - Ziele Die QBB begrüsst die Reduktion des MIV, die Begrenzung der Fahrten und des Parkplatzangebots, die Mehrfachnutzung von Parkplätzen und ein stufengerechtes Mobilitätsmanagement. Die Konkretisierung der Ziele in den Kennwerten und Massnahmen sind allerdings teilweise ungenügend.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
405	QBB	Allgemein	Mobilität – Mobilitätshub / Viaduktraum Nord / Buswendeschlaufen / Linienführung Siehe auch Massnahmen M3a, M4 Die QBB begrüsst grundsätzlich die Verkürzung von Umsteigebeziehungen im Mobilitätshub. Die vorgesehenen Massnahmen und ihre Verortung werden aber einen relativ dezentral ausgestalteten Hub ergeben, so dass kurze Wege kaum erreicht werden. (1) Beispielsweise stellt sie in Frage, ob eine „kurze Buswendeschlaufe“ im nördlichen Viaduktraum notwendig ist. Eine solche Verkehrsinfrastruktur steht im Zielkonflikt mit der Aufwertung der Freiraumqualitäten. Mit einer Linienführung der Postautolinien 101 und 107 durch das Areal des Campus könnte im Viaduktraum eine einfache Bushaltestelle ohne Wendemöglichkeit platzsparender eingerichtet werden. (2) Sollen die Umsteigedistanzen im „Mobilitätshub“ Europaplatz tatsächlich verkürzt werden, müsste die neue Nord-Süd FVV-Verbindung öV-tauglich gebaut werden.	C C	(1) Die Buswendeschlaufe im nördlichen Viaduktraum muss aufgrund der laufenden ÖV-Planung (Verlängerung Buslinie Nr. 11) als Option bestehen bleiben. Eine Linienführung der Postautolinien 101 und 107 durch das Areal des Campus würde den Aussenraum Campus belasten und über privates Gelände führen. Diese Option wird nicht weiterverfolgt (2) Siehe Stellungnahme zu Nr. 381.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			Somit könnte eine zentrale Wendeschlaufe auf dem Areal Ausserholligen Mitte geschaffen werden, welche verschiedene Linien (heute: 10, 107, 27; künftig evtl. auch weitere Linien) nutzen könnten. Damit würden die verschiedenen Wendeschlaufen, welche nun im Richtplan vorgesehen sind, überflüssig und der strassenseitige öV könnte platzsparend und zentral organisiert werden. Die QBB ist der Meinung, dass dezentrale Buswendemöglichkeiten letztendlich nicht zielführend sind. So könnten „im Herzen des ESP“ zentralen Umsteigebeziehungen mit viel kürzeren Wegen gesichert werden. Zudem würde die Situation auf der Stöckackerstrasse etwas entschärft.		
406	AG	Allgemein	<p>Mobilität – ein multimodales Rückgrat:</p> <p>Die bedeutenden Bildungsstätten im Perimeter werden eine hohe Frequenz an Personenverkehr mit sich bringen und den öffentlichen Verkehr stark fordern. Damit dürften die Kapazitäten für Unternehmen und ihre Mitarbeitenden verringert werden. Es ist deshalb sicherzustellen, dass die Unternehmen und ihre Mitarbeitenden in der Mobilität nicht eingeschränkt werden. Es wird sich weisen, ob der privilegierte Autobahnanschluss für produzierende Betriebe und Transportunternehmungen genutzt werden kann.</p>	A	Wird zur Kenntnis genommen.
407	SP	Allgemein	Im Bereich der Mobilität muss konsequent auf flächeneffiziente und klimaneutrale Verkehrsträger gesetzt werden. Der Perimeter ist mit dem öffentlichen Verkehr hervorragend erschlossen, Verkehrsanlagen und Abstellplätze für Motorfahrzeuge sind auf ein absolutes Minimum zu reduzieren.	B	Das Anliegen ist bereits berücksichtigt.

3.6 Umwelt und Energie

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
529	GB	Verbindlichkeit	Wir begrüssen die Strategien zur Energieoptimierung mit Hilfe des Gesamtenergiekonzepts, die Förderung von Quartierverbänden oder die Nutzung von lokaler Abwärme. Allerdings sind viele Forderungen unserer Meinung nach zu vage formuliert. Beispielsweise soll bei nicht-Anschluss ans Fernwärmenetz der Einsatz von erneuerbaren Energien lediglich <u>geprüft</u> werden. Auch wird festgeschrieben, dass die Entwicklung des ESP zu keinen <u>wesentlichen</u> zusätzlichen Umweltbelastungen führen soll. Und auch für die Überbauungen sollen hohe energetische Standards – im Sinne von 2'000-Watt Arealen – lediglich <u>angestrebt</u> werden. Wir fordern hier mehr Verbindlichkeit. In den behördenverbindlichen Teilen des Kapitels 3.5 sollten die vagen «kann»-Formulierungen und Prüfaufträge durch klare Verpflichtungen zu den aufgeführten Themen ersetzt werden.	C	Die Anregung kann nicht berücksichtigt werden. Der Richtplan hat voraussichtlich bis ca. 2035 Gültigkeit. Bei der Umsetzung der Ziele soll Spielraum für neue Technologien und Erkenntnisse bestehen, weshalb auf exakt definierte Vorgaben verzichtet wird.
530	SBB	Nichtionisierende Strahlung (NIS)	Sachverhalt Hinweis 10: Seite 34, Ziff. 3.5 Umwelt und Energie. Antrag / Hinweis 10: Die NISV Thematik ist bei der Planung im Richtplanareal zu berücksichtigen.	B	Die Anregung wurde aufgenommen. Kapitel 3.5 wurde ergänzt.
531	QBB WBG	Lärmschutzwand	Umwelt und Energie – Lärm: Massnahmen an der Quelle priorisieren Die QBB/ WBG Warmbächli begrüsst, dass Massnahmen an der Quelle priorisiert werden. Leider fehlt eine Aussage zu den wohl relevantesten Lärmquellen, nämlich der Autobahn und der Bahn. In den Grundsätzen sollte ergänzt werden: „Dazu tragen insbesondere die Umlagerung ..., <i>Lärmschutzwände an Bahnanlagen und Autobahn</i> bei.“ Lärmschutz an der Quelle wird insbesondere nötig, wenn im Gebiet des ESP Ausserholligen ein erhöhter Wohnanteil realisiert werden soll. Wenn neue Quartiere entstehen, verändert sich die Ausgangslage für den Lärmschutz. Das sollte eigentlich auch für das ASTRA einleuchtend sein. Zudem erhöht Lärmschutz an der Quelle auch die Aufenthaltsqualität im Freiraum und ist somit als Massnahme bei Innenentwicklungsprojekten zu berücksichtigen. Die QBB schlägt vor, den Gemeindeanteil der Kosten durch den Mehrwertabschöpfungsfonds zu finanzieren.	C E	Im Vorfeld des Projektwettbewerbs für den Campus Bern hat die Stadt in Zusammenarbeit mit dem Kanton Bern und dem ASTRA nocheinmal überprüft, ob eine Lärmschutzwand entlang der Autobahn sinnvoll wäre. Diese Lösung wurde jedoch aus finanziellen Gründen verworfen. Dem Lärmschutz wird in den einzelnen Planungsvorlagen Rechnung getragen bzw. der Lärmschutz wird durch Massnahmen an den Gebäuden gewährleistet. Die Stadt wird sich bei einer allfälligen anstehenden Sanierung der Autobahn beim ASTRA für einen lärmarmen Belag einsetzen. Die Mittel des Planungsmehrwertfonds sind begrenzt und es bestehen zahlreiche Bedürfnisse für Infrastrukturen, Freiraumgestaltung etc. Da aktuell keine Lärmschutzwand realisiert wird, erübrigt sich die Klärung, ob eine Finanzierung über den Planungsmehrwertfonds sinnvoll wäre.
532	GLP	Lärmschutzwand	Der Richtplan macht keine Aussagen über Massnahmen zur Lärmbekämpfung an der Quelle. Die Schaffung eines erhöhten Wohnanteils und von qualitativ hochwertigem Wohnraum sowie einer besseren Aufenthaltsqualität im Freiraum können nur mit der Errichtung von Lärmschutzwänden entlang der Autobahn (und allenfalls den Geleisen) erreicht werden. Die Stadt soll mit dem ASTRA entsprechende Lösungen suchen.	C E	Siehe Stellungnahme zu Nr. 531
533	NBW	Lärmschutzwand	Wir bedauern die offenbar abschliessend gemeinte Feststellung zum Lärmschutz entlang der Autobahn. Dazu sollte das letzte Wort noch nicht gesprochen sein. Auf	A	Die Stadt hat auf die Autobahn keinen direkten Einfluss und trägt dem Lärmschutz in den einzelnen

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			der anderen Seite, und das ist nicht zynisch gemeint, könnte diese Ausgangslage Lärm emittierenden Betrieben entgegenkommen, die sonst kaum noch Platz haben dürften in Ausserholligen.		Planungsvorlagen Rechnung. Siehe Stellungnahme zu Nr. 531.
534	SP BB	Lärm	Bei allen Planungsschritten ist eine technische Verringerung des durch Bahn und Autobahn verursachten Lärms zu bedenken.	B	Der Umgang mit Lärm wird in den grundeigentümergebundenen Planungen berücksichtigt. Siehe Stellungnahme zu Nr. 531.
535	QVHF	Lärm	Der QVHF begrüsst, dass im Teilgebiet Ausserholligen-Mitte ein Wohnanteil von rund einem Drittel der Geschossfläche vorgesehen ist. Das ist eine wesentliche Voraussetzung, dass das Quartier auch am Abend und am Wochenende lebt. Genau dort verursachen Autobahn und Eisenbahnlinien aber hohe Lärmimmissionen. Welche Schutzmassnahmen sind vorgesehen?	A	Die Reaktion auf die Lärmvorbelastung erfolgt im Rahmen der Planung durch die Anordnung der Nutzung (Wohnen möglichst lärmabgewandt), mit der Orientierung der Gebäude, über die Grundrissgestaltungen in den betroffenen Gebäuden und mit Massnahmen an den Gebäuden (lärmempfindliche Räume von der Quelle möglichst abgewandt, Riegelbauten, ruhige Innenhöfe, Laubengänge, Loggias u.ä.).
536	AG	Lärm	Umwelt – der ESP Ausserholligen bietet ökologischen Wert: Die angestrebte Senkung der Lärm- und Lichtimmissionen durch die Nutzergruppen wird zwar begrüsst. Ob der Lärmpegel tatsächlich reduziert werden kann, ist hingegen fraglich, denn die bestehenden Verkehrsanlagen wie die Bahngleise und die zweiseitige Autobahn werden durch die vorliegende Planung nicht leiser und lassen schon heute nur eine reduzierte Wohnnutzung zu.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
537	Steck	Lärm	In den Bereich Umwelt gehören auch die zukünftig zu erwartenden Lärmbelastungen. Im Richtplan wird der Fokus nur auf die Lärmimmissionen durch den Verkehr gelegt. Wie in diesem durchmischten Gebiet die auftretenden Konflikte zwischen Wohnen - Arbeiten – Freizeitanlagen – Verkehr gelöst werden sollen, bleibt unerwähnt. In den Workshops wurden hierzu noch neue «urbane» Zonen angedacht. Schade wird die Chance zu einem Mit- statt Gegeneinander erneut verpasst. Oder lässt sich daraus die Absicht ablesen, Siedlungs- mit reiner Wohnbaupolitik zu betreiben?	B	Das Anliegen ist bereits in Massnahme S.5 «Ermöglichung von Koexistenz von Gewerbe- und Wohnnutzung» aufgenommen.
538	SP	Lärm	Das Thema des Lärmschutzes entlang der A1 wird nur am Rande thematisiert. Eine Lärmschutzwand ist gemäss Richtplan nicht zu erwarten. Die in die Jahre gekommene Autobahnbrücke müsste aufgrund des Vorsorgeprinzips aber mindestens an heutige Technologien (z.B. lärmarme Beläge) angepasst werden.	E	Für die Autobahn ist das ASTRA zuständig, die Stadt hat auf die Autobahn keine direkten Einflussmöglichkeiten. Die Stadt wird sich bei einer allfälligen Sanierung der Autobahn beim ASTRA für einen lärmarmen Belag einsetzen.
539	VCS	Lärm	Ob die Berechnungen zum Lärmschutz stimmen, können wir auch nicht beurteilen. Da hier aber Bundesrecht zur Anwendung kommt, sind die Bestimmungen des Richtplans von untergeordneter Relevanz. Die Stadt Bern tut aber bestimmt gut daran, die maximale Fahrtenzahl im Richtplan vorsichtig festzulegen, um die Entwicklung des ESP nicht durch zu hohen Strassenlärm zu gefährden. Grundsätzlich begrüssen wir die geplante Einführung von Tempo 30, was auch der Verkehrssicherheit zugutekommt.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
540	IP ML	Lärm	Unter der Autobahnbrücke sind viele Anpassungen geplant. Genau hier verstärkt sich der normale Lärm zu ei-	E	Das Anliegen wird aufgenommen und bei der Planung zum Viaduk-

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>nem Vielfachen. Je tiefer die Brücke, desto stärker der Hall. In Richtung Europaplatz verschärft sich dieser Umstand. Wenn auf dem Platz z.B. Konzerte stattfinden, wird der Schall unter der Brücke durch sowohl bis hinter das Park + Ride geleitet aber auch runter oder rüber zu den Wohnhäusern. Wir denken, dass Messungen und Massnahmen nötig sind und Berechnungen angestellt werden müssen, die die Einflüsse der zukünftigen Nutzung aufzeigen.</p> <p>Im Richtplan wird an verschiedenen Orten hingewiesen, dass die Lärmbelastung vor allem auf den MIV zurückgehen. Als Anwohner können wir jedoch bezeugen, dass die Lärmbelastung vor allem von den öffentlichen Verkehrsmitteln und Lastwagen kommt. Wir hören bei geschlossenen Fenstern Tram, Bus und Zug. Sollten nun auch noch Postautos verkehren, wären diese eine erhebliche Zusatzlärmbelastung.</p>		traum berücksichtigt.
541	AGG	Erschütterungen	<p>Grundsätze → Keine empfindlichen Nutzungen im Bereich von Erschütterungen</p> <p>Empfindliche Nutzungen werden nicht innerhalb der kritischen Distanz für Erschütterungen und Körperschall geplant.</p> <p>Mitwirkung AGG</p> <p>Dies ist ein Widerspruch zum Projekt Campus Bern und nicht umsetzbar.</p>	B C	<p>Der Text wurde präzisiert und die kritische Distanz für Erschütterungen/Körperschall als Orientierungsinhalt in der Teilkonzeptkarte Siedlung eingetragen.</p> <p>Es handelt sich nicht um einen Widerspruch zum Projekt Campus Bern: Der Campus ist von der Thematik Erschütterungen/ Körperschall nicht betroffen, weil er keine «empfindliche Nutzungen» gemäss den gesetzlichen Vorgaben beherbergen wird. Dennoch gibt es dort bezüglich Erschütterungen spezielle Anforderungen (z.B. für Musikräume). Im Wettbewerbsprogramm wurde auf die Problematik hingewiesen, entsprechend wurde das Thema im Projekt berücksichtigt.</p>
542	NBW	Energie	<p>Ziele</p> <p>Wir begrüssen die Ziele in Sachen Energieträger und Energieeffizienz, vermissen aber Aussagen zur grauen und zur im Ausland konsumierten Energie und zu den dadurch verursachten Emissionen, was zum Beispiel die Baumaterialien angeht, Stichwort Beton. Der beiläufige Verweis auf die Berücksichtigung der grauen Emissionen der Baumaterialien ist uns zu beliebig.</p> <p>Wie gesagt sind die Bemühungen für einen sparsameren oder doch wenigstens bewussteren Einsatz unserer Energieressourcen zu begrüssen, aber Begeisterung über Leuchtturmprojekte und überschwängliches Eigenlob scheint uns unangebracht, solange wir den tatsächlichen Energieaufwand — siehe oben — nicht oder nur unwesentlich reduzieren und solange wir nicht auch den Rebound-Effekt und unsere ständig steigenden Ansprüche thematisieren und vor allem angehen.</p> <p>In Sachen Eigenverbrauchsgemeinschaften (Seite 36) erwarten wir nicht nur eine Prüfung, sondern eine Förderung.</p>	D C	<p>Detailliertere Aussagen zur grauen Energie und zur im Ausland konsumierten Energie übersteigen die Regulierungsmöglichkeiten des Richtplans.</p> <p>In einem Gesamtenergiekonzept für den ESP Ausserholligen (siehe Massnahme E.2) sind die besten Möglichkeiten für eine nachhaltige, koordinierte Energieversorgung der Gebäude zu eruieren. Es ist nicht sinnvoll, bereits auf der Stufe des Richtplans konkrete Lösungen vorzugeben, zumal die (technologischen) Entwicklungen im Bereich Energie rasant vorstättengehen.</p> <p>Zudem definiert die städtische Energie- und Klimastrategie 2025 (EKS) weitere behördenverbindliche Zielsetzungen. In der EKS werden ebenso die Förderungsmöglichkeiten der Stadt Bern im Bereich Energie ausgewiesen.</p>
543	EG	Energie	Es ist richtig, dass ein Gesamtenergiekonzept zu den Themen der Eigentümergeinschaft gehört und dass	A	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			ewb im Lead ist, das Thema in diesem Jahr voranzutreiben. Erste Abklärungen haben bereits letztes Jahr begonnen, und hinsichtlich Kälte- und Wärmeversorgung ist auch eine Variante mit einem Anergienetz, betrieben mit einer grossen Aarewasserfassung, ins Spiel gekommen. Das Anergienetz steht auch im Zusammenhang mit Abklärungen für das Inselspital, nicht nur für den ESP Ausserholligen.		
544	EG EWB	Energie	Die Anergie und die daraus gewonnene Wärme und Kälte sind ökologisch sehr vorteilhaft, die Anergie wird aber nicht primär vor Ort im ESP Ausserholligen produziert. Trotzdem wäre sie eine sehr klimafreundliche Ergänzung zur Fernwärme aus der Energiezentrale Forsthaus. Die auf Seite 35 formulierte Anschlusspflicht an die Fernwärme muss deshalb so verstanden und umformuliert werden, dass auch andere umweltfreundliche Wärmeversorgungen möglich sind, und dass die Fernwärme allenfalls nur als Ergänzung zum Zuge kommen würde (beispielsweise mit einer Unterteilung in Raumwärme – Brauchwarmwasser). Die ökonomisch und ökologisch optimale Wärmeversorgungslösung wird aus den Energiekonzeptüberlegungen kommen, schlussendlich haben aber die Bauherren das letzte Wort, wenn es um die Wahl der Versorgungslösung geht. Referenz: Richtplan 3.5, Massnahme E.2	B	Die Anregung wurde aufgenommen. Kapitel 3.5 wurde umformuliert.
545	EWB	Energie	Wir schlagen aber so oder so vor, dass die absolute Vorgabe zum Fernwärmeanschluss und zur Nutzung lokaler Energiequellen so umformuliert wird, dass in Bezug auf die Wärme- und Kälteversorgung im ESP Ausserholligen auch Alternativen möglich sind, wenn diese aus ökologischer und wirtschaftlicher Sicht sinnvoll sind.	B	Siehe Stellungnahme zu Nr. 544.
546	EG EWB	Energie	Wie die optimale Wärme- und Kälteversorgung ist auch die lokale Produktion von Strom, die Bildung von Eigenverbrauchsgemeinschaften und der Einsatz von Speichertechnologien Gegenstand des in Ausarbeitung befindlichen Energiekonzepts. Batterie- oder andere Speicher werden sicherlich von ewb geprüft, aber die ökologischen Vorteile im Verhältnis zu ökonomischen Aspekten und Geschäftsmodellen sind nicht auf den ersten Blick evident. Einer verbindlichen Erwartung, dass im ESP Ausserholligen auf Stromspeicher gesetzt wird, könnte zurzeit nicht zugesagt werden. Nicht zuletzt sind es wiederum die Bauherren, die für ihre Objekte entscheiden, ob und wieviel PV-Strom lokal produziert wird und ob der Einsatz einer Speicheranlage sinnvoll und gewünscht ist. Referenz: Richtplan 3.5, Massnahme E.2	B	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, eine Anpassung ist nicht erforderlich. In Kapitel 3.5 und Massnahme E.2 ist festgehalten, dass Speichertechnologien «zu prüfen» seien, eine verbindliche Erwartung ist nicht festgehalten.
547	EWB	Energie	4. Energie und Umwelt (3.5 des Richtplans) 4.1 Wärme- und Kälteversorgung Energie Wasser Bern ist daran, für den ESP Ausserholligen ein Energiekonzept zu erstellen. Dieses Konzept steht in einem grösseren Zusammenhang mit der Energieversorgung von Inselspital und Bahnhof Bern. Erste Abklärungen haben bereits letztes Jahr begonnen, und hinsichtlich Kälte- und Wärmeversorgung ist auch eine Variante mit einem Anergienetz, betrieben mit einer grossen Aarewasserfassung, ins Spiel gekommen.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
548	EWB	Energie	4.3 Flexibilität der Infrastrukturen Unter den Zielen für die Energieinfrastruktur, sprich für Leitungen und Zentralen, fordert der Richtplan auf Seite 35, dass diese so ausgelegt werden sollen, dass eine	B	Die Anregung wurde aufgenommen und der Text in Kapitel 3.5 angepasst.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			einfache Anpassung an die sich ändernden Bedürfnisse der Bevölkerung ermöglicht wird. Für gewisse Anlagen kann die Auslegung auf Flexibilität sichergestellt werden; bei allen Rohrleitungsmedien (z.B. Strom, Fernwärme, Wasser) hingegen werden Anpassungen immer mit einem grösseren baulichen Aufwand, insbesondere für Tiefbauarbeiten, verbunden sein. Es empfiehlt sich deshalb, die verbindliche Richtplanforderung nach flexibler Versorgungsinfrastruktur etwas abzuschwächen.		
549	KMU HIV	Energie	Energie – der ESP Ausserholligen setzt neue Massstäbe: Der Leitsatz zu herausragender Energieeffizienz ist in keiner Weise eine Besonderheit der vorliegenden Planung, denn dieser gilt in seiner generellen Formulierung für alle Neubauprojekte. Nicht gesagt wird, wie die Wahrnehmung von Aneignungsmöglichkeiten und Zwischennutzungen diesen Ansprüchen genügen sollen.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
550	AG	Energie	Energie – der ESP Ausserholligen setzt neue Massstäbe: Eine erhöhte Energieeffizienz ist keine Besonderheit der vorliegenden Planung, sondern wird bei allen Neubauprojekten als Selbstverständlichkeit erwartet.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
551	Steck	Energie	Energie – der ESP Ausserholligen setzt neue Massstäbe Wieso und wie hier neue Massstäbe gesetzt werden ist unerklärt. Die formulierte Energieeffizienz ist nichts Besonderes und gilt für alle Neubauten in der Stadt Bern. Ob diese dann aber auch von den vielen Zwischennutzungen und Pop-Ups gefordert wird, bleibt der Richtplan schuldig.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
552	GLP	Energie	Die GLP begrüsst ausdrücklich die im Richtplan vorgesehene prioritäre Nutzung der Fernwärme (selbstverständlich ohne Rückgriff auf fossile Energieträger für dessen Ausbau) sowie der Photovoltaik, Solarthermie und Erdwärme im ESP Ausserholligen.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
553	FM	Energie	Seite 8, Zusammenfassung "Der ESP hat gute Voraussetzungen, zu einem Zentrum für nachhaltige und zukunftsfähige Energie entwickelt zu werden." und Seite 16 Energie – der ESP Ausserholligen setzt neue Massstäbe "Der ESP Ausserholligen leistet einen grösstmöglichen Beitrag zur Umsetzung energiepolitischer Ziele. Er ist Berns Zentrum für nachhaltige und zukunftsfähige Energie ." Es ist hoch erfreulich, dass der Energieverbrauch minimiert werden soll, dass Speichertechnologien und Energieverbrauchsgemeinschaften geprüft werden sollen. Aber was heisst diese Konstruktion "nachhaltige und zukunftsfähige Energie"? Warum steht nicht einfach "erneuerbare Energie"? Denn nur diese ist nachhaltig und zukunftsfähig. Ich befürchte, hier wird das fossile Erdgas über diese konstruierte Bezeichnung mit einbezogen. Das wäre gar nicht gut. Erdgas gehört im 2021 sicher nicht in einen Richtplan. Bitte klären sie dies auf und schreiben stattdessen einfach klar und deutlich "erneuerbare Energie".	B C	Die Anregung ist bereits berücksichtigt. C Eine fossile Energie kann a priori nicht als «nachhaltige und zukunftsfähige» Energie gelten. Die verwendeten Begriffe sind gleichbedeutend wie «erneuerbar». Weil die Leitsätze im partizipativen Prozess mit der Begleitgruppe erarbeitet wurden, wird auf eine Anpassung des Wortes verzichtet.
554	IP ML	Beleuchtung	Die Lichtverschmutzung ist im Richtplan ein Thema und ist am Europaplatz hoch. Aus unserer Sicht könnte zumindest an der Turnierstrasse eine Beleuchtung instal-	A	Die Beleuchtung erfolgt gemäss dem übergeordneten Beleuchtungskonzept der Stadt Bern und

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			liert werden, die reaktiv auf den Verkehrsanfall funktioniert.		nach den Richtlinien für die öffentliche Beleuchtung im Aussenraum vom November 2019.
555	QVHF	Altlasten	Besorgt ist der QVHF über die im Bericht (Seite 34) aufgeführten Standorte mit Altlasten im Teilgebiet Weyermannshaus-Ost, die noch nicht alle im Detail untersucht wurden. Sie betreffen unter anderem den Standort des Campus Bern, wo früher eine Recycling-Anlage stand. Der QVHF fordert, dass rasch abgeklärt wird, welche Massnahmen nötig sind und wer diese finanziert.	B	<p>Im Rahmen der laufenden Planungen im Teilgebiet Weyermannshaus-Ost erfolgten bereits entsprechende Untersuchungen. Beim belasteten Material handelt es sich gemäss Untersuchungen vorwiegend um Aushubabfälle. Ein Grossteil der Abfälle besteht aus der Auffüllung einer ehemaligen Kiesgrube (Ablagerungsstandort). Die anschliessende industrielle und gewerbliche Nutzung führte lokal zu weiteren Schadstoffeinträgen in den Untergrund (Betriebsstandorte). Für die belasteten Standorte auf dem Areal gibt es keinen altlastenrechtlichen Sanierungsbedarf, da keine unmittelbare Gefährdung für die Umwelt besteht. Deshalb handelt es sich umweltrechtlich nicht um Altlasten (d.h. sanierungsbedürftige belastete Standorte), sondern um belastete Standorte.</p> <p>Im Rahmen der Bauprojekte wird das belastete Material entfernt, das aufgrund der geplanten Projekte entfernt werden muss. Die Frage der Kostentragung wird aktuell zwischen den Projektträgerschaften geklärt.</p>
556	AGG	Altlasten	<p>S.35 Umwelt / Energie</p> <p>Grundsätze --> Altlasten berücksichtigen</p> <p>In den Teilgebieten Weyermannshaus West und Ost soll das Volumen von belastetem Aushubmaterial minimiert werden (z.B. Bauten im Untergrund vermeiden). Durch Verlagerung und Wiederverwertung von belastetem Material darf keine Sekundärbelastung entstehen, die eine zweite Sanierung erforderlich machen würden. Die spätere Sanierung von belasteten Standorten ist bei allfälligen Bauvorhaben zu beachten.</p> <p>Mitwirkung AGG</p> <p>Satz wie folgt anpassen: In den Teilgebieten Weyermannshaus West und Ost soll das Volumen von belastetem Aushubmaterial soweit wie nötig minimiert werden.</p>	C	Die bestehende Formulierung im Richtplan ist angemessen. Es handelt sich um einen Grundsatz «soll ... minimiert werden ...»; eine weitere Abschwächung ist nicht zielführend und nicht erwünscht.
557	KMU HIV	Allgemein	<p>Umwelt – der ESP Ausserholligen bietet ökologischen Wert:</p> <p>Die proklamierten Leitsätze im Bereich Umwelt und ökologischem Wert entbehren der Relevanz. Die dichte und intensive Nutzung des Standorts ist kaum dazu prädestiniert die ökologische Infrastruktur namhaft zu stärken. Der Plan einer Senkung der Lärm- und Lichtimmissionen durch die Nutzergruppen zeigt die Zielsetzung der Vertreibung des Gewerbes zu Gunsten von Wohn- und Freizeitnutzungen. Allerdings wird die Nutzung der Sportanlagen kaum dazu beitragen, denn sowohl der Winter- als auch der Sommerbetrieb derselben ist sehr lautstark! Generell ist der Verweis auf einen reduzierten</p>	A	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			Lärmpegel irreführend, denn die bestehenden Verkehrsanlagen wie die Bahngleise und die zweiseitige Autobahn werden durch die vorliegende Planung nicht leiser und lassen schon heute nur eine reduzierte Wohnnutzung zu.		
558	Steck	Allgemein	<p>Umwelt – der ESP Ausserholligen bietet ökologischen Wert</p> <p>In Leitsätzen lässt sich alles schön beschreiben. So bleibt der Richtplan den Beweis schuldig, dass die Aufwertungsmaßnahmen die ökologische Infrastruktur verstärken. Aber nichts destotrotz braucht man sich innerhalb des ESP Ausserholligen mit dem Freibad und den vielen Freiräumen, wenig Sorgen um genügend naturnahen Lebensraum zu machen. Problematisch werden mit der Ausdolung des Stadtbachs und nach der Sanierung des Weyermannshaus Bads die vielen Uferbereiche im Gebiet. Wird da der unbeaufsichtigte Uferbereich in der Nacht abgesperrt oder wird trotz der Gefahren die Aufenthaltsqualität der Bewohner abends höher gewichtet?</p>	A	Die Ufer des Stadtbachs sollen attraktiv und öffentlich zugänglich gestaltet und von einem Weg begleitet werden. Die Bachöffnung soll die Aufenthaltsqualität im Gebiet erhöhen. Absperrungen sind nicht vorgesehen. Auch die Ufer der Aare sind rund um die Uhr frei zugänglich. Die Sicherheit der Bewohnerschaft liegt in deren Eigenverantwortung.
559	NBW	Allgemein	Hier wird neben der Stadtökologie auch die von uns vorhin erwähnte ökologische Infrastruktur angesprochen, nachdem sie in der Auflistung auf Seite 12, zum Zweck des Richtplans, noch ausser Acht gelassen wurde. Wir wären um eine entsprechende Ergänzung auf Seite 12 froh. Die ökologische Infrastruktur wird uns später noch beschäftigen.	C	Siehe Stellungnahme zu Nr. 135.

3.7 Sozialraum

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
478	NBW	Zustimmung	<p>Sozialraum:</p> <p>Wir begrüssen, dass die Gefahr erkannt ist, dass der ESP Ausserholligen zu einer Art Insel werden könnte und dass man dem entgegengetreten wird. Einladende FVV-Verbindungen und Rücksichtnahme auf den Charakter der angrenzenden Quartiere werden dazu einen wichtigen Beitrag leisten.</p>	A	Wird zur Kenntnis genommen.
479	QBB	Weyerli	<p>Siedlung – Dichte, Umweltverträglichkeit, Qualitäten</p> <p>Die QBB sorgt sich um den Schattenwurf der Hochhäuser auf das Weyerli. Die Hochhäuser im Süden (ewb) und im Westen (Untermatt Ost / Weyermannshaus West) treffen das Freibad empfindlich. Die QBB wünscht, dass beim Bau der Hochhäuser ein minimaler Schattenwurf auf das Weyerli entsteht.</p>	B E	<p>Der Schattenwurf der Höchhäuser wird im Rahmen der Arealplanungen behandelt und soweit nötig reguliert.</p> <p>Die zum ewb/BLS-Areal bereits vorliegenden Schattendiagramme zeigen nur kleine Auswirkungen auf das Weyerli-Areal: Das Weyerli wird von den nach aktuellem ÜO-Entwurf (Stand: Vorprüfung, vor Abschluss des qualitätssichernden Verfahrens) maximal möglichen Hochhäusern an einem mittleren Wintertag (8. Februar) in einem kleinen südlichen Teil während rund zweieinhalb Stunden beschattet. Zur Tag- und Nachtgleiche (21. März) wird das Gelände nirgends länger als zwei Stunden beschattet. Im Sommer ist die Beschattungsdauer noch kürzer.</p>
480	QVHF	Weyerli	<p>Der QVHF begrüsst, dass das Bad Weyermannshaus erhalten bleibt. Die neuen Hochhäuser im Süden werden jedoch zumindest bis zum Mittag Schatten auf dieses Gelände werfen. Wurden diese Auswirkungen evaluiert?</p>	B E	Siehe Stellungnahme zu Nr. 479.
481	SP BB	Weyerli	<p>Die Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus wird schon heute sehr genutzt und ist an schönen Baditagen hoffnungslos überlastet. Die Anlage ist in ihrer heutigen Grösse nicht in der Lage, die zusätzlichen Siedlungsgebiete resp. deren Bewohner angemessen mit Freizeitmöglichkeiten zu versorgen.</p>	A	Wird zur Kenntnis genommen.
482	SP H SP	Weyerli	<p>F5: Das Weyerli soll zu einem ganzjährig attraktiven Freiraum umfunktioniert werden, ausserhalb der Saison nutzbar als Ort für kleinere, temporäre Open-Air Veranstaltungen (z.B. Kino, Festivals) ähnlich wie der Kocherpark.</p>	B	<p>Das Weyermannshaus ist bereits ein ganzjährig nutzbarer Freiraum. In den letzten Jahren wurden im Weyerli verschiedene Veranstaltungen durchgeführt (Stadtfest, Radquer, Kids-Triathlon).</p> <p>Im Rahmend der Sanierungsprojekte ist geplant, die Aufenthaltsqualität ausserhalb der Badesaison zu verbessern.</p> <p>Auch künftig können im Weyerli Veranstaltungen stattfinden. Das Weyerli ist jedoch ein zweckgebundener Freiraum, weshalb die Primärfunktion des Weyerli als Freibad nicht gefährdet oder eingeschränkt werden soll.</p> <p>Im Rahmen der verschiedenen Entwicklungen im und um das</p>

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
					Weyerli werden auch die Zugänge überprüft und angepasst.
483	SP	Weyerli	Die grösste Grünfläche, das Weyerli, sollte ganzjährig zugänglich sein und vielfältig nutzbar werden.	B	Siehe Stellungnahme zu Nr. 482.
484	GB	Weyerli	Grün- und Freiraum: Eine grosse Herausforderung stellt die Erstellung von qualitativ hochwertigem Grün- und Freiraum auf dem Areal dar. Zwar gibt es mit dem Weyerli eine sehr grosse grüne Fläche, diese ist jedoch momentan nur beschränkt zugänglich. Es ist unbedingt sicher zu stellen, dass das Weyerli jederzeit und von allen Seiten möglichst ungehindert zugänglich ist, damit es jederzeit als öffentlicher Freiraum genutzt werden kann.	B	Siehe Stellungnahme zu Nr. 482.
485	NBW	Weyerli	„Die zentralen Freizeit- und Sportanlagen werden (...) so entwickelt, dass sie ein attraktiver Ort für die ganze Bevölkerung der Stadt Bern bleiben.“ Wir sind hier etwas gespalten respektive skeptisch. Wir wollen sicher niemanden davon abhalten, den Westen von Bern zu besuchen, aber dieses Ziel widerspricht dem STEK, das auf kurze Wege und Leben im Quartier setzt. Das eigene Quartier sollte so attraktiv sein, dass man für seine Freizeitaktivitäten nicht in der Stadt herumreisen und damit noch mehr Verkehr generieren muss. Wir bitten, den Satz anzupassen: (...) ein attraktiver Ort für die ganze Bevölkerung der Stadt Bern bleiben.	B	Die Anregung wurde aufgenommen und der Leitsatz zum Freiraum angepasst.
486	QBB WBG	Skateranlage	Freiraum, Stadtökologie und Stadtklima – Skateranlage erhalten Der Richtplan hält fest, dass die Skateranlage am bestehenden Standort erhalten oder an einen anderen gleichwertigen Standort im Perimeter es ESP verlegt wird. Die QBB begrüsst dies explizit. Die Skateranlage ist eine wichtige Quartierinfrastruktur. Der Passus in Kapitel 3.3 und die Massnahme F4 sollten ergänzt werden mit „zeitlich nahtlos“ und „flächenmässig gleich gross“. Die Skateranlage sollte zudem wieder durch legale Spraywände ergänzt werden. Auch diese sind innerhalb des Perimeters zu ersetzen und entsprechend im Richtplan festzuhalten. Mögliche Standorte sollten in der Teilkonzeptkarte verortet werden.	B	Die Anregung wurde aufgenommen. Kapitel 3.3 und Massnahme F.4 wurden ergänzt. Für die legalen Spraywände wurden eine neue Massnahme F.18 formuliert sowie Kapitel 3.3 und die Teilkonzeptkarte Freiraum, Stadtökologie und Stadtklima ergänzt.
487	Toj	Skateranlage	Besonders wichtig für die Jugendlichen ist die bestehende Skateranlage. Sie darf flächenmässig auf keinen Fall verkleinert werden und sollte am bisherigen Standort oder in unmittelbarer Nähe bestehen bleiben, da dort der Zugang auch für Jugendliche aus weiter entfernten Quartieren (Länggasse, Engehalbinsel) niederschwellig möglich ist. Als Ergänzung zur Skateranlage wäre die Realisierung einer grossen Fläche für legales Graffiti-sprayen (analog Unterführung Bümpliz) wünschenswert. Legales Sprayen ist ein riesiges Bedürfnis vieler Jugendlicher in der Stadt Bern.	B	Siehe Stellungnahme zu Nr. 486.
488	QVHF	Skateranlage	Die Skateranlage soll am bisherigen Standort erhalten bleiben (Massnahme F.4). Nach einer Mitteilung des Gemeinderates vom September 2020 könnte im selben Gebiet ein neues Beachvolley-Zentrum entstehen. Der QVHF fragt sich, ob der Platz für beides reicht. Er regt an, das angrenzende Teilgebiet W03 mit den leerstehenden EWB-Tanks dafür umzunutzen.	A	Zum Beachcenter Bern wurde eine neue Massnahme S.9 in den Richtplan aufgenommen. Die Arbeiten dazu laufen und werden zeigen, ob der Platz für alle vorgesehenen Nutzungen reicht.
489	SP BB	Skateranlage	Wir begrüssen das Vorhaben der Erhaltung der Skateranlage. Wo aber sollen Jugendräume, Quartiertreffpunk-	A	Der Richtplan definiert in Kapitel 3.6 Ziele und Grundsätze zum

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>te entstehen, wo sollen die Quartierorganisationen arbeiten? Wie soll die Gesundheitsversorgung organisiert und lokal verankert werden? Genau wie beim Schulraum sind wir auch hier der Meinung, dass die Planung der Stadt derartige Überlegungen berücksichtigen muss (und wir sind auch der Meinung, dass die räumliche Berücksichtigung derartiger öffentlicher Anlagen nie so einfach ist wie früh in der Planung).</p>		<p>Sozialraum. In den folgenden oder laufenden konkreten Arealentwicklungen werden die sozialen und soziokulturellen Infrastrukturen und Angebote zeitnah partizipativ evaluiert und gemeinsam mit den Eigentümerschaften, den zuständigen Verwaltungsstellen und den sozialen Institutionen bestimmt und politisch legitimiert, falls die öffentliche Hand diese mitfinanziert. Welche Angebote dereinst einem Bedürfnis entsprechen, kann nicht im Voraus im Richtplan festgelegt werden, da die Bedürfnisse von den künftigen Nutzer*innen abhängig sind und sich im Laufe der Zeit verändern.</p> <p>Gesundheitsversorgung, die in der Kompetenz der Stadt liegt, wird bei Bedarf in den konkreten Arealentwicklungen mitgeplant. Weitere Angebote des Gesundheitsbereichs wie Arztpraxen oder Apotheken liegen primär in der Zuständigkeit privater Anbieter*innen und nicht der Stadt.</p>
490	QBB SP BB	Schulraum	<p>Kennwerte – Neu einzuführen in Zusammenhang mit dem entstehenden Wohnraum</p> <p>Schulraum: Der Richtplan sieht Wohnungen für tausende Menschen vor, plant jedoch keinen Schulraum für deren Kinder. Wir nehmen deshalb die Forderung von früheren Mitwirkungen erneut auf und fordern die Berücksichtigung, verbindliche Einplanung und Verortung im Richtplan von ausreichend Raum für schulische Zwecke (einschliesslich Möglichkeiten zur Hallensportausübung, auch für Sportvereine, Sportangebote, Musikschulen und dezentral angelegte Basisstufen). Die in bestehenden Quartieren liegenden Schulanlagen sind für diese Zwecke alle schlichtweg zu klein. Dies zeigen auch die neusten Prognosen des Schulamts.</p>	B E	<p>Der Schulraumbedarf wurde bei der Erarbeitung des Richtplans berücksichtigt und wird laufend an aktualisierte Schüler*innenprognosen sowie Erkenntnisse aus den jeweiligen Arealentwicklungen angepasst.</p> <p>Der kurz- bis mittelfristige Schulraumbedarf (bis zum Jahr 2035) im ESP Ausserholligen soll mit den bestehenden Schulanlagen und mit der beabsichtigten Erweiterung der Volksschule Stöckacker abgedeckt werden. Prognosen über das Jahr 2035 hinaus sind schwierig und mit grossen Ungenauigkeiten behaftet. Daher kann im jetzigen Zeitpunkt noch nicht über Schulraum für die Zeit nach 2035 entschieden werden. Die Stadt ist dabei, im Rahmen der Arealentwicklung Weyermannshaus West planungsrechtlich und vertraglich die Option zur Erstellung einer Doppelbasisstufe für einen allfälligen weiteren Schulraumbedarf zu sichern.</p> <p>Das potentielle spätere Ergänzungsangebot für Schulraum im Gebiet Weyermannshaus West wurde in der Teilkonzeptkarte Siedlung ergänzt.</p>
491	GB	Schulraum	<p>Wir begrüßen, dass bereits jetzt an die Schulraumplanung gedacht wird, denn in den neuen Wohnungen werden sicher auch Kinder leben. Ebenfalls zu berücksichti-</p>	A	<p>Tagesschulen werden in der Schulraumplanung mitberücksichtigt, Kitas sind in den jeweiligen</p>

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			gen ist, dass auf dem Areal auch genügend Kinderbetreuungsplätze in KiTas und Tagesschulen zur Verfügung stehen müssen.		Arealentwicklungen im ESP ein zu prüfendes Angebot. In der Regel werden Kitas nicht von der Stadt bestellt. Siehe Stellungnahme zu Nr. 490.
492	QVHF	Lärm	Der QVHF begrüsst, dass der Raum unter dem Viadukt künftig auf vielfältige Weise genutzt werden soll. Er befürchtet aber Lärmbelästigungen für die Nachbarschaft.	A	Der Raum unter dem Viadukt eignet sich gut für vielfältige Nutzungen und eine Belebung, unter anderem weil entlang des Viadukts kaum Menschen wohnen. Die Lärmbelästigungen dürften sich in Grenzen halten.
493	GB	Kultur	Auch sollte darauf geachtet werden, wie beispielsweise die sehr lebendige und vielfältige Kultur im Haus der Religionen oder in den Familiengärten in das neue Quartier integriert und ein Teil davon werden kann.	B	(Weg-)Verbindungen zu den anschliessenden Quartieren sind Teil der jeweiligen Arealentwicklungen. Der Bezug zum Europa-platz, dem Haus der Religionen und den Familiengärten wird in der Arealentwicklung Ausserholligen VI zum ewb/BLS-Areal thematisiert.
494	SP SP H SP BB	Konzept	In diesem Teil des Grundkonzeptes bleibt Vieles unklar. Folgende Fragen stellen sich uns: Warum sind die Grundsätze nicht verbindlich? Was versteht man konkret unter dem Begriff «Arealmanagement»? Wie und wo sind Flächen für die soziale und soziokulturelle Infrastruktur vorgesehen? Wie wird die soziale Infrastruktur geplant? Welche? Welchen Endzustand strebt die Stadt Bern diesbezüglich im ESP an? Parallel zur massiven Verdichtung müssen auch die Planung und Realisierung der sozialen und soziokulturellen Infrastruktur in ausreichendem Mass erfolgen. Wir fordern ein Konzept Sozialraum, dass diese Fragen klärt.	A C	Die Grundsätze zum Sozialraum beziehen sich auf Vorhaben (z.B. ein Gebiets- oder Arealmanagement), die primär in der Zuständigkeit der privaten Eigentümerschaften liegen. Mit dem behördenverbindlichen Instrument des Richtplans kann die Stadt jene Themen verbindlich erklären, die sie selbst oder allenfalls andere Behörden betreffen. Deshalb sind die Grundsätze zum Sozialraum kein verbindlicher Genehmigungsinhalt. Der Begriff «Gebiets -/ Arealmanagement» ist im Glossar des Richtplans beschrieben. Die Eigentümerschaften sind arealspezifisch für die Bereitstellung der dafür nötigen Ressourcen primär selber zuständig. Die Stadt bietet zusammen mit den sozialen Trägerschaften vor Ort bei den konkreten Entwicklungen innerhalb des ESP jeweils Unterstützung bei der Konzeption und – wo sinnvoll und nötig – bei der Umsetzung. Auch partizipative Prozesse können von den zuständigen verwaltungsinternen und – externen Fachstellen unterstützt werden. Priorität hat eine weitgehende Selbstorganisation der «Menschen vor Ort». Soziale und soziokulturelle Ausstattungen und Angebote müssen zeitnah geplant werden, gemäss den jeweils aktuellen, sich verändernden Bedürfnissen der Bevölkerung. Sie sind Teil der laufenden oder folgenden grund-eigentümerverbindlichen Arealent-

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
					wicklungen. Ein Konzept zum Sozialraum wird auf der Stufe des Richtplans als nicht zielführend erachtet.
495	GB	Konzept	Wir fordern deshalb ein vertieftes Konzept, das sich mit dem Sozialraum auseinandersetzt und solche Fragen klärt.	C	Siehe Stellungnahme zu Nr. 494.
496	DOK	Konzept	Wir begrüßen explizit, dass im Richtplan dieses wichtige Thema enthalten ist. Allerdings ist es zu vage und unverbindlich formuliert. Die Grundsätze müssen, wie bei den anderen Themen, verbindlich sein. Zudem fehlen uns klare Aussagen wie, wo und in welchem Mass sich die sozialen und soziokulturellen Ausstattungen und Angebote künftig organisiert werden. Uns fehlt hier ein klares, verbindliches Konzept mit Ziel Aussagen, die mit den übrigen Planungsthemen und -perspektiven Hand in Hand gehen und aufeinander abgestimmt sind. Ohne ausreichende Investitionen in den Sozialraum wird es nicht gelingen, ein lebendiges Stück Bern" (Zitat Alec von Graffenried im Video) im Raum ESP Ausserholligen zu realisieren.	A E	Siehe Stellungnahme zu Nr. 494.
497	Toj	Jugendliche	Im Perimeter des Richtplans braucht es eine vielfältige, nachhaltige soziokulturelle Ausstattung für alle Altersstufen. Jedoch braucht es insbesondere Freiräume, Erlebnisräume und gestaltbare Räume für Jugendliche.	A E	Wird zur Kenntnis genommen. Hinweis für die Umsetzung.
498	Toj	Jugendliche	Der Zugang dazu muss auch für Jugendliche aus den umliegenden Quartieren (Holligen, Brunnmatt, Fischermätteli, Bethlehem, Bümpliz) möglich und einfach sein, da in diesen Quartieren Infrastruktur und Freiraum für Jugendliche äusserst bescheiden ist oder nicht existiert.	A E	Wird zur Kenntnis genommen. Hinweis für die Umsetzung.
499	Toj	Jugendliche	Bei der Gestaltung der Freiräume im Perimeter des Richtplans sind die Bedürfnisse von Jugendlichen prioritär zu berücksichtigen.	E	Den Bedürfnissen von Jugendlichen wird unter anderem bei der Gestaltung des Viaduktraums Rechnung getragen.
500	Toj	Jugendliche	In der Umsetzungsphase ab 2022 sollen leerstehende Flächen und Gebäude für Zwischennutzungen/temporäre Nutzungen durch die offene Jugendarbeit zur Verfügung gestellt werden. Bisher steht im Perimeter des Richtplans keine Infrastruktur für Jugendangebote zur Verfügung. Belebung von Freiräumen ist nicht gratis zu haben; Um die im Richtplan angestrebte Belebung erreichen zu können, müssen die entsprechenden Angebote (beispielsweise die erwähnten Nutzungen durch die offene Jugendarbeit) durch die Stadt Bern finanziert werden.	E	Zwischennutzungen für die Jugend sind vorgesehen und sollen von den jeweiligen Eigentümerschaften und von der Stadt ermöglicht werden. Inwieweit die Stadt diese mitfinanzieren wird, ist noch nicht bestimmt, die Finanzierung ist politisch zu legitimieren und arealspezifisch zu lösen. So bringen sich bei der laufenden Planung Weyermannshaus West beispielsweise die QBB, VBG, Quartiervereine, toj oder Familie und Quartier bereits aktiv ein und die Stadt eruiert mit den Eigentümerschaften Möglichkeiten zur Schaffung soziokultureller Angebote.
501	GB	Gentrifizierung	Wohnraum: Das neue Quartier soll laut Richtplan vielfältiges urbanes Wohnen für unterschiedliche Zielgruppen ermöglichen. Zudem fordert der Richtplan: «Gleichzeitig werden hohe städtebauliche, architektonische und freiraumplanerische Qualitäten sichergestellt. Die Neubauten, insbesondere die städtebaulichen Akzente, tragen zur Stärkung der Identität und Aufwertung des Images bei.» Diese Priorisierung kann dazu führen, dass das Bauen im	E	Die Bereitstellung von vielfältigem Wohnraum für alle ist ein zentrales Ziel der städtischen Wohnstrategie (siehe Wohnstrategie mit Massnahmen, Wohnstadt der Vielfalt, Oktober 2018). Die Wohnstrategie zeigt auf, wie dieses Ziel erreicht und wie mit Zielkonflikten umgegangen werden soll. Im Rahmen der Umset-

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>ESP teuer wird und Prestigebauten mit teuren Wohnungen entstehen.</p> <p>Es muss unbedingt verhindert werden, dass das Gebiet gentrifiziert wird (Aufwertung Image) und für Bewohnerinnen der angrenzenden, eher ärmeren Quartiere unerschwinglich.</p>		<p>zung von Massnahme 4.5) der Wohnstrategie «Flankierende Massnahmen gegen Verdrängung» hat die Stadt das Quartier Untermatt im Fokus. Zudem hat die Stadt bzw. der Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik im Quartier Untermatt mehrere Liegenschaften erworben. Die Wohnungen können im Segment GüWR (günstiger Wohnraum mit Vermietungskriterien) vermietet werden.</p>
502	WBG	Gentrifizierung	<p>3.1 Siedlung Ziele: Durchmisches Quartier</p> <p>Auch im ESP Ausserholligen wird ein «durchmisches Quartier» angestrebt. Durch den gleichzeitigen Wunsch, den ESP zu einem, «Magnet für urbanes Leben», «überregionales Zentrum» etc. zu machen, besteht somit die Gefahr, dass Haushalte mit niedrigerem Einkommen verdrängt resp. ausgeschlossen werden und somit das eigentliche Ziel verfehlt wird.</p>	E	<p>Siehe Stellungnahme zu Nr. 501.</p>
503	SP BB	Belebung	<p>Die beiden grossen Schulareale sowie die Bürobauten werden nach Feierabend das Quartier kaum beleben.</p> <p>Durch die Einforderung der Integration öffentlich zugänglicher Schuleinrichtungen (öffentliche Mensen im Erdgeschoss mit Restaurationsbetrieb auch abends; Nutzung der Räumlichkeiten durch weitere Akteure wie Volkshochschulen, Betrieb von Konzerträumen in der HKB, Nutzungsmöglichkeiten von Aulen und Schulräumen durch Quartierorganisationen) könnte das Problem von «toten» Regionen mit den üblichen Folgen wie Vandalismus, Bedarf nach Sozialintervention wie Pinto und Sicherheitsdienste angegangen werden. Solche Überlegungen sollen behördenverbindlich in die Planung aufgenommen werden.</p>	D	<p>Die Nutzung der Schulen ist nicht Gegenstand des Richtplans. Die Schulraumplanung läuft in einem separaten Verfahren.</p> <p>Die Anliegen an den Sozialraum und den Quartierbezug werden im Rahmen der Schulraumplanung berücksichtigt. Bei der Schulraumplanung sind neben dem Schulamt und der QBB auch Mitarbeitende von Familie und Quartier der Stadt Bern involviert, die sich um die Quartierangebote kümmern. Zudem findet eine Partizipation der unterschiedlichen Zielgruppen statt, was zu alltags-tauglichen Lösungen beitragen soll.</p>
504	GB	Belebung	<p>Es gibt im Richtplan zwar ein Kapitel Sozialraum, dieses ist jedoch extrem dürrig und wird der Herausforderungen an diesem Standort in keiner Weise gerecht (vgl. auch Abschnitt Wohnraum).</p> <p>In den Leitsätzen ist die Rede davon, dass der sozialräumlichen Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden soll. Dies begrüssen wir sehr, jedoch reicht es nicht, hier bloss einen Leitsatz zu formulieren. Wir vermissen konkrete Ideen und Ansätze wie man die Durchmischung fördern kann. Zudem muss sichergestellt werden, dass das Quartier wirklich belebt wird und sich die verschiedenen Nutzergruppen begegnen können. Es ist zu begrüssen, dass temporäre Nutzungen gefördert werden und die Aneignung des Raums durch die neuen Bewohnenden gefördert werden soll. Allerdings muss darauf geachtet werden, dass die momentanen Nutzergruppen, z.B. des Weyerli, nicht verdrängt werden.</p>	E	<p>Der Richtplan ist die behördenverbindliche Grundlage, um in anschliessenden oder bereits laufenden Arbeitsschritten Freiräume, Fuss- und Velowege, Überbauungen etc. zu planen, die Begegnungen und Belebung ermöglichen.</p> <p>Die im Richtplan definierten Ziele zum Sozialraum werden wie die anderen behördenverbindlichen Inhalte in den Planungsverfahren berücksichtigt. Siehe Massnahmen S.1 bis S.5.</p> <p>Das Weyerli bleibt bestehen.</p> <p>Der Sozialraum wird in den folgenden und laufenden Arealentwicklungen berücksichtigt. So werden soziale Akteur*innen und sozialplanerische Anliegen beispielsweise in Wettbewerbsverfahren einbezogen. Weitergehende Vorgaben zum Sozialraum</p>

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
					sind im Rahmen des Richtplans wenig sinnvoll, denn der Richtplan fokussiert auf den Zeithorizont 2035. Soziale Bedürfnisse der Menschen verändern sich laufend, sie können von der öffentlichen Hand nicht im Voraus konkret bestimmt werden. Sie sind zeitnah bei Umsetzungsprojekten zu definieren, zusammen mit den zuständigen verwaltungsinternen und –externen Akteur*innen.
505	KMU HIV	Begegnung	<p>Sozialraum – vielfältig und belegt:</p> <p>Die Projekte der Stadt Bern, mit welchen die Bevölkerung zu Begegnungskultur, Beteiligung und Engagement motiviert werden sollte, scheiterten bisher immer. Das Ziel bestehende Quartiere zu vernetzen und neue Begegnungsräume zu schaffen, ist den Menschen zu überlassen und kann nicht staatlich organisiert werden. Entsprechend ernüchternd zeigen sich die Resultate bisheriger städtischer Initiativen wie die jüngeren Beispiele Fussgängerzone Bümpliz, Loryplatz, Ansermetplatz, Brünen, Schönberg und Wankdorf City zeigen. Diese haben sich nicht den Versprechungen der Stadtplanung entsprechend entwickelt. Das Bestreben zur Förderung neuer Quartier-, Gewerbe- und Kulturorganisationen zeigt einerseits die Einsicht in Bezug auf diese Problematik aber andererseits auch eine realitätsfremde Einschätzung des Stadtplanungsamtes bezüglich der Aufgaben der Stadt Bern.</p>	A	Die Umsetzung gesellschaftlicher Nachhaltigkeitsthemen ist im Richtplan konzeptionell verankert und obliegt bei der Umsetzung primär den Eigentümerschaften sowie den Menschen, die dann zumal im ESP Ausserholligen leben, arbeiten, lernen und sich erholen.
506	AG	Begegnung	<p>Sozialraum – vielfältig und belebt:</p> <p>Das Ziel, bestehende Quartiere zu vernetzen und neue Begegnungsräume zu schaffen, ist zwar begrüßenswert. Wir beurteilen es aber als kritisch, falls solche Massnahmen von Seiten der Stadt angeordnet werden. Dies ist vielmehr die Aufgabe der Anwohnerinnen und Anwohner. Die Aufgabe der Stadt besteht einzig aber immerhin darin, günstige Rahmenbedingungen dafür zu schaffen.</p>	A	<p>Die Förderung des Zusammenlebens ist Teil der unverbindlichen Begleitmassnahme S.7 im Lead der Eigentümerschaften.</p> <p>Eine weitgehende Selbstorganisation der «Menschen vor Ort» soll Priorität haben.</p> <p>Die Eigentümerschaften sind arealspezifisch für die Bereitstellung der nötigen Ressourcen primär selber zuständig. Die Stadt bietet zusammen mit den sozialen Trägerschaften vor Ort und bei den konkreten Entwicklungen innerhalb des ESP Unterstützung bei der Konzeption und – wo sinnvoll und nötig – bei der Umsetzung. Von den zuständigen verwaltungsinternen und –externen Fachstellen können auch partizipative Prozesse unterstützt werden.</p>
507	Steck	Begegnung	<p>Sozialraum – vielfältig und belebt</p> <p>Richtig ist, dass der ESP Ausserholligen und die umliegenden Quartiere ein gesellschaftlich vielfältiger Ort sind und auch sein sollen. Aber wir bezweifeln, dass der Richtplan auf die besonderen Alltagsqualitäten der Teilgebiete Rücksicht nimmt. Wir können beim besten Willen keine konkrete sozialräumliche Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren erkennen. In der Ausgangslage wird bemängelt, dass der ESP keine klare Identität ausweise. Aber als Ziel wird diese gar nicht angestrebt,</p>	A	Siehe Stellungnahmen zu Nr. 505, 506 und 511.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>sondern plötzliche vielfältige Identitäten? Einen identitätsstiftende Begegnungskultur entsteht aus Erfahrung meist nicht dort, wo die Stadtplanung diese plant und ist nicht abhängig davon, wie viele schöne Spielgeräte auf den Spielplätzen stehen oder welche Möbel hingestellt werden. Im Westen haben wir bereits genügend ungenutzte von der Stadt initiierte Begegnungszonen wie die Fussgängerzone Bümpliz, dem Ansermetplatz, Brünnen etc. Wie wenig die Beteiligung der Gewerbeorganisationen im Partizipationsprozess zum Richtplan gefördert wurde lässt Hoffnung auf Besserung bei der Umsetzung des Richtplans zu.</p> <p>Nach dem Gesamtkonzept sollen in bestimmten Gebieten wie dem Weyermannshaus Vernetzungsgefässe, Arealmanagements oder ähnliches mit den in den Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen geschaffen werden. Unverständlicher dass dann bei der weiterführenden Projektorganisation zur Revision des Richtplan weder im Projektteam noch in der Spurgruppe als dauerhaftes Mitwirkungsorgan eine Vertretung des Gewerbe oder einer Arbeitsorganisation einlädt.</p>		
508	QBB	Beachcenter	<p>Freiraum, Stadtökologie und Stadtklima – Beachvolleycenter</p> <p>Der von der Stadt kommunizierte Umzug des Beachvolleycenters vom Goumoëns-Areal ins Weyerli ist im Richtplan nicht erwähnt. Wenn für dieses Angebot Raum geschaffen werden soll, muss diese Infrastruktur im Richtplan vermerkt und verortet werden. Es ist zu beachten, dass es sich bei dieser Anlage ebenfalls um eine Infrastruktur handelt, welche Verkehr induziert (und auch hier: nicht ausschliesslich öV und LV).</p>	B	<p>Die Anregung wurde aufgenommen.</p> <p>Für das Beachcenter wurde eine neue Massnahme S.9 formuliert.</p>
509	QBB WBG	Arealmanagement	<p>Begleitmassnahmen – Gebiets- und / oder Arealmanagement</p> <p>Die QBB/WBG Warmbächli begrüsst die Begleitmassnahme „Gebiets- und / oder Arealmanagement“. Auf den Arealen Untermatt Ost (Weyermannshaus West) und Ausserholligen Mitte sollte ein gemeinsames oder zwei separate Arealmanagement(s) aufgebaut werden. Dieses würde die Partizipation und das Zusammenleben der Menschen und Nutzungen fördern und somit zur Identifikation beitragen. Zudem würden die verkehrlichen Koordinationsarbeiten erleichtert.</p>	E	<p>Die Ausgestaltung des/der Gebiets-/und Arealmanagement(e) wird bei der Umsetzung der Massnahme S.7 geklärt.</p>
510	EG	Arealmanagement	<p>Der Richtplan postuliert die Einsetzung eines Gebiets- und /oder Arealmanagements unter Federführung der Eigentümergemeinschaft. Zur Förderung einer «Ausserholligen-Identität» innerhalb des ESP-Areals und im Kontext mit den umliegenden Quartieren macht ein Arealmanagement Sinn. Im Gegensatz zum Richtplan und der Massnahmenliste, in denen die Grundeigentümer im Lead und die Stadt in der Unterstützungsrolle sind, sehen wir die Rollenverteilung umgekehrt. Quartierarbeit ist eine Aufgabe und Kernkompetenz der Stadt, während die Eigentümer bei Bedarf Unterstützung bieten. Siehe zu diesem Thema auch unsere Bemerkungen zur Rolle der Eigentümergemeinschaft unter Punkt 7 dieses Schreibens.</p> <p>Referenz: Richtplan, 3.6, Massnahme S.7</p>	C	<p>Siehe Stellungnahmen zu Nr. 511, 506 und 494.</p>
511	BG Post	Arealmanagement	<p>Seite 76: S.7.Gebiets- und/oder Arealmanagement, Zuständigkeiten</p> <p>Eigentümerschaften, weitere Grundeigentümerschaften, SPA, weitere Ämter der Stadt</p>	C	<p>Wie die Mitwirkenden festhalten, sind «die Grundeigentümer für ihre Areale zuständig». Massnahme S.7 bezieht sich insbesondere auf die Areale, ergänzt</p>

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			<p>Antrag: Stadt in den Lead setzen (d.h. FETT schreiben) und weitere Grundeigentümerschaften (nicht Fett). Begründung = Die soziale Vernetzung ist eine öffentliche Aufgabe. Die Grundeigentümer sind für ihre Areale zuständig. (vgl. auch; Mitwirkung Grundeigentümerschaft / Punkt 7 «Allgemeine Bemerkung zur Rolle der Grundeigentümerschaft»)</p> <p>Neu: Ämter der Stadt, Eigentümerschaften, weitere Grundeigentümer</p>		<p>mit der Vernetzung mit angrenzenden Quartieren. So soll mit einem Gebiets- und/oder Arealmanagement u.a. beispielsweise die Gemeinschaft und das Zusammenleben der Menschen in den Arealen oder auch die Toleranz zwischen Bewohnerschaft und Gewerbenutzungen wo nötig und sinnvoll gefördert werden. Die Stadt unterstützt die Eigentümerschaften falls gewünscht mit Wissen beim Aufbau eines Gebiets- und/oder Arealmanagements, kann dafür jedoch auf privaten Arealen nicht den Lead übernehmen. Die von der Stadt finanzierte Gemeinwesenarbeit der Vereinigung Berner Gemeinwesenarbeit (VBG) kann eine*n «Kümmerer*in» für einzelne oder mehrere Areale nicht ersetzen. Sowohl die Norm sia 112/ 1 «Nachhaltiges Bauen Hochbau» wie der SNBS Kriterienbeschrieb Hochbau empfehlen Leistungen der Grundeigentümerschaften zur Sicherstellung eines gesellschaftlich nachhaltigen Bauens.</p> <p>Weil der Lead bei den Eigentümerschaften liegt, handelt es sich bei der fraglichen Massnahme um eine unverbindliche Begleitmassnahme.</p> <p>Der Anregung kann nicht entsprechen werden.</p>
512	SP BB	Arealmanagement	<p>Im Westen Berns ist es üblich, dass die Grossüberbauungen über Quartierorganisationen verfügen. Diese funktionieren am besten, wenn diese bereits planerisch als anzusprechende Gruppe aufgegleist werden.</p>	B	<p>Mit der Quartierorganisation QBB besteht eine etablierte Organisation, die im Stadtteil VI ab Beginn in die Planungen einbezogen wird.</p> <p>Weitere Organisationen engagieren sich u.a. im Westen Berns, zum Beispiel die über einen Leistungsvertrag mit der Stadt mitfinanzierte Gemeinwesenarbeit VBG. Sie betreibt in drei Grosssiedlungen (Tscharnergut, Klee- feld, Wyler) vor Ort ein Quartierangebot.</p> <p>Im Perimeter des ESP sind areal- spezifische Ansprechpersonen im Rahmen der Etablierung von Gebiets-/ Arealmanagements (siehe Massnahme S.7) vorgesehen. Siehe auch Stellungnahme zu Nr. 494.</p>
513	QM3	Allgemein	<p>QM3 würde es begrüßen, wenn möglichst vielfältige Freizeitaktivitäten geprüft und angeboten würden, neben den bereits ausgeführten Skateranlage, Beachcenter und Freibad. Bei der Ausarbeitung der zusätzlichen Angebote sollte ein partizipativer Ansatz gewählt werden.</p>	E	<p>Insbesondere bei der Gestaltung des Viaduktraums wird allen Nutzungsbedürfnissen und Generationen, inklusive Bedürfnissen nach Sport, Spiel und Begegnung, bestmöglich Rechnung ge-</p>

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
					tragen. Bei der Umsetzung des Richtplans werden die jeweils geeigneten Verfahren ausgewählt.
514	QM3	Allgemein	Mit der massiven Verdichtung müssen auch die Planung und Realisierung der sozialen und soziokulturellen Infrastrukturen parallel und im ausreichenden Mass erfolgen.	B	Die Anregung ist bereits berücksichtigt. Die Planung und Realisierung der sozialen und soziokulturellen Infrastrukturen erfolgt insbesondere in Arealentwicklungen.
515	SP BB	Allgemein	Zu den Themen Sozialraum, Schulraum, Vernetzung zu bestehenden Quartieren, Vernetzung zur Umgebung schweigt sich der Planungsbericht weitgehend aus. Wir können dies nicht verstehen, weil die Planung doch selber beansprucht, hier urban zu planen. Wie können für Tausende von Menschen Wohnungen und Arbeitsplätze geplant und vielleicht dereinst gebaut werden, ohne zu obigen Themen fundierte Überlegungen gemacht zu haben?	A	Siehe Stellungnahmen zu Nr. 489 und 504.
516	WBG	Allgemein	3.6 Sozialraum, Ziele «Damit gewinnt der ESP bei der Bevölkerung und Wirtschaft ein positives Image.» Ein positives Image ist Produkt eines Identitätsprozesses und einer Aneignung des Sozialraumes durch da ansässige Menschen / Gruppen. Bümpliz beispielsweise hat vorallem für Menschen, die nie in Bümpliz waren, einen schlechten Ruf, die Lorraine hat nur in gewissen Kreisen ein sehr positives Image. Wer einen Sozialraum schafft, der Platz für Aneignung und Gestaltung bietet, wird zufriedener Menschen haben.	B	Zufriedene Menschen sind das Ziel der Arbeiten zum Sozialraum und der weiteren Vorhaben - im ESP Ausserholligen und in der gesamten Stadt. Die Entwicklungen im ESP fokussieren auf die Menschen, die dort leben, arbeiten oder ihre Freizeit verbringen werden. Nutzungs- Aufenthalts- und Aneignungsqualitäten sollen bei den einzelnen Entwicklungen ermöglicht werden. Selbstorganisierte Prozesse sind anzustreben, vor allem diese sind identitätsstiftend und fördern die Lebensqualität. Das Image – als Aussensicht auf den ESP – wird über die Entwicklungsvorhaben beeinflusst.

3.8 Smart City

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
472	NBW	Allgemein	Die Kritik, die wir am gleich betitelten Absatz auf Seite 17 geäussert haben, gilt auch hier. Wir finden das Kapitel hier in der gegebenen Form nichts sagend und damit überflüssig.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
473	QBB WBG	Allgemein	Dieses Kapitel enthält v.a. nichtssagende Modebegriffe. Es fehlt ein zusätzlicher Inhalt zu den vorhergehenden Kapiteln und den Massnahmen.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
474	EWB	Begriff	Wir unterstützen die Bestrebung, den ESP Ausserholligen zu einem smarten Stadtteil zu entwickeln, voll und ganz. Von den Begrifflichkeiten her kann Ausserholligen aber nicht als Smart City, sondern «nur» als smartes Quartier oder smarter Stadtteil bezeichnet werden. Die Smart City umfasst eine ganze Stadt, inklusive die Stadtverwaltung als sehr wichtiges Element; in diesem Sinne wird Ausserholligen nicht eine «City» werden. Die Begrifflichkeiten sind auf S. 38 des Richtplans entsprechend anzupassen.	B	Die Anregung wurde aufgenommen und Kapitel 3.7 angepasst.
475	KMU HIV AG Steck	Allgemein	Smart City – der ESP Ausserholligen ist ein smartes Quartier: Der Leitsatz zur Smart City ist keine Besonderheit der vorliegenden Planung. Dieser wäre eigentlich auf die ganze Stadt anzuwenden.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
476	SP H SP	Inhalt	Dieser Teil kommt abgehoben und dünn daher. Bezeichnend auch, dass weder Ziele noch Grundsätze verbindlich sein sollen. Was sind die genaue Absicht und der konkrete Nutzen dieses Themenbereichs? Wir haben den Eindruck, es handle sich hierbei in erster Linie um eine Marketingstrategie, mit wenig konkretem Nutzen für die Menschen, die dereinst im Richtplangebiet wohnen und arbeiten werden. Wir lehnen es ab, dem ESP Ausserholligen ein modisches Vermarktungsetikett anzuheften. Wenn die Stadt jedoch die Absicht hat, diesen Standort ernsthaft als Smart City zu entwickeln, dann braucht es eine umfassendere Bearbeitung dieses Themas und verbindliche Ziele und Massnahmen. Wohnen muss für die Entwicklung als Smart City den gleichen Stellenwert bekommen wie die anderen Bereiche. Unbeantwortet ist auch die Frage, wer diese Arbeit leisten soll und welche Ressourcen dafür zur Verfügung gestellt werden.	A B	Der Leitsatz in Kapitel 2.2. und das Ziel in Kapitel 3.7 wurden präzisiert. Smart City wird im Richtplan als Dachbegriff verstanden für eine gesamtheitliche Entwicklung, die darauf abzielt, Ausserholligen effizienter, technologisch fortschrittlicher, grüner und sozial inklusiver zu gestalten (s.a. Glossar des Richtplans). Die smarte Stadt Bern zeichnet sich durch eine hohe Lebensqualität für alle Bewohnerinnen und Bewohner bei grösstmöglicher Ressourcenschonung durch soziale und technische Innovationen aus. So dienen u.a. die Energie- und Klimastrategie, das Konzept Stadtlogistik oder auch die Digitalstrategie der Stadt Bern als wichtige Instrumente, um nicht nur den ESP Ausserholligen, sondern ganz Bern smarter zu machen. In den einzelnen Arealentwicklungen werden in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümerschaften sowie mit Entwicklerinnen und Entwicklern konkrete Umsetzungspotenziale evaluiert und definiert.
477	NBW	Inhalt	Uns ist nicht klar, wie aus der „Entwicklung intelligenter digitalisierter Angebote“ „nachhaltige Lebensqualität“ entsteht. Parkieren von Autos scheint uns eher per se im Widerspruch zur nachhaltigen Lebensqualität zu stehen. Wir wünschen eine Überarbeitung dieses Kapitelchens und überzeugende Beispiele, damit man die Nützlichkeit und Dringlichkeit dieses Leitsatzes versteht.	A	Siehe Stellungnahme zu Nr. 476.

3.9 Umsetzung

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
517	NBW	Verbindlichkeit	Grundsätze Etliche Grundsätze betreffen einzig den öffentlichen Grund und damit die Stadt. Sie muss dafür sorgen, dass sie auch bei bereits angelaufenen Planungen berücksichtigt werden. Sind auch Dritte betroffen — Stichwort z.B. Begrünungen —, muss die Stadt dafür sorgen, dass die Vorgaben eigentümerverbindlich festgehalten werden, im Fall von bereits erarbeiteten ÜOs auch noch nachträglich. Sinngemäss gilt diese Bemerkung auch für die Ziele.	B	Die behördenverbindlichen Inhalte des Richtplans werden in den laufenden oder folgenden grundeigentümerverbindlichen Planungen berücksichtigt, siehe Massnahmen S.1 bis S.4. In bereits bestehenden Überbauungsordnungen (ÜOs) können neue Inhalte nur dann verankert werden, wenn ÜOs überarbeitet werden.
518	QM3	Regulierung	Aufgrund der markanten Erhöhung des gesamten Nutzungsmasses, fragen wir uns, welche Regulierungsmassnahmen vorgesehen sind, wenn sich im Laufe der Entwicklung zeigen sollte, dass das MIV-Verkehrssystem überlastet wird.	B E	In den laufenden/folgenden Arealplanungen bzw. in Baubewilligungsverfahren ist mit Mobilitätskonzepten sicherzustellen, dass die im Richtplan vorgesehenen Fahrtenzahlen eingehalten werden können. In den Mobilitätskonzepten wird aufgezeigt, wie bei einer Überschreitung der Fahrtenzahl zu reagieren ist.
519	QM3	Organisation	Die Spurgruppe als dauerhaftes Mitwirkungsorgan muss über Kompetenzen verfügen, die es ihr erlauben, stetig auf Fehlentwicklungen hinzuweisen.	A	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
520	QM3	Organisation	Um die komplexen und teils massiven Auswirkungen auf die angrenzenden Quartiere frühzeitig zu kommunizieren und präventiv zu erkennen, braucht es einen proaktiven Dialog mit den umliegenden Quartieren. Als Echoraum zu anstehenden Entwicklungsschritten wäre die Reaktivierung der damaligen Begleitgruppe (lokales Wissen) als weiteres Informations- und Mitwirkungsgefäss zielführend.	B	Die Stadt steht im regelmässigen Austausch mit den Quartierkommissionen und die Quartiervertreter*innen sind in in der Spurgruppe vertreten, die für die Umsetzung des Richtplans aufrechterhalten wird, siehe Kapitel 5.5. Das Weiterführen der rund hundert Personen umfassenden Begleitgruppe wird als nicht notwendig erachtet, denn bei der Umsetzung des Richtplans handelt es sich um technische Arbeiten mit begrenztem Gestaltungsspielraum. Weitergehende Informationen und Mitwirkungen erfolgen im Rahmen der grundeigentümerverbindlichen Planungsvorhaben.
521	SP H	Organisation	Zur Umsetzung Wir fordern die Umorganisation der Spurgruppe in eine Begleitgruppe mit Antragsrecht (S. 54) und die Klärung ihrer Aufgaben und Kompetenzen. Sie darf nicht nur als Informationsgefäss fungieren. Wichtig ist uns der Miteinbezug der Quartierorganisationen und der sozialen Akteur*innen.	E	Im Sinne der Stadt der Beteiligung wird der seit Beginn der Richtplanarbeiten breit abgestützte Partizipationsprozess bedarfsgerecht fortgeführt. Die Quartierorganisationen und die zuständigen sozialen Akteur*innen werden bei der Umsetzung des Richtplans wo sinnvoll angemessen einbezogen. Siehe auch Stellungnahme zu Nr. 520.
522	BG Post	Organisation	Seite 54: Umsetzungsorganisation Weiterführung Projektorganisation Antrag / Ergänzung der Auflistung: Das Gremium der	B	Die Anregung wurde aufgenommen und in Kapitel 5.5. ergänzt.

Nr.	MiWi	Stichwort	Eingabe	BU	Stellungnahme
			Eigentümergeinschaft ist auch hier aufzuführen.		
523	QBB WBG	Monitoring	Genehmigungsmassnahmen – UM1 Monitoring Controlling und Monitoring sollten explizit die Qualitäten der Freiräume und des Sozialraums enthalten. Die Ergebnisse der Sozialraumanalyse sind als Querschnittsthema in den RP und die Massnahmen eingeflossen. Damit auch hier ein Monitoring und Controlling möglich ist, müssten dafür aber explizit sozialräumliche Ziele festgesetzt werden. Aus Quartiersicht ist dies wichtig!	B	Die Anregung ist bereits berücksichtigt, siehe Kapitel 3.6 und Kapitel 5.4
524	QM3	Monitoring	Die QM3 erwartet ein griffiges Monitoring und Controlling, auf dessen Basis Kurskorrekturen vorgenommen werden können.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
525	SP	Monitoring	Wir fordern ein gutes Monitoring mit definierten Sanktionen im Hinblick auf die Einhaltung der Fahrtenzahl und des Modalsplits.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
526	GB	Monitoring	Damit die Vorgaben bezüglich Fahrten und Modalsplit eingehalten werden, braucht es ein gutes Monitoring und allfällige Sanktionsmechanismen.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
527	NBW	Monitoring	5. Umsetzung Unter 5.4 wäre unter Monitoring und Controlling auch die ökologische Infrastruktur aufzunehmen.	B	Die Biodiversität wurde in Kapitel 5.4 ergänzt.
528	Marti	Investitionen	5.3 Investitionen, Finanzierung (Umsetzung) In Tabelle 4, Investitionen im Perimeter, werden die Schlüsselprojekte aufgeführt. Wir bitten auch hier die Entwicklung des Areals AS.5 (Areal Marti) aufzunehmen.	B	Tabelle 4 wurde entsprechend ergänzt.