



Stadt Bern
Präsidialdirektion

Stadtplanungsamt

Stadtentwicklungskonzept STEK 2015

Forum 3 vom 8. September 2015

Eingaben und Anregungen Stakeholder /
Antworten Stadtplanungsamt Bern

Einleitung

Mit dem Stadtentwicklungskonzept STEK 2015 setzt der Gemeinderat die strategischen Leitplanken, wie sich die Stadt Bern in Zukunft räumlich entwickeln soll. Seit April 2014 arbeiten Projektteams an den Teilprojekten zum STEK 2015. Seit Frühjahr 2015 läuft zudem die Synthesephase, bei der die Ergebnisse der Teilprojekte aufeinander abgestimmt und zum Entwurf des STEK-Konzepts aufbereitet werden. Stadtpräsident Alexander Tschäppät und das Stadtplanungsamt orientierten am Montag, 8. September 2015, am dritten und letzten Forum die Vertreterinnen und Vertreter der Quartiere, der Leiste sowie zahlreicher Interessenorganisationen über den ersten Entwurf des Konzept STEK – den im Vorfeld zugesendeten «Arbeitsbericht Synthese».

Das der Begleitgruppe im Juni 2015 zugesendete Dokument «Arbeitsbericht Synthese» war der damals aktuelle Stand der Arbeiten des Projektbüros STEK und die Diskussionsbasis für das Forum 3. Es stellte das Ergebnis einer ersten verwaltungsinternen Synthese der bisherigen Arbeiten dar, wobei die Ergebnisse der Teilprojekte 1 bis 5 darin entsprechend übernommen wurden. Die abgebildeten Karten und Pläne dienten der Illustration. Sie zeigten den Arbeitsstand bei Abschluss der fünf Themenschwerpunkte und wurden für das Forum 3 ergänzt und soweit als möglich inhaltlich bereinigt.

Anregungen, Bedürfnisse und Fragen wurden am Forum 3 soweit wie möglich mit den anwesenden 90 Personen aus 60 Organisationen ausdiskutiert. Es bestand zudem erneut die Möglichkeit, mittels schriftlicher Eingabe wichtige Aspekte bis am 16. Oktober 2015 nachzureichen. Diese Möglichkeit wurde von 17 Organisationen genutzt, welche gesamthaft über 250 zusätzliche Eingaben in unterschiedlicher Detailtiefe deponierten. Die Rückmeldungen werden, wo entsprechend kommentiert, im weiteren Syntheseprozess respektive im Endprodukt des STEK-Prozesses, dem eigentlichen STEK-Bericht berücksichtigt. Dieser wird vom Gemeinderat verabschiedet und dann zur Mitwirkung gebracht.

Das vorliegende Dokument ist eine Sammlung und Gliederung der wichtigsten am Forum formulierten Fragen und Bemerkungen sowie aller im Anschluss eingereichten Eingaben. Fragen und Antworten zu den Foren 1 und 2 wurden hier nicht mehr oder nur pauschal berücksichtigt. Die Antworten werden aus Gründen der Arbeitseffizienz kurz gehalten und entsprechen dem Arbeitsstand von Dezember 2015.

Fragen und Anregungen zu den Teilprojekten/Schwerpunkthemen

#1 (WIRD AUFGENOMMEN):

Die Eingabe soll im STEK 2015 berücksichtigt und entsprechend aufgenommen, bzw. der entsprechende Aspekt präzisiert werden.

#2: (WIRD TEILWEISE BERÜCKSICHTIGT):

Die Eingabe wird zur Kenntnis genommen und soll so weit als möglich bei der Weiterbearbeitung des STEK 2015 berücksichtigt werden.

#3 (BEREITS BERÜCKSICHTIGT):

Diesem Aspekt wird im STEK 2015 nach Ansicht des Projektteams bereits genügend Rechnung getragen.

#4 (KANN NICHT BERÜCKSICHTIGT WERDEN / WIDERSPRÜCHE):

Die Eingabe kann in dieser Ausformulierung aufgrund von Widersprüchen zu anderen Zielen des STEK 2015 nicht berücksichtigt werden.

#5(KANN NICHT BERÜCKSICHTIGT WERDEN / FLUGHÖHE):

Die Eingabe kann aufgrund des Detaillierungsgrads (D) nicht im STEK 2015 aufgenommen werden. Das STEK 2015 ist das übergeordnete strategische Leitinstrument zur zukünftigen räumlichen Entwicklung der Stadt Bern. Daneben gibt es weitere übergeordnete strategische Leitinstrumente der Stadt Bern. Die Anregung ist entweder auf politischer Ebene (P) zu entscheiden oder soll in allfällige Detailplanungen (D) einfließen.

#6 (WIEDERHOLUNG):

Die Eingabe wurde bereits im Anschluss an das letzte Forum beantwortet.

Bei den Antworten befinden sich Hinweise, wo beabsichtigt ist, die angesprochenen Aspekte der Eingaben zu berücksichtigen und gegebenenfalls zu behandeln.

GK = Gesamtkonzept STEK (Teil 1)
VSF = Vertiefung Siedlung und Freiraum (Teil 2)
VMO = Vertiefung Mobilität (Teil 3)
NHL = Nachhaltigkeit (Leitlinien und Handlungsfelder)

FOA = Folgearbeiten zum STEK
REA = Realisierung von Projekten
RQP = Revision Quartierplanung
P = Politische Ebene / Gemeinderats-Strategie
D = Detailebene / Umsetzung und Vollzug
(wird später geprüft)

Schlüsselbegriffe (zur Orientierung für das Stadtplanungsamt)

Hinweis: die vom Projektverfasser vorgenommene Gelbmarkierung soll in den Eingaben den jeweiligen Kernaspekt herausstellen. Sie dient ausschliesslich einer schnelleren Erfassung der betroffenen Themen und unterliegt demzufolge keiner Wertung oder einem allfälligem Ranking.

Generell / Vision und Leitlinien Nachhaltigkeit

Thema / Eingabe / Organisation	Rückmeldung STEK-Projektteam
<p>Der Umgang mit der Klimaerwärmung fehlt.</p> <p>Aus dem Forum</p>	<p>Siehe GK & NK</p>
<p>Generell entsteht der Eindruck, dass die Aufnahmen und Konzepte mit einer zu hohen Detaildichte erfasst und entwickelt wurden. Damit wurde die Übersichtlichkeit einer kleinräumigen Informationsflut geopfert. Klar erkennt man diese Problematik bei den graphischen Darstellungen die nun mit ihrer Rasterung nicht lesbar und verständlich sind. Gut daran ist, dass die früher oft planwirtschaftlichen Vorschriften durch diese Strukturierung verloren gingen, aber damit werden keine Akzente für die Stadtentwicklung mehr gesetzt und auch nicht mehr möglich!</p> <p>Berner Wirtschaftsverbände (HIV Sektion Stadt Bern, Gewerbeverband KMU Stadt Bern, HEV Bern und Umgebung, Verband der Arbeitgeber Region Bern)</p>	<p>Wird in Gliederung STEK berücksichtigt</p>
<p>Aufgefallen ist uns, dass die Berner Innenstadt praktisch nicht vorhanden ist- weder in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung noch in ihrer baulichen Entwicklung. Die heutige Situation dieses Gebietes und die künftige Entwicklung hätten es verdient, dass dieses Thema vertieft betrachtet worden wäre. Der Status als Unesco Weltkulturerbe bedeutet nicht, dass die Innenstadt nur durch rigorose Vorschriften zu einem Verharren und Bewahren verurteilt wird.</p> <p>Berner Wirtschaftsverbände (HIV Sektion Stadt Bern, Gewerbeverband KMU Stadt Bern, HEV Bern und Umgebung, Verband der Arbeitgeber Region Bern)</p>	<p>5 – Die besonderen Anliegen der Altstadt sind bekannt. Sie sind insbesondere in FOA zu berücksichtigen.</p>
<p>Insbesondere die Zugänglichkeit des öffentlichen und privaten Raums (inkl. Wohnraum) sowie der Zugang zu Arbeitsplätzen und Dienstleistungen (Bildung, Gesundheit, täglicher Bedarf) sind wichtige Voraussetzungen, damit Menschen mit Behinderungen, aber auch ältere Personen gleichberechtigt an der Gesellschaft teilhaben können. Erst dadurch wird die im STEK angestrebte soziale Durchmischung und Nachhaltigkeit möglich. Da diese Anforderungen mit den klassischen stadtsoziologischen Kategorien (soziale Schichten, Altersklassen) nur bedingt abgebildet werden, schlage ich vor, das Ziel der Hindernisfreiheit an verschiedenen Stellen des Berichts stärker zu betonen. Der Flughöhe des STEK kann dabei selbstverständlich Rechnung getragen werden:</p>	<p>2 - Hindernisfreiheit ist ein Grundauftrag und auf der Ebene Strategie Raumentwicklung zu tiefgehend angesetzt. Bearbeitung folgt in den FOA.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - S. 11, „Bern ist ... eine Stadt für alle“: Hier sollten Menschen mit Behinderungen (oder „Menschen mit und ohne Behinderungen“) ausdrücklich genannt werden. Das angestrebte Ziel der sozialen Inklusion kommt durch die Ergänzung klarer zum Ausdruck. Zudem wird deutlich, dass Menschen mit Behinderungen in bestimmten Bereichen auf spezifische Hindernisse stossen resp. deshalb spezifische Bedürfnisse haben. - S. 11, „Bern ist... eine vielfältige, urbane Stadt“: Hier sollten nebst der Familiengrösse und dem verfügbaren Budget auch die Hindernisfreiheit als Kriterium für das Wohnraumangebot genannt werden. Ein ausreichender Bestand an hindernisfreiem Wohnraum ist eine wichtige Bedingung, damit Menschen mit Behinderungen selbständig leben können und Zugang zu Arbeit und Bildung haben. - S. 12, „Bern ist... eine Stadt der kurzen und sicheren Wege“: Hier sollte die Hindernisfreiheit des Verkehrs- und Mobilitätsangebots als eigenständiges Ziel aufgeführt werden, da nur so eine nachhaltige Nutzung durch alle möglich ist. - S. 18, „Bern ist... eine Stadt der kurzen und sicheren Wege“: Analog zum Fussverkehr sollte hier erwähnt werden, dass kraft des Gesetzes auch der öV hindernisfrei ausgebaut wird. Für Menschen mit Behinderungen sind sowohl Fuss- als auch öV-Verbindungen wichtig. - S. 26, Strategien „Verkehrsräume und Knoten“: Bezüglich Temporegimes (Zone 20/30) sollte ergänzend festgehalten werden, dass dem Bedürfnis von Menschen mit Behinderungen, aber auch von älteren Personen nach sicheren Querungsstellen Rechnung getragen werden muss. Die Verlangsamung des Verkehrs darf nicht dazu führen, dass schwächere Verkehrsteilnehmer/innen zusätzlich belastet werden (etwa durch den Wegfall von Fussgängerstreifen oder Mischverkehrszonen ohne abgegrenzte Fussgängerbereiche). - S. 35, Zielsetzungen: Auch in Bezug auf den Zugang zu Wohnraum und zu Dienstleistungen/Sozialangeboten sollte das Kriterium der Hindernisfreiheit aufgeführt werden. - S. 43, Zielsetzungen: Auch hier sollte die Hindernisfreiheit der Mobilität als eigenständiges Ziel erwähnt werden - S. 45, Fazit Veloverkehr: Im Sinn einer vorgehenden Sensibilisierung sollte hier signalisiert werden, dass potentielle Nutzungskonflikte zwischen Velo- und Fussverkehr entschärft werden. Vor allem für Menschen mit Sehbehinderungen kann (muss aber nicht) eine Zunahme des Veloverkehrs zusätzliche Hindernisse bedingen, so dass hier gute Lösungen für beide 	<p>2 – Stadt für alle schliesst Menschen mit Behinderungen mit ein.</p> <p>5 – FOA / REA</p> <p>5 – FOA / REA</p> <p>5 – FOA / REA</p> <p>2 – VMO</p> <p>5 – D / REA</p> <p>2 – VMO</p> <p>5 – D / REA</p>
--	--	--

	<p>Seiten gefordert sind.</p> <p>Fachstelle Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen</p>	
	<p>Das STEK 2015 ist ein Konzept für die räumliche städtebauliche Entwicklung. Wir sind klar der Meinung, dass städtebauliche Strategien nur zielführend sind, wenn das Gemeinwohl im Zentrum der Planung steht und anstehende soziale und politische Fragen systematisch einbezogen werden. Soziale und räumliche Herausforderungen stehen in direktem Zusammenhang und müssen zusammen gelöst werden. Wir sind daher überhaupt nicht einverstanden mit der Aussage auf S. 3 des Syntheseberichtes: „Das STEK deckt ausschliesslich räumliche und raumplanerische Themen ab und befasst sich nur am Rand mit Themen wie der wirtschaftlichen, kulturellen, sozialen, finanzpolitischen oder anderwärtigen Entwicklungen“. Wenn das STEK all diese Entwicklungen nicht berücksichtigt, ist es in unseren Augen nutzlos.</p> <p>Grünes Bündnis Bern (ähnliche Eingabe auch durch) Integrationskommission Stadt Bern</p>	<p>2 – Hohe Lebensqualität wie im STEK beschrieben schliesst das Gemeinwohl mit ein.</p> <p>Parlamentarischer Auftrag ist klar definiert.</p>
	<p>Für das GB stehen die Menschen in Bern und die hohe Lebensqualität klar im Zentrum des STEK 2015. Diesen Ansatz vermissen wir in den vorliegenden Zwischenergebnissen immer noch. Wir fordern deshalb für die Finalisierung des STEK einen stärkeren Einbezug von Fachleuten aus den verschiedenen sozialen Praxisfeldern und aus der Direktion Bildung, Soziales und Sport BSS.</p> <p>Grünes Bündnis Bern / (ähnliche Eingabe auch durch) Integrationskommission Stadt Bern</p>	<p>2 – Der Gesamt-Gemeinderat, gesamte Verwaltung sowie externe Fachleute sind einbezogen, insbesondere die Direktion BSS in mehreren Arbeitsgruppen.</p>
	<p>Die Stadt Bern verfügt über gute, breit diskutierte, teilweise in der Verwaltung gut verankerte Planungsinstrumente, mit welchen sozialräumliche Aspekte aufgegriffen und für die jeweiligen zuständigen Ämter in Form von Projekten, langfristigen Massnahmen, übergeordneten Aktivitäten umgesetzt werden können. Dazu gehören Massnahmenkataloge der Gleichstellung Frauen/Männer, Menschen mit Behinderung, der Altersstelle, der Integration von Migrantinnen und Migranten.</p> <p>Die Sozialplanung verfügt über ein gutes Monitoringsystem um sozialräumliche Entwicklungen zu erfassen und in der Planung in verschiedenen für die Stadtentwicklung relevanten Bereichen integrative Massnahmen ergreifen zu können, die den Lebenswelten der da lebenden Menschen gerecht werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Soziale Nachhaltigkeit – insbesondere die Integration der Migrationsbevölkerung – muss ein stärkeres Gewicht im STEK erhalten. - Die oben erwähnten bestehenden Planungsinstrumente und Massnahmenkataloge der Sozialplanung sind mit dem STEK zu verknüpfen. - Die Resultate des „Monitoring sozialräumliche Stadtentwicklung“ sowie die Schlussfolgerun- 	<p>3 – Die Direktion BSS ist aktiv an der Erarbeitung des STEK beteiligt und leistet entsprechende Inputs;</p> <p>Hierbei bildeten auch das “Monitoring sozialräumliche Stadtentwicklung“ als auch die Ergebnisse der Stadtteilkonferenzen in dem Masse wesentliche Grundlagen, wie sie sich auf Augenhöhe des STEK 2015 einbeziehen lassen; i.Ü. NHL, REA</p>

	gen der Stadtteilkonferenz 2013 sind ins STEK einzubeziehen. Grünes Bündnis Bern / (ähnliche Eingabe auch durch) Integrationskommission Stadt Bern	
	<ul style="list-style-type: none"> - Der Stellenwert der Leitlinien Nachhaltigkeit ist zu klären. - Der Zusammenhang zwischen den Handlungsfeldern, den Leitlinien Nachhaltigkeit, der Vision, den Zielen sowie den Handlungsfeldern pro Teilprojekt ist zu klären. - Die Nachhaltigkeitsbeurteilung der Teilprojekte muss erklärt werden. Grünes Bündnis Bern	3 – in NHL, GK, VSF und VMO
	<ul style="list-style-type: none"> - Die Aspekte der Anpassung an den Klimawandel müssen unbedingt auch inhaltlich erwähnt werden, nicht nur im Titel. - Die Herausforderung „Wohnen“ muss mit dem Aspekt des ungenügend vorhandenen bezahlbaren Wohnraums für Einkommensschwächere ergänzt werden. - Die Herausforderung „Erhalt der Biodiversität“ ist zu ergänzen. - Bei der Herausforderung „Mobilität“ verstehen wir nicht, was mit „Chancen von Grossprojekten nutzen“ gemeint ist. Grünes Bündnis Bern	3 – in NHL, GK, VSF und VMO
	<ul style="list-style-type: none"> - Die Vision „vielfältige, urbanen Wohnstadt“ ist zu ergänzen mit unkonventionellen Wohnformen (z.B. Cluster-Wohnungen, Generationenprojekte, selbstverwaltete Wohnformen, Wohngemeinschaften, ...). - Der erste Satz der Vision „Stadt der kurzen Wege“ ist zu streichen oder vollständig zu überarbeiten. - Die Vision „ruhige, Sorge tragende Stadt“ ist durch den Aspekt der lebendigen und urbanen Stadt zu ersetzen. Grünes Bündnis Bern	2
	<ul style="list-style-type: none"> - Die durchschnittliche Wohnungsbelegung muss zunehmen. Der Wohnflächenbedarf ist als Zielgröße ins STEK aufzunehmen und muss reduziert werden. Dazu muss die Stadt geeignete Instrumente entwickeln und in ihrem Handlungsbereich (eigene Liegenschaften, Vergabe von Baurechten) sofort umsetzen. - Damit langfristig genügend bezahlbarer Wohnraum für Einkommensschwächere bereit steht, muss die Forderung von gemeinnützigem und preisgünstigem Wohnraum hier ergänzt werden. - Es braucht Strategien, um bei der Siedlungsentwicklung nach innen die Verdrängung von öko- 	5 – D, REA (Fonds) 2 2

	nomisch schwächeren Bevölkerungsschichten zu verhindern. Grünes Bündnis Bern	
	Das STEK 15 wurde vorwiegend durch Männer bearbeitet. ABAP schlägt vor, dass alle weiteren Arbeiten am Entwicklungskonzept und vor allem dann die Realisierungen gendergerecht und auch durch Frauen bearbeitet werden und dass eine gendergerechte Sprache angewandt wird. Umsetzung des Aktionsplans zur Gleichstellung von Frauen und Männern 2015 – 2018 der Stadt Bern. ABAP (Arbeitsgruppe Berner Architektinnen und Planerinnen)	3
	ABAP schlägt vor, dass bei den Umgestaltungen im öffentlichen Raum, namentlich durch Verdichtungen, bei der Stärkung der Quartierzentren und bei der Mobilität Genderkriterien ein grosses Gewicht erhalten (Sicherheit, Überblickbarkeit, Zugänglichkeit und Bewegungsachsen, kinder- und kinderwagengerecht). Umsetzung des Aktionsplans zur Gleichstellung von Frauen und Männern 2015 – 2018 der Stadt Bern. ABAP (Arbeitsgruppe Berner Architektinnen und Planerinnen)	5, FOA, REA, RQP
	ABAP beantragt, dass alle Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Bern zum STEK15 Stellung nehmen und darüber abstimmen können. ABAP (Arbeitsgruppe Berner Architektinnen und Planerinnen)	5 – Parlamentarischer Auftrag lautet anders, Mitwirkung ist sichergestellt
	In Anlehnung an Jahn Gehls Buch „Städte für Menschen“ sollte die Vision des Stadtentwicklungskonzepts Bern lauten: Bern ist ... eine Stadt für Menschen. Eine Stadt für alle tönt beliebig und lässt ahnen, dass man es mit dem STEK allen recht machen soll. Es braucht u.E. aber eine klar erkennbare Ausrichtung des Konzepts. Für uns steht ausser Frage, dass hierbei die Interessen der in der Stadt lebenden Menschen im Zentrum stehen müssen. Quartiermitwirkung Stadtteil 3	3 – Redaktionelle Prüfung
	Im STEK müssen klare, präzise qualitative und quantitative Ziele zur räumlichen Stadtentwicklung (inkl. Mobilität/Verkehr) festgelegt werden. Die Zielerreichung soll überprüfbar sein. Im STEK müssen klare, präzise Handlungsanweisungen festgelegt werden, die dem Gemeinderat und der Verwaltung als Entscheidungsgrundlage für alle relevanten (insbesondere raumwirksamen und verkehrsrelevanten) Geschäfte dienen. VCS, Regionalgruppe Bern	3 – Stufengerecht gelöst (Konzeptebene,Strategieebene), siehe Handlungsfelder und Massnahmen in GK, VSF u. VMO
	Eine ausführliche und detaillierte Eingabe verabschiedet an der Delegiertenversammlung und ergänzt mit weiteren Voten der Delegierten aus dem Forum hat die QUAV4 eingegeben. Die Eingaben wurden sauber sortiert gemäss den ursprünglichen Teilprojekten:	2 - Die Eingabe fällt sehr detailreich aus und wird intern mittels eines separaten Dokuments bearbeitet. Die verschiede-

	<ul style="list-style-type: none"> - Zum Gesamtprojekt und den Hauptthemen - Zum Teilprojekt 1 / Zentrum Bern und funktionaler Raum - Zum Teilprojekt 2 / Siedlungsentwicklung nach Innen - Zum Teilprojekt 3 / Stadterweiterung - Zum Teilprojekt 4 / Quartierzentren und -struktur - Zum Teilprojekt 5 / Mobilität und Gesamtverkehr <p>QUAV4</p>	<p>nen Eingaben wurden zur Kenntnis genommen und bei der Weiterarbeit am STEK verschieden berücksichtigt.</p>
	<p>Mitwirkung und Partizipation zum STEK 2015 (Eingabe zusammengefasst)</p> <p>Der Prozess ist für alle kompliziert und unübersichtlich – hohe Datenmenge. Zeichen und Sprache im STEK oft zu kompliziert. Abgabe der vorliegenden Mitwirkung im Herbst, wenig Zeit. Kritisch, dass Stadtrat und Volk nicht darüber abstimmen können wird.</p> <p>Fussverkehr Kanton Bern</p>	<p>2 - Die Öffentlichkeit wird sich im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung ausführlich in das Projekt einbringen können. Mit den Foren wurde der Begleitgruppe eine zusätzliche Partizipationsmöglichkeit während des Erarbeitungsprozess geboten. Die Unterlagen waren daher stets „Arbeitszwischenschritte“.</p>

Themenfeld Entwicklungsszenarien – Rolle der Kernstadt (generell prüfen in GK und VSF)

Nr.	Thema / Eingabe / Organisation	Rückmeldung STEK-Projektteam
	<ul style="list-style-type: none"> • Die Kultur- und Tourismusstadt fehlt in der Synthese • Die Erlebnis- und Wirtschaftsstadt fehlt • Privatwirtschaft ist zu stiefmütterlich behandelt, sollte zwingend im STEK abgedeckt werden • Standorte für Infrastrukturanlagen? • Ist Kongresstourismus nachhaltig? • Wachstum der Arbeitsplätze zu hoch? • Private Arbeitsplätze separat anschauen, z.B. KMU • Wachstum ja, aber nachhaltig, qualitative Weiterentwicklung • Zusammenarbeit mit Gemeinde im Umfeld • Verbände nach Bern; nicht nur Bundesarbeitsplätze • Auswahl/Vorurteile bei den Szenarien • Gute Definition der Nachhaltigkeit • Ziele zu bescheiden; Ziel müsste es sein, eine höhere Wohnungsbelegung zu erreichen • Infrastrukturthemen, Auswirkungen der Wachstumsziele • Bypass Ostring • Ist nachhaltiges Wachstum möglich? • Ziel muss Verkleinerung des Fussabdruckes sein <p>Aus dem Forum</p>	<p>2</p> <p>3</p> <p>2</p> <p>2 – D, FOA, REA</p> <p>2 – GK, NHL</p> <p>3</p> <p>5 – D, FOA</p> <p>2 – NHL</p> <p>2 – FOA</p> <p>5 – D, REA</p> <p>3</p> <p>3 – NHL</p> <p>5 – Instrumente fehlen (P)</p> <p>3 – D</p> <p>3</p> <p>5 – P</p> <p>5 – P (Wachstumsziele)</p> <p>Alle diese Themen, Bemerkungen und Fragen wurden am Forum 3 innerhalb der Gruppe ausdiskutiert und die Voten entsprechend aufgenommen.</p>
	<p>Das Beschäftigtenwachstum von 10% erachten wir als zu hoch. Es ist zu reduzieren. Die Stadt Bern muss in erster Linie den Wohnungsbau forciert vorantreiben und nicht die Arbeitsplatzzahl erhöhen.</p> <p>Grünes Bündnis Bern</p>	<p>5 – Stossrichtung ist berücksichtigt (2)</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Was bedeutet der Punkt „Prüfung punktueller Dezentralisierung der Kultur- und Ausgangsräume“? - Was ist mit „Rail City (Bereich Zugang West): Nutzungsprofil und Stadtraum im Auge behalten“ gemeint? <p>Grünes Bündnis Bern</p>	<p>2 – VSF</p> <p>2 – VSF</p>
	<p>Das Wachstum im Bereich Arbeitsplätze muss auf 0-5% beschränkt werden. Als Zielgrösse gelten 185'000 bis 190'000 Arbeitsplätze (S. 17/52).</p> <p>VCS, Regionalgruppe Bern</p>	<p>5 – Stossrichtung ist berücksichtigt (2)</p>

Themenfeld Mobilität (generell prüfen in GK und VMO)

Nr.	Thema / Eingabe / Organisation	Rückmeldung STEK-Projektteam
	<p>Wie beurteilen Sie die für den öV angestrebten Ziele? (Auszug der Antworten)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dem öV dürfte durchaus noch mehr Gewicht verliehen werden. - Es sollen nicht nur die S-Bahnen betrachtet werden. - Das Konfliktpotenzial Velo - öV soll stärker beachtet werden. - Die Tangentialbeziehungen seien wichtig – Bsp.: Viererfeld-Insel-Loryplatz-Köniz - Das Verkehrswachstum ganz generell müsse hinterfragt werden <p>Aus dem Forum</p>	<p>2 3 2 – FOA 2 – VMO 5 – P (Wachstumsszenarien)</p> <p>Das Thema wurde am Forum 3 innerhalb der Gruppen ausdiskutiert und die Voten entsprechend aufgenommen.</p>
	<p>Wie beurteilen Sie die für Velos angestrebten Ziele? (Auszug der Antworten)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Ziele wurden als ambitiös taxiert / Ziele wurden als gut erachtet, hier bestehe definitiv Nachholbedarf - Neue Technologien wie E-Bikes sollten berücksichtigt werden. - Das Konfliktpotenzial Velo - Fussverkehr soll stärker beachtet werden. - Das Konfliktpotenzial Velo - öV soll stärker beachtet werden. - Nachholbedarf wird im Bereich Abstellplätze gesehen (Bauordnung), das Angebot müsse auch im Winter gut sein. - Die Tangentialbeziehungen seien wichtig – Bsp.: Viererfeld-Insel-Loryplatz-Köniz <p>Aus dem Forum</p>	<p>3 2 – D, FOA 2 – VMO 2 – VMO 5 – (VMO), D, FOA 2 - VMO</p> <p>Das Thema wurde am Forum 3 innerhalb der Gruppen ausdiskutiert und die Voten entsprechend aufgenommen.</p>

	<p>Wie beurteilen Sie die für den MIV angestrebten Ziele? (Auszug der Antworten)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Ziele für den MIV wurden als adäquat erachtet. <p>Aus dem Forum</p>	<p>3 – Das Thema wurde am Forum 3 innerhalb der Gruppen ausdiskutiert und die Voten entsprechend aufgenommen.</p>
	<p>Wie beurteilen Sie die für das Sharing angestrebten Ziele? (Auszug der Antworten)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Ziele im Bereich Sharing-Angebote wurden als adäquat erachtet. - Es sollten vermehrt auch neue Formen im Bereich Sharing geprüft werden. <p>Aus dem Forum</p>	<p>3 5 – D, FOA, REA</p> <p>Das Thema wurde am Forum 3 innerhalb der Gruppen ausdiskutiert und die Voten entsprechend aufgenommen.</p>
	<p>Welche Funktion soll der Bahnhofplatz in Bezug auf seine städtebauliche Bedeutung in der Zukunft übernehmen? (Auszug der Antworten)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schönerer Empfang - Raum als Verkehrsdrehscheibe ist akzeptiert - Die Stossrichtung wird als richtig erachtet, wichtig ist eine wirtschaftsverträgliche Lösung - Dem Fussverkehr soll mehr Raum gegeben werden - Der Platz soll MIV oder sogar autofrei werden <p>Aus dem Forum</p>	<p>3 3 3 2 – VMO, FOA 2 – VMO</p> <p>Das Thema wurde am Forum 3 innerhalb der Gruppen ausdiskutiert und die Voten entsprechend aufgenommen.</p>
	<p>Wie beurteilen Sie das für das städtische Strassennetz angestrebte Geschwindigkeitsregime? (Auszug der Antworten)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wird grundsätzlich begrüsst und positiv aufgenommen - Die Reisegeschwindigkeit des öV und das Vortrittsregime wurde diskutiert - Konkurrenzfähig- 	<p>3</p>

	<p>keit des öV nicht verspielen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Umsetzung soll nicht dogmatisch erfolgen - Die Nationalstrasse muss weiterhin funktionieren - Das Sperren von Quartierstrassen soll geprüft werden <p>Aus dem Forum</p>	<p>3 3 3 2 – VMO, FOA</p> <p>Das Thema wurde am Forum 3 innerhalb der Gruppen ausdiskutiert und die Voten entsprechend aufgenommen.</p>
	<p>Der Verkehr wird im STEK durch Reduzieren und Verdrängung entwickelt. Ein Umstand, der den Verkehr nur als Problem und nicht als Chance ansieht. Die Stadt Bern ist auf Aussenbeziehungen angewiesen und ist nicht mit dem Velo allein zu erschliessen, wenn wir die wirtschaftliche und kulturelle Zentrumsfunktion behalten möchten. Das Zentrum lebt von externer Kundschaft, von Tourismus und von Geschäftskontakten. Wenn diese wegfallen, dann leert sich das Zentrum und die Aktivitäten verlagern sich an die Peripherie. Das Ziel den Individualverkehr um 15% zu reduzieren ist für die Vitalität der Wirtschaft schädlich.</p> <p>Berner Wirtschaftsverbände (HIV Sektion Stadt Bern, Gewerbeverband KMU Stadt Bern, HEV Bern und Umgebung, Verband der Arbeitgeber Region Bern)</p>	<p>2 – MiV zu Parkhäusern ist unbestritten. Das Zentrum lebt von der Attraktivität deshalb nicht noch mehr MiV.</p>
	<p>In die gleiche Problematik gehen die Forderungen der Kürzung der Parkplatzzahl und die Schliessung des Bahnhofplatzes. Damit werden Volksabstimmungen missachtet und der Stadt Bern mit einem weiteren Schritt ihre Konkurrenzfähigkeit gemindert.</p> <p>Berner Wirtschaftsverbände (HIV Sektion Stadt Bern, Gewerbeverband KMU Stadt Bern, HEV Bern und Umgebung, Verband der Arbeitgeber Region Bern)</p>	<p>3 – VMO FOA Parkierungskonzept</p>
	<p>Die Betrachtung der Fragen des überregionalen Verkehrs bleibt unbeantwortet und die Anschlüsse an die Autobahnen werden nicht entwickelt. Konzeptionelle Massnahmen zur Lenkung des Verkehrs werden zu Gunsten einer unverhältnismässigen Veloförderung nicht beachtet.</p> <p>Berner Wirtschaftsverbände (HIV Sektion Stadt Bern, Gewerbeverband KMU Stadt Bern, HEV Bern und Umgebung, Verband der Arbeitgeber Region Bern)</p>	<p>3 – Abstimmung mit RGSK und kantonalem Richtplan ist berücksichtigt</p>
	<p>„Der MIV wird mittels Parkplatzbewirtschaftung gelenkt. Die Anzahl Parkplätze wird reduziert; zu prüfen ist eine</p>	<p>3 – VMO FOA Parkierungskonzept</p>

<p><i>erhöhte Bepreisung, insbesondere während den Spitzenzeiten.“ → Unserer Meinung nach ist eine deutlich erhöhte Bepreisung nicht nur „zu prüfen“, sondern vielmehr ein Muss und zwar nicht nur in Spitzenzeiten. In San Francisco läuft ein Versuch, bei dem die Parkgebühren so hoch angesetzt sind, dass 10 Prozent der Parkplätze immer verfügbar sind. Wir betonen, dass der Preis der Mobilität eine Variable, nicht eine Konstante ist. Nur mit einer variablen Bepreisung ist es möglich, die Infrastrukturen nicht auf eine Spitzenauslastung auszurichten. Die traditionelle Verkehrspolitik nimmt diese Tatsache leider kaum wahr.</i></p> <p>SP Bern (Grossrat Andreas Hofmann) und Fussverkehr Kanton Bern</p>	2
<p><i>„Der MIV wird stadtverträglich ausgestaltet. Zentrale Instrumente sind die Kanalisierung des MIV auf einzelne Hauptachsen und die Temporeduktionen.“ → Mit ein paar wenigen Ausnahmen wird das Basisnetz beibehalten, wie es heute ist. Wie so eine, gegenüber heute merkbare zusätzliche Kanalisierung möglich sein soll, leuchtet nicht ein. Die „Reduktion des Basisnetzes auf das notwendige Minimum“ (S. 28) wird damit sicher nicht erreicht. Temporeduktionen auf dem Basisnetz sollen eher als Ausnahmen (vgl. S. 48) gelten. Das heisst, auch hier wird die Wirksamkeit sehr begrenzt sein.</i></p> <p>SP Bern (Grossrat Andreas Hofmann)</p>	2 – VMO, FOA
<p><i>„Verkehrslenkung und Dosierung zur Bewältigung des notwendigen motorisierten Verkehrs in der Stadt Bern“.</i> → Die Dosierung wird nirgends konkretisiert. Wo soll dosiert werden und zu welchen Zeiten? Uns scheint, dass in früheren Jahren Dosierungen versprochen wurden, die heute scheinbar an Aktualität verloren haben.</p> <p>SP Bern (Grossrat Andreas Hofmann)</p>	5 – D, FOA In Koordination mit der Region wird das Thema Verkehrsmanagement / Dosierung 2016 vertieft angegangen.
<p>Es sieht so aus, als würde die heutige Strassenhierarchie bestehen bleiben. Das heutige „Übergangsnetz“ wird in „Quartierverbindungsstrassen“ umgetauft, mit unklarer verkehrspolitischer Wirkung. Das Basisnetz wird zwar ein wenig verkürzt, bleibt aber im Wesentlichen erhalten. Beispielsweise Viktoriastrasse/Viktoriarain würden wir gerne aus dem Basisnetz entlassen. Im Jahr 1995 wurde das damalige Strassennetz deutlicher umgestaltet. Der heutige Ansatz in Sachen Strassenstruktur erscheint sehr zögerlich.</p> <p>Etwas besser sieht es bei den Temporegimes (abgesehen von vom Basisnetz, siehe oben) aus. Hier wird ein klarer Schritt vorwärts getan. Insbesondere die geplanten grossflächigen Begegnungszonen sind ein Fortschritt. Eine Passage erscheint uns widersprüchlich: „Auf dem Quartiernetz gilt grundsätzlich 30 km/h, mit Ausnahmen</p>	2 Auf den Quartierverbindungsstrassen wird mehr Handlungsspielraum geschaffen für die Realisierung von Tempo 30 Strecken. Die erwähnten Strassenabschnitte werden untersucht. 2 – wird redaktionell überprüft

<p>20 km/h; auf den Quartierverbindungsstrassen und auf Quartierstrassen grundsätzlich 20km/h, mit Ausnahmen 30 km/h“.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass das „Quartiernetz“ ausschliesslich aus Quartierstrassen und Quartierverbindungsstrassen besteht. Der Unterschied der Temporegelung beim Quartiernetz einerseits und bei den Quartierverbindungsstrassen / Quartierstrassen andererseits, leuchtet deshalb nicht ein.</p> <p>Wir würden beim Temporegime, trotz der guten Ansätze, noch etwas weiter gehen:</p> <p>Der heutige Ansatz mit „Tempo 50 generell“ ist veraltet. Wenn Tempo 30 bzw. Tempo 20 verordnet wird, muss das immer begründet werden. Der Grossteil der stadtberner Strassen sind heute Tempo 30 – Strassen. Also müsste gelten: Tempo 30 gilt generell. Alles andere, Tempo 50 bzw. Tempo 20, sind Ausnahmen. Sie müssten begründet werden. Es gäbe also eine Art von Beweisumkehr: Nicht mehr Tempo 30 wäre die zu begründende Ausnahme, sondern Tempo 50. Für Tempo 20 würde sich in dieser Beziehung nichts ändern.</p> <p>SP Bern (Grossrat Andreas Hofmann)</p>	<p>2 – wird redaktionell überprüft</p> <p>3</p> <p>2 – Die rechtlichen Voraussetzungen sind dafür noch nicht gegeben. Es wird geprüft, ob der Ansatz als Vision ins STEK 15 aufgenommen werden soll.</p>
<p>„Durch eine zurückhaltendere Ausgabe von Parkkarten und den Abbau von finanziellen Anreizen der Parkkarten-Gebühr ist der Druck auf die Anwohnerparkierung zu verringern und dem motorisierten Pendlerverkehr entgegenzuwirken“. → Dieser Satz zielt zwar in die richtige Richtung, ist jedoch klar zu zögerlich. Beispiel: Wenn jemand über einen Einstellplatz verfügt, soll er kein Recht auf den Bezug einer Parkkarte haben. Das Verhältnis der ausgegebenen Parkkarten zu den tatsächlich im Strassenraum verfügbaren Parkplätzen wird oft als Beleg dafür verwendet, dass es angeblich zu wenige Parkplätze gebe.</p> <p>SP Bern (Grossrat Andreas Hofmann) und Fussverkehr Kanton Bern</p>	<p>3 – FOA Parkierungskonzept</p>
<p>„Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr hat einen direkten Zusammenhang mit den Anforderungen des Fussverkehrs im öffentlichen Raum. Die Stadt der kurzen Wege ist auch die Stadt der Fussgängerinnen und Fussgänger. Mit zunehmender Dichte nehmen die Anforderungen des Fussverkehrs an Aufenthaltsqualität sowie direkte und schnelle Querungsmöglichkeiten zu. Attraktive Plätze, urbane Boulevards im Zentrumsbereich und entlang der Verkehrsachsen unterstützen die Förderung des Fussverkehrs. Ein spezielles Augenmerk gilt der Verkehrssicherheit, insbesondere derjenigen der Schulkinder sowie dem hindernisfreien öffentlichen Raum.“</p> <p>→ Es gibt recht viele positive Aussagen wie die obige zum Fussverkehr in diesem Bericht. Was jedoch fehlt, sind konkrete Massnahmen, wie das Bauen von neuen Trottoirs, wo sie noch fehlen, das Verbreitern von zu schmalen Trottoirs, das Entfernen von Parkiermarkierungen auf Trottoirs, das Anheben von Strassenübergängen auf Trottoirhöhe, usw. Es ist eben nicht nur die Sicherheit, die verbessert werden muss, sondern auch der Komfort</p>	<p>3 & 5 – D, FOA, REA</p>

<p>des zu Fussgehens.</p> <p>SP Bern (Grossrat Andreas Hofmann)</p>	
<p>Zellenlösungen (bzw. Wabenlösungen) kommen im ganzen Bericht leider überhaupt nicht vor, was uns als grosser Mangel erscheint. Lösungsansätze mit Zellenlösungen sind für uns nach wie vor zukunftsweisend. Vergessen wir nicht, dass 1980 in der Stadt Bern die wahrscheinlich gewinnbringendste Verkehrslösung der letzten 40 Jahre in Kraft trat: Eine (zwar gemässigte) Zellenlösung in der Innenstadt. Wer die Zustände vor 1980 in Erinnerung hat, weiss, wovon wir sprechen.</p> <p>SP Bern (Grossrat Andreas Hofmann) und Fussverkehr Kanton Bern</p>	<p>2 – Zellenlösungen (Wabenlösungen) sind im Prinzip weiterhin möglich, sie wurden nicht explizit erwähnt. Eine Präzisierung wird geprüft.</p>
<p>Gesamtkonzept, Bahnhofgebiet: Aus unserer Sicht haben die Bedürfnisse des öV, Fuss- und Veloverkehrs eine hohe Priorität in diesem Raum. Das Gebiet um den Bahnhof ist ein Verkehrs- und Umsteigepunkt zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln, andere Nutzungen wie Aufenthalt etc. sollen im Strassenraum zurückhaltend Raum beanspruchen.</p> <p>BERNMOBIL</p>	<p>3</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Konzept öffentlicher Verkehr: <ul style="list-style-type: none"> ○ Ziele und Strategie sind in unserem Sinne, wir sind froh, dass Trams und Busse bei der Benutzung des Strassenraumes zusätzliche Priorität erhalten sollen. Damit kann der öV seine Attraktivität beibehalten und sogar steigern, was beste Voraussetzung ist zum Umsteigen vom privaten PW auf den öV. ○ Die Attraktivität des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs darf aber nicht gleichzeitig durch übermässige Temporeduktionen und Hindernisse im Strassenraum beeinträchtigt werden. Ein zügiges Vorwärtskommen ist für den Fahrgast wichtig und zudem ein wirtschaftlicher Faktor. ○ Wir vermissen Aussagen zum Betrieb des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs. Für eine hohe Betriebsstabilität sind Störungen im Verkehrssystem möglichst gering zu halten (Verkehrsmanagement) und zudem müssen Redundanzen erhalten respektive neue geschaffen werden. Das gilt insbesondere für das Tramnetz aber auch für den Busbetrieb. ○ Zum Kapitel „Ausbau des öffentlichen Verkehrs innerhalb der Stadt“ und den einzelnen Vorschlägen und Prüfaufträgen nehmen wir nicht detailliert Stellung. Die Stossrichtung ist sicher richtig, gerne helfen wir mit, die Ansätze weiter zu klären und zu vertiefen. <p>BERNMOBIL</p>	<p>3</p> <p>3 – VMO</p> <p>2 – VMO, D, REA (Hinweis; in VMO Text präzisieren)</p> <p>3</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Im Strassenraum soll der öV gegenüber dem MIV konsequent priorisiert werden. Der öV darf aber nicht auf Kosten des Fuss- und Veloverkehr ausgebaut werden. • Auch der Fuss- und Velo-Verkehr übernehmen einen wesentlichen Teil des Verkehrswachstums, nicht nur der öV. <p>Grünes Bündnis Bern</p>	<p>3</p> <p>3</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Die vielen verkehrsreichen Durchgangsstrassen und Zufahrten für die Autobahn bilden grosse Hindernisse im Stadtteil 3, welche ein lebendiges Quartierleben und die Durchgängigkeit stark behindern. Mit einer Reduktion auf die minimal notwendige Zahl von solchen Barrieren kann die Qualität und die Attraktivität der Quartiere als Wohnraum deutlich erhöht werden. Somit müssen aus unserer Sicht die zwei Themen (Quartierqualität und Mobilität) miteinander angeschaut und wo möglich, miteinander verknüpft werden. • Grundsätzlich unterstützen wir die dargestellten Stossrichtungen für die verschiedenen Verkehrsarten. Doch insbesondere bei der Frage der künftigen Ausgestaltung des Bahnhofplatzes wünschen wir uns mehr Mut. Im STEK sollte das Ziel eines autofreien Bahnhofplatzes enthalten sein. Die Aussagen zur „intelligenten Vernetzung.....“ im Abschnitt „Ansatz“ bleiben unklar; ebenso wie die Aussage „eine maximale Lebensqualität bei minimalem Ressourcenverbrauch“ etablieren zu wollen – entweder kann man die Lebensqualität bei gleichbleibendem Ressourcenverbrauch maximieren oder eben bei gleichbleibender Lebensqualität den Ressourcenverbrauch minimieren. Wir schlagen deshalb vor, zu schreiben, dass die Lebensqualität verbessert und der Ressourcenverbrauch verringert werden soll. • Dem Gebiet um den ESP Ausserholligen muss ein besonderer Augenmerk geschenkt werden: Es ist zwar durch Strasse und öV hervorragend erschlossen, die Umsteigebeziehungen sind heute aber mangelhaft. Die SBB planen die Entflechtung von Linien zur betrieblichen Verbesserung im HB Bern, indem das SBB-Gleisfeld im Bereich des Weyermannshausviadukts unterquert werden soll. Die damit zusammenhängenden Rampenbauwerke würden sowohl eine mögliche Nord-Süd-Verbindung auf Terrainhöhe im Raum Ausserholligen zerschneiden sowie auch die bestehende Unterführung Steigerhubelstrasse kappen. Wir sind der Meinung, dass hier im Zusammenhang mit dem „Chantier Ausserholligen“ noch einmal grundsätzliche Überlegungen diskutiert werden müssen. • Dabei ist es unser Ziel, die städtebauliche Entwicklung des ESP zu sichern, dessen Potenzial, vor allem mit substanzieller Öffnung und Schaffung der Durchgängigkeit zu den Nachbarschaften (s.o.) ausgeschöpft werden kann und ebenso durch Verbesserung der Verknüpfung der öV-Verbindungen. Grundsätzlich ist eine weitere Verschlechterungen der Durchgängigkeit zwischen Güterbahnhof und Ausserholligen inakzeptabel. 	<p>2 – FOA, RQP</p> <p>2 – VMO, NHL</p> <p>5 – D, FOA, RQP</p> <p>Die Verkehrsplanung ist im laufenden Projekt Entflechtung Holligen vertreten. Eine Fuss-Veloverbindung muss weiterhin sichergestellt sein. Es erfolgt auch eine Koordination mit der laufenden Revision Richtplan Premium ESP Ausserholligen.</p> <p>2 – FOA, REA (Hinweis auf laufende Revision Richtplan Premium ESP Ausserholligen).</p>

	<p>bel. Wegfallen-de Verbindungen müssen gleichwertig ersetzt werden, die geplante Langsamverkehrspasserelle kann diese Funktion u.E. nicht übernehmen.</p> <p>Quartiermitwirkung Stadtteil 3</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> • Das STEK legt den Fokus auf den Verkehr der Stadtbernerinnen und -berner. Das greift zu kurz. Das Verkehrsgeschehen in der Stadt Bern wird massgeblich durch die Rolle der Stadt als Zentrum einer Grossregion geprägt. Dies zeigt sich exemplarisch beim öffentlichen Verkehr. Das STEK enthält Massnahmen, die nicht in der Kompetenz der Stadt liegen oder Massnahmen, die Auswirkungen auf andere Planungsträger haben. So wird bspw. an unterschiedlichen Stellen auf einen Ausbau des öV oder die Idee einer S-Bahn-haltestelle Insel hingewiesen. Die Planung des öV (Orts- und Regionalverkehr) ist eine Verbundaufgabe unter Federführung des Kantons. Umgekehrt hat eine allfällige Neuorganisation der Verkehrsflächen auf dem Bubenberg- und Bahnhofplatz erhebliche Auswirkungen auf andere Planungsträger, insbesondere den öV. • Daneben gibt es auch bedeutende Abhängigkeiten zu Projekten, bei denen nicht die Stadt plant. Dies ist bspw. beim Rückbau der A6 in Berns Osten der Fall, der sowohl für die Verkehr- wie auch die Siedlungsentwicklung entscheidend ist. Es ist nicht auszuschliessen, dass dieses Projekt, das vom ASTRA geplant und gebaut wird, nicht im STEK-Horizont umgesetzt werden kann. • Entsprechend erwarten wir, dass das STEK Bezug auf übergeordnete Planungen nimmt und auf für die Verkehrsentwicklung in der Stadt wichtige übergeordnete Vorhaben nennt und sich für deren Realisierung einsetzt. In diesem Zusammenhang ist der Abstimmung des STEK mit dem RGSK bzw. mit dem Agglomerationsprogramm von zentraler Bedeutung, gerade auch wenn es darum geht, für einzelne Vorhaben Mittel aus dem Infrastrukturfonds zu generieren. • Der Bericht räumt dem öffentlichen Verkehr einen zu wenig hohen Stellenwert ein. Wie Sie schreiben, verfügen Stadt und Region Bern über ein ausgezeichnetes öV-Angebot und der Anteil am Gesamtverkehr ist verhältnismässig hoch. Dies ist Ergebnis einer langjährigen dezidierten Förderpolitik aller Beteiligten. Das prognostizierte Verkehrswachstum kann nur aufgefangen werden, wenn die öV-Politik konsequent weitergeführt wird. • Die geplante verstärkte Förderung des Veloverkehrs unterstützen wir zwar. Der Velo- aber auch der Fussgängerverkehr sind mutmasslich in der Lage, einen Teil des Verkehrswachstums aufzunehmen. Dies darf aber nicht zu Lasten des öffentlichen Verkehrs gehen. Umso mehr, da gewisse Bevölkerungsgruppen auf den öV angewiesen sind. Dazu gehören auch ältere Personen, die in Zukunft vermutlich zu einer verstärkten 	<p>3 – Das STEK ist eingebettet in die Strategie und Zielsetzung der Region (RGSK, Kant. Richtplan, etc.)</p> <p>2 - (Haltestelle Insel) in VMO präzisieren: ZMB im STEK Horizont; Umsetzung Massnahme geht über STEK-Horizont hinaus; Bubenbergplatz: 3 VMO, FOA 2 – wird präzisiert (Langfristigkeit)</p> <p>2 – Präzisieren, falls dies in den Texten noch zu wenig klar vorkommt</p> <p>3 – STEK gibt ÖV sehr hohen Stellenwert</p> <p>2 – VMO, FOA Es handelt sich um eine strategische Zielsetzung. In Folgeaufgaben werden die einzelnen Korridore unter Berücksichtigung</p>

<p>Nachfrage im öV sorgen. Die von Ihnen auch grafisch dargelegte Einschätzung, dass der öffentliche Verkehr in den nächsten Jahren kaum wachsen werde, während das Wachstum beim Veloverkehr exponentiell sein solle, können wir nicht nachvollziehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es wird an verschiedenen Stellen auf den Hotspot Bahnhofplatz / Bubenbergplatz hingewiesen. Es gilt, die Raumansprüche der unterschiedlichen Nutzungen auszutarieren, die sich in diesem Gebiet mit hoher Intensität konzentrieren. Der betreffende Raum ist für die Funktionsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs essentiell. Eine "Neuorganisation der Verkehrsflächen" darf nicht zulasten des Orts- und Regionalverkehrs und des Zugangs zum Bahnhof Bern gehen. Siehe auch Detailbemerkungen dazu weiter unten. • Auch die Idee einer neuen S-Bahnhaltestelle Insel taucht an unterschiedlicher Stelle auf und erscheint auch als einzige wichtige Infrastrukturmassnahme in verschiedenen Abbildungen. Die Erschliessung des wichtigen Wachstumsgebiets im Bereich des Inselareals mit öffentlichem Verkehr ist zweifelsohne von zentraler Bedeutung und verdient eine Erwähnung. Wie diese Erschliessung zu erfolgen hat, wird im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung zu entscheiden sein. Bereits jetzt eine neue S-Bahnhaltestelle anzustreben, ist übereilt. Wir weisen Sie zudem darauf hin, dass die Realisierung einer Normalspur-S-Bahnhaltestelle in absehbarer Zukunft nicht möglich sein wird. Das hat die SBB in Zusammenhang mit dem Ausbau des Westkopfs des Bahnhofs Bern festgestellt. • Eine auch am Forum diskutierte Strategie lautet, den Verkehr (MIV, öV, schnelle Velorouten) möglichst auf einzelne Achsen zu konzentrieren. Wir stellen uns die Frage, ob das möglich ist und nicht zu vielen Konflikten führt, da der Raum vermutlich nicht überall ausreichend zur Verfügung steht wie bspw. auf der Viktoriastrasse. • Beim Lesen der Unterlagen, stellte sich uns die Frage, wie die Umsetzung des STEK vorgesehen ist. Im Konzeptteil sind bereits einzelne Massnahmen aufgeführt. Es handelt sich dabei teilweise um bereits bekannte Massnahmen oder Projektideen. Es scheint sich aber nicht um eine systematische und abschliessende Massnahmenzusammenstellung zu handeln. In der Synthese ist ein Massnahmenteil angedeutet. Welche Massnahmen sollen dort aufgenommen werden und welche Flughöhe wird gewählt? Wie werden Massnahmen gehandhabt, die relevant sind für das STEK, aber nicht in Stadtkompetenz liegen? • Das STEK geht im Bereich öffentlicher Verkehr vorwiegend auf Angebotsaspekte ein. Aussagen zur Infrastruktur fehlen demgegenüber fast vollständig. Dies ist insofern wenig verständlich, als z.B. die Haltestelleninfrastruktur in alleiniger Kompetenz des Strasseneigentümers bzw. der Standortgemeinde liegt. <p>Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kt. Bern)</p>	<p>sichtigung der verschiedenen Anforderungen (insb. zur Förderung des Veloverkehrs und öV) ausgearbeitet.</p> <p>3 – Raumansprüche werden zu Lasten des MIV gestellt.</p> <p>2 – VMO; Die Haltestelle Insel ist eine plangrafische Darstellung. Im Rahmen einer ZMB wird geprüft, welches das geeignete Transportmittel ist für eine bedarfsgerechte öV-Erschliessung der Insel; allenfalls in Etappen mittel-, langfristig</p> <p>2 – VMO</p> <p>2 – Klarheit Struktur GK, VSF & VMO</p> <p>2, 5 – D, FOA, REA</p>
--	--

<p>Detailbemerkungen zum Teil Synthese:</p> <ul style="list-style-type: none"> • S. 43: Ende des ersten Absatzes muss es heissen "...die Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs werden tiefer...". Die Beförderungsgeschwindigkeit des öV, der ebenfalls zum motorisierten Verkehr gehört, ist entscheidend für dessen Attraktivität und darf nicht reduziert werden. • S. 44: "Potenzial Veloverkehr": umfasst die "starke Erhöhung der Veloabstellplätze" auch kostenfreie Veloabstellplätze? • S. 45: Die Begriffe Autobahn und städtische Erschliessung passen nicht gut zusammen. Das HLS-Netz dient nicht mehr allein dem Durchleiten des Verkehrs sondern auch dem Sammeln des Verkehrs und dem Umfahren des Zentrums. Die Erschliessung des Stadtgebiets erfolgt aber über ein der Autobahn untergeordnetes Netz. • S. 47: Die meisten der aufgeführten Infrastrukturmassnahmen liegen nicht (in alleiniger) Kompetenz der Stadt. Wir stellen uns die Frage, wie die Stadt damit umgehen will und welche Massnahmen in das STEK (Kapitel 15 Synthese) aufgenommen werden. <p>Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kt. Bern)</p>	<p>1</p> <p>Ja</p> <p>1 – wird präzisiert</p> <p>2 – wird präzisiert</p>
<p>Detailbemerkungen zum Teilprojekt 5 - Kombinierte Mobilität und Sharing</p> <ul style="list-style-type: none"> • S. 4: Analog zur Bemerkung oben muss stehen, dass die Geschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs tiefer werden soll. • S. 4/21: Der Begriff "klimaneutrale Mobilität" ist unseres Erachtens noch nicht ausreichend definiert. Das Ziel ist zu prominent platziert, als dass es für den nicht eingeweihten Leser nicht ausformuliert wird. Die Erläuterung auf Seite 21 und der Verweis auf einen Bericht der Stadt Zürich bleiben wenig konkret. Sind mit dem Ziel der klimaneutralen Mobilität auch Massnahmen verbunden? Es stellt sich zudem auch wieder das Abgrenzungsproblem: Gilt klimaneutral nur für Wege (von Stadtbewohnern) innerhalb der Stadt Bern? • S. 5: Das Wachstum im öV ist u.E. höher als mit dem Pfeil dargestellt. Was ist gemeint mit regionalem Verkehrswachstum? Region Bern inkl. Stadt Bern? Das Tramnetz wird weiterentwickelt klingt, als wäre die Weiterentwicklung des Tramnetzes ein Selbstzweck. Besser wäre "bedarfsgerecht" weiterentwickelt. Die Zuständigkeit für die Weiterentwicklung des Tramnetzes liegt zudem nicht in der Kompetenz der Stadt. • S. 5: Kombinierte Mobilität und Sharing: Es handelt sich um unterschiedliches und es stellt sich die Frage, ob es sinnvoll ist, beides unter "S" für Sharing abzukürzen. Eines von zwei Zielen betrifft das Thema Mobilitätsmanagement, was wiederum etwas anderes meint als Kombinierte Mobilität und Sharing. 	<p>1</p> <p>5 – FOA</p> <p>1</p> <p>2</p>

<ul style="list-style-type: none"> • S. 11: Die Formulierung, dass das GVM auf einer Trendprognose basiert und nicht auf erhobenen Daten, ist falsch, insbesondere für den Basiszustand 2012. 	1
<ul style="list-style-type: none"> • An den Verkehrsmodellauswertungen zum Modalsplit und den Quartierbeziehungen sind wir sehr interessiert. Wir bitten Sie, uns diese zuzustellen (gemäss Nutzungsvereinbarung GVM). 	1
<ul style="list-style-type: none"> • S. 23: Der Begriff "Verkehrsaufkommen" ist präziser als "Mobilitätsbedarf" 	2
<ul style="list-style-type: none"> • S. 27: Eine mittel- bis langfristige Neugestaltung der Verkehrsflächen zugunsten öV, Velo und Fussverkehr begrüssen wir ausdrücklich. Bei der "Neuorganisation der Verkehrsflächen" im Bahnhofbereich gilt es aber die Funktionsfähigkeit des öV-Systems und den Zugang zum Bahnhof Bern als zentral wichtiges Anliegen zu berücksichtigen. Es braucht ausreichend Spuren und Haltekanten für die zahlreichen Linien, die über den Bahnhof verkehren. In Zukunft werden es vermutlich noch mehr Kurse sein. Abbildung 7 auf Seite 15 zeigt die ausgesprochen hohe Nachfrage beim öV und dessen Bedeutung in der Innenstadt. 	3
<ul style="list-style-type: none"> • Basieren die dargelegten Ideen auf der Testplanung Optimierung Veloverkehr Bubenberg? Da zeigte sich ja unter anderem, dass eine Konkurrenz der Raumanprüche zwischen öV und Langsamverkehr besteht bzw. ein Flächengewinn für den Fuss- und Veloverkehr auf Kosten des öV zu gehen droht. Wenn es zu einem Spurabbau beim öV kommt, ist auch die Formulierung "zu Gunsten öV, Velo und Fussverkehr" zu überdenken. 	5 – FOA; Die Neuorganisation des Stadtraums Bahnhof basiert nicht auf der erwähnten Testplanung. Der Perimeter für die Neuorganisation wird breiter gefasst und im Rahmen einer umfassenden Planung werden die Raumanprüche ausgelotet.
<ul style="list-style-type: none"> • S. 27: Der öV soll "bedarfsgerecht" oder "nachfragegerecht" ausgebaut werden. Ein "kontinuierlicher" Ausbau suggeriert, dass der Ausbau ein Selbstzweck ist. 	1
<ul style="list-style-type: none"> • S. 30: Für die angestrebte Entwicklung auf dem Bahnhofplatz und dem Bubenbergplatz gelten die gleichen Bedenken wie für die "Neuorganisation der Verkehrsflächen" im Bahnhofbereich weiter oben. Die Funktionsfähigkeit des öV ist aufrechtzuerhalten. Die Abbildung vermittelt einen starken Platzverlust für den öV. Das trifft besonders zu, wenn sich der öV Teile der übrigbleibenden 4 Spuren, die mit "Fahren" beschriftet sind, mit dem MIV (und den Velos) teilen. 	5 – FOA; siehe oben
<ul style="list-style-type: none"> • S. 31: Das Tramnetz "wird bedarfsgerecht" oder "wenn betrieblich und wirtschaftlich sinnvoll" weiterentwickelt. 	1 – bedarfsgerecht wird ergänzt
<ul style="list-style-type: none"> • S. 31 f: Beim Konzept öffentlicher Verkehr kommt die weiter oben beschriebene Tatsache zum tragen, dass das STEK Inhalte enthält, die nicht in Stadtkompetenz sind. 	2 – Hinweis wird gemacht

<ul style="list-style-type: none"> • S. 33: Wenn der Satz "Tram- und Buslinien werden wo immer möglich mit der S-Bahn verbunden; ihre Endhaltestellen an S-Bahnhaltestellen gelegt" so zu verstehen ist, dass alle Endhaltestellen von Tram- und Buslinien an S-Bahnhaltestellen liegen sollen, ist das unrealistisch und zu absolut formuliert. • S. 48: Wir bitten Sie, die Änderungen in der Einteilung der Strassenklassen mit dem kantonalen Tiefbauamt (wichtige Gemeindestrassen im Strassennetzplan) und der Regionalkonferenz (Basisstrassennetz im RGSK) zu bereinigen, falls dies nicht schon erfolgt ist. • S. 55: Die Formulierung "Die Zunahme auf dem Autobahnnetz stagniert inzwischen auf einem hohen Niveau" hiesse, dass auf dem Autobahnnetz eine konstante Verkehrszunahme festgestellt wird. Ist diese Aussage so beabsichtigt oder stagniert die Verkehrsmenge? • S. 58: Es erscheinen diverse Massnahmen, die nicht (in alleiniger) Kompetenz der Stadt liegen. Ist es sinnvoll "Ausbau Tramliniennetz" aufzuführen? Was wird damit ausgesagt? Die ZMB betrifft die öV-Erschliessung des Inselareals bzw. des Quartiers und nicht die S-Bahn-Haltestelle. Eine Normalspur-S-Bahn-Haltestelle wird in absehbarer Zukunft zudem kaum möglich sein. <p>Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kt. Bern)</p>	<p>3 – als langfristiges Ziel und mit der Umschreibung, wo immer möglich wird dem Rechnung getragen.</p> <p>2 Eine erste Koordinationssitzung fand am 12.1.2016 statt.</p> <p>1</p> <p>2</p>
<p>Die qualitativen und quantitativen Ziele und Handlungsanweisungen aus dem TP 5 „Mobilität und Gesamtverkehr“ müssen in das nun zu erarbeitende „STEK-Dokument“ (und nicht nur in den „Kommentar“) übernommen werden.</p> <p>VCS, Regionalgruppe Bern</p>	<p>2</p>
<p>Das Prinzip „Verkehr vermeiden“ sowie die Freizeitmobilität und der Eventverkehr müssen im STEK-Bericht behandelt werden und inhaltlich in die Ziele und Massnahmen einfließen.</p> <p>VCS, Regionalgruppe Bern</p>	<p>2</p>
<p>Die Strategie bezüglich Geschwindigkeitsregime ist wie folgt zu präzisieren: Auf dem Basisnetz gilt grundsätzlich 50 km/h; Ausnahmen 30 km/h in Stadtteilzentren, Quartierzentren, Strecken mit Publikumsnutzung und hohem Qualitätsbedarf und im Umfeld von Schulanlagen sowie auf Strecken mit Lärmgrenzwertüberschreitungen. Auf Quartierverbindungstrassen gelten grundsätzlich 30 km/h, mit Ausnahmen 20 km/h.</p> <p>VCS, Regionalgruppe Bern</p>	<p>2</p>
<p>Die Strategie „Velo-Haupttroutennetz“ muss wie folgt präzisiert werden: Velo-Haupttrouten auf Hauptachsen verfügen über durchgehende Radstreifen oder strassenbegleitende Radwege mit einer Breite von 2,50 Metern, in Ausnahmefällen 1,50 bis 2,00 Metern, wenn die Breite des Strassenraumes trotz Aufhebung von Parkplätzen, der Reduktion der Anzahl und der Breite der Fahrspuren keine andere Lösung zulässt. Zum Standard gehören</p>	<p>2 – VMO, FOA</p>

<p>neben der Durchgängigkeit der Markierung auch der velo-optimierte Betrieb der Knoten sowie eine velo-optimierter Strassenunterhalt (z.B. Winterdienst). Velo-Haupttrouten abseits von Hauptachsen werden als „Fahrradstrassen“ gestaltet/organisiert. Dabei gilt Velovortritt an Knoten sowie das Erlauben/Ermöglichen des Nebeneinanderfahrens als Standard. Wichtige Verbindungen von regionaler Bedeutung werden als „Velobahnen“ ausgestaltet/organisiert, wobei hier den Bedürfnissen der „E-Bikes“ bezüglich Raumbedarf (Überholen von Velos) und Geschwindigkeit besondere Beachtung geschenkt werden muss.</p> <p>VCS, Regionalgruppe Bern</p>	
<p>Unabhängig davon, ob die Realisierung des By-Pass begrüsst wird oder nicht, wird dieser Tunnel sicher nicht in den kommenden 15 Jahren realisiert werden. Daher muss sich das STEK bezüglich der Entwicklung in den kommenden 15 Jahren auf eine Situation ohne diesen neuen Autobahntunnel ausrichten und insbesondere für die Reduktion der Belastung entlang der A6 andere Strategien vorlegen.</p> <p>VCS, Regionalgruppe Bern</p>	<p>2 –Thema Stadterweiterung/Innenverdichtung / Langfristigkeit</p>
<p>In den STEK-Unterlagen zum Thema Verkehr fehlt das Konzept von Zellen- bzw. Wabenlösungen gänzlich. Der Gemeinderat verpflichtete sich 2001, dass Wabenlösungen geprüft werden. Diese Lösungen haben sich wo bereits vorhanden bewährt und sollten auch zukünftig angestrebt werden. Dies stärkt auch die nachhaltige Quartierentwicklung, das lokale Gewerbe sowie die städtische Lebens- und Wohnqualität.</p> <p>Läbigi Stadt</p>	<p>2 – Zellenlösungen (Wabenlösungen) sind im Prinzip weiterhin möglich, sie wurden nicht explizit erwähnt. Eine Präzisierung wird geprüft.</p>
<p>Beim Bahnhofplatz soll der MIV stark reduziert werden, sodass hauptsächlich nur noch der Wirtschaftsverkehr zugelassen ist. Wir fordern, dass klar festgehalten wird, was unter Wirtschaftsverkehr zu verstehen ist, dieser Begriff wurde nicht genauer definiert. Wir wünschen uns längerfristig einen autofreien Bahnhofplatz.</p> <p>Läbigi Stadt</p>	<p>5 – FOA</p>
<p>Im Bereich Wirtschaftsverkehr sind Lastenvelos, E-Lastenbikes sowie das Sharing der beiden zu fördern.</p> <p>Läbigi Stadt</p>	<p>5 – FOA (Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Innenstadt)</p>
<p>Für das Strassennetz in den Quartieren sollten auch autofreie „Flanierstrassen und Plätze“ konzeptionell vorgesehen sein. Diese 4. Strassenkategorie sollte auch eingeführt werden können, wenn die Mehrheit der Anwohnenden dies wünscht und auch seitens Stadt aktiv gefördert werden.</p> <p>Läbigi Stadt</p>	<p>5 – Hierfür braucht es keine weitere Kategorie; dies ist im Rahmen der bestehenden Kategorien möglich.</p>
<p>Mittelfristig sollte eine Stadt den Service bieten, für die Mehrheit der ohne Auto lebenden Anwohnerinnen und Anwohner Orte und Zonen zu schaffen, in denen sie von ihrem urbanen Lebensstil auch wirklich profitieren können. Dies sollte bei Neubauten in der Stadt zum Standard, aber auch bei bestehender Bausubstanz viel selbst-</p>	<p>3</p>

<p>verständlicher werden.</p> <p>Läbigi Stadt</p>	
<p>Bei den Verkehrsachsen ist nur eine Nord-Süd Verbindung geplant, welche über den Bahnhof führt. Gerade angesichts des geplanten neuen RBS-Bahnhofs und der geplanten Kapazitätserweiterung- und Veränderung ist es zentral, dass diejenigen Verkehrsteilnehmenden, welche nicht zum Bahnhof müssen, über alternative Nord-Süd-Routen verfügen.</p> <p>Läbigi Stadt</p>	3
<p>Höhere Parkplatzpreise sind nicht nur zu prüfen, sondern gehören generell mindestens der Teuerung angepasst. Eine zusätzliche Verteuerung zu Spitzenzeiten begrüssen wir.</p> <p>Läbigi Stadt</p>	5 – FOA Parkierungskonzept
<p>Der MIV soll nicht nur stadtverträglich gestaltet werden. Dieses Konzept ist uns zu passiv. Für mehr Lebensqualität gilt es insbesondere auch Verkehr zu vermeiden.</p> <p>Läbigi Stadt</p>	3
<p>Verkehrslenkung und Dosierung begrüssen wir. Insbesondere weil bereits in der Vergangenheit Dosierungen in Aussicht gestellt wurden, jedoch bis heute kaum konkrete Projekte umgesetzt werden.</p> <p>Läbigi Stadt</p>	3; D In Koordination mit der Region wird das Thema Verkehrsmanagement / Dosierung 2016 vertieft angegangen.
<p>Der aktuell gültige Ansatz „Tempo 50 generell“ ist veraltet. Der Realität in Bern würde der Grundsatz „Tempo 30 generell“ gerechter (= Beweisumkehr für Abweichungen Tempo 50).</p> <p>Läbigi Stadt</p>	2 – Die rechtlichen Voraussetzungen sind dafür noch nicht gegeben. Es wird geprüft, ob der Ansatz als Vision ins STEK 15 aufgenommen werden soll.
<p>Wir fordern, dass Parkkarten nur noch an Personen ausgegeben werden, die über keinen Einstellplatz verfügen.</p> <p>Läbigi Stadt</p>	5 – FOA Parkierungskonzept
<p>Das STEK15 geht, je nach Kapitel, von einem Zuwachs auf ca. 150'000 EW und 205'000 Arbeitsplätzen aus! Von einem ausgeglichenen Verhältnis Einwohner/Arbeitsplätze kann keine Rede sein. Die Stadt wird damit weiterhin von einem massiven Pendlerproblem betroffen sein, welches sich zunehmend negativ auf die fussgängerfreundliche Bevölkerung und auf das Wohnen an sich auswirken wird.</p> <p>Beim Thema 'Verdichtung' ist also nicht die Zunahme der Einwohnerinnen und Einwohner als mögliches Prob-</p>	2

<p>lem zu diskutieren, sondern die weitere massive Zunahme der Arbeitsplätze, die damit entstehenden Pendlerprobleme, der Flächenverbrauch für die Arbeitsplätze und die weitere Entleerung der öffentlichen Räume und damit einhergehenden Sicherheitsprobleme insbesondere für den Fussverkehr.</p> <p>Im STEK15 wird angenommen, 'dass sich dieser Trend fortsetzt und gleichzeitig ein Bevölkerungswachstum von 13.6 % gemäss Richtplan des Kantons Bern stattfindet. Die Stadt Bern wird damit pro Tag um 3.0 Personen wachsen,.... Dazu ist festzustellen, dass gemäss den Richtplanvorgaben die Stadt ebenfalls um 3 AP pro Tag wachsen wird!</p> <p>Täglich sind ca. 55'000 – 75'000 zu Fuss Gehende unterwegs, die in der Stadt Bern leben! Mehr als 230'000 Personen steigen pro Tag am Bahnhof Bern um.</p> <p>Mit 39% der Wege, die täglich zu Fuss zurückgelegt werden, liegt der Fussverkehr weit an der Spitze des Berner Verkehrs.</p> <p>Vor dem Hintergrund dieser Fakten wird der Fussverkehr im gesamten STEK zu stiefmütterlich behandelt!</p> <p>Fussverkehr Kanton Bern</p>	<p>Nein, Richtplan spricht von Raumnutzungen, also Bewohner und Arbeitsplätze</p>
<p>Fussverkehr und Nutzungstrennung: Mit der Hierarchisierung von Räumen, die mit der Nutzungstrennung eng verbunden ist, dem weiteren Arbeitsplatzausbau in zentralen, gut erschlossenen Lagen und dem Verschieben des Wohnungsbaus an den Stadtrand wird dieser Prozess weiter gefördert.</p> <p>Kommentar: Der Fussverkehr braucht eine kleinteilige Nutzungsmischung und hat zu den lebendigen Wohnquartieren einen engen Bezug. Dieser Bezug wie auch die Bedeutung der öffentlichen Erdgeschossnutzungen fehlen in diesem Papier.</p> <p>Fussverkehr Kanton Bern</p>	<p>3 – Nutzungsmischung in Quartierstrukturen berücksichtigt – VSF</p> <p>2 – Präzisierung wird geprüft - VSF</p>
<p>Besonders bemerkenswert ist das Wachstum der Parkplatzareale von 56 % zwischen 1985 und 2009. Erfasst wurden die auf Luftbildern sichtbaren offenen Parkareale ab 10 Parkfeldern. Dieses Flächenwachstum liegt höher als jenes der Autobahnen (+48 %) und deutlich höher als jenes der Strassen und Wege ohne Autobahnen (+13 %) und der Bahn (+3 %) (Quelle BFS 2015). Zum Vergleich: in derselben Zeitspanne hat die Verkehrsleistung (Personenkilometer) beim privaten motorisierten Strassenverkehr um gut 20 % zugenommen, beim öV über 80 %. (TP5, S. 12)</p> <p>Kommentar: Es stellt sich die Frage nach der Berücksichtigung des zunehmenden Flächenbedarfs für den Fussverkehr bei der angenommenen zunehmenden Verdichtung.</p> <p>Fussverkehr Kanton Bern</p>	<p>3 – REA</p>
<p>Die grossen öV-Anteile auf S. 15 geben einen Hinweis auf die grossen Fussgängerzahlen!</p>	<p>2</p>

	<p>Fussverkehr Kanton Bern</p>	
	<p>Zu S. 17: Die Bahnhöfe Ausserholligen, Bahnhof Bern und Wankdorf gehören alle der öV Erschliessungsgüteklasse A an.</p> <p>Kommentar: Damit sind dies wichtige Verdichtungsstandorte, an denen auch Wohnungen gebaut werden sollten. Ebenso müssen die Umsteigebeziehungen massiv verbessert werden. Es kann nicht sein, dass in Ausserholligen, genau auf der wichtigen Fusswegbeziehung zum Umsteigen eine zukünftige Unter- und Überwerfung der SBB den Weg versperrt wird! Im ganzen Gebiet sind vor allem die Fusswegbeziehungen noch einmal gründlich zu überprüfen.</p> <p>Fussverkehr Kanton Bern</p>	<p>5 – Die Verkehrsplanung ist im laufenden Projekt Entflechtung Holligen vertreten. Eine Fuss-Veloverbindung muss weiterhin sichergestellt sein. Es erfolgt auch eine Koordination mit der laufenden Revision Richtplan Premium ESP Ausserholligen.</p>
	<p>Zu S. 46: „Verkehrlenkung und Dosierung zur Bewältigung des notwendigen motorisierten Verkehrs in der Stadt Bern“.</p> <p>Kommentar: Die Dosierung wird nirgends konkretisiert. Wo soll dosiert werden und zu welchen Zeiten? Bereits in früheren Jahren wurden Dosierungen versprochen, jedoch nie realisiert.</p> <p>Fussverkehr Kanton Bern</p>	<p>5 – In Koordination mit der Region wird das Thema Verkehrsmanagement / Dosierung 2016 vertieft angegangen.</p>
	<p>ESP Ausserholligen – Vorschlag für einen durchgängigen Raum Europaplatz – Murtenstrasse als Basiselement einer urbanen Gesamtentwicklung. Der Verein skizziert dabei die Ausgangslage und Lösungsansatz. Der Vorschlag sei kein Projekt, sondern eine Idee, die realisierbar erscheine.</p> <p>Quartierverein Holligen-Fischermätteli</p>	<p>5 – Die Eingabe wurde bereits im Anschluss an das letzte Forum beantwortet und wurde seitens QM3 auch bei einer Eingabe zum RGSK deponiert. Aufgrund der Flughöhe/Inhalts kann es im Konzept STEK nicht berücksichtigt werden, weil das STEK 2015 die strategischen Leitplanken zur zukünftigen räumlichen Entwicklung der Stadt Bern setzt und keine zusätzlichen Aspekte darin abgedeckt werden sollen.</p>

Themenfeld Siedlungsentwicklung nach innen und aussen

Nr.	Thema / Eingabe / Organisation	Rückmeldung STEK-Projektteam
	<p>Verdichtung & Erweiterung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Umgang mit Eigentum? Wie wird dies in den Planungsprozessen berücksichtigt? • Nachvollziehbar: Potenzialräume und Chancen werden aufgezeigt • Wo sind Gewerbegebiete berücksichtigt? • Lineare Weiterentwicklung der Arbeitsplatzentwicklung? • Liegt der Fokus auf dem Wohnen? • Sind ausgewogene Verhältnisse geschaffen? • Arbeitsplatzwachstum wird zu hoch eingestuft • Qualitative Aufwertung Grünräume soll bezeichnet und ausgewiesen werden • Siedlungsentwicklung nach innen versus Stadterweiterung = reaktiv versus aktiv • Es kommt Akzeptanz dessen zum Ausdruck, dass Verdichtung und Erweiterung parallel verfolgt werden soll. <p>Siedlungsentwicklung nach innen/Verdichtung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sind die ausgewiesenen Potenziale tatsächlich realisierbar? Stichwort Realisierungschancen? • Konzept der Chantiers wird positiv beurteilt. Stadt soll verstärkt und konzentriert Moderations- und Entwicklungsrolle einnehmen. • Es wird sehr viel über Risiken debattiert und darüber, was bei Nachverdichtung alles nicht möglich ist. Es entsteht der Eindruck, dass die Nachverdichtung mit grosser Sorgfalt zu behandeln sei. 	<p>2 – es wird von geltendem Recht ausgegangen</p> <p>3</p> <p>3 – VSF</p> <p>3 – geringerer Anstieg als Wohnbevölkerung</p> <p>3 – ja</p> <p>3 – noch nicht</p> <p>4 –geringer als Wohnbevölkerung; P</p> <p>5 – D, OA, REA oder VSF</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>2 – Es handelt sich um Annahmen, die immer einen gewissen Grad an Unsicherheiten bergen. Auch aus diesem Grund wird nicht allein auf Siedlungsverdichtung nach innen gesetzt; Nachverdichtung ist eine von mehreren Optionen.</p> <p>3</p> <p>3</p>

<p>Stadterweiterung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Warum Erweiterung im Westen statt im Osten? • Der Zwischenraum Ost wird zu negativ dargestellt. • Die Konzeption der Stadterweiterung wird generell positiv beurteilt. Die Anknüpfungspunkte an die bestehenden Siedlungsgebiete werden mit Überzeugung zur Kenntnis genommen. • Es wird hinterfragt, ob die Ausdehnung der Siedlungsfläche ausreichend dimensioniert ist (besonders im Westen). „Stadterweiterung West zu brav“ <p>Generell</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommunikation und Vermittlung einen hohen Stellenwert geben: Wachstum und Dichte stossen unter der Bevölkerung auf Ängste, Zweifel, kritische Haltungen etc. • Wachstumsbedarf und Wachstumsnotwendigkeit muss sorgfältig kommuniziert werden. • Referenzbeispiele & Lösungswege (Beispiele anderer CH-Städte) baulicher Nachverdichtung/Siedlungserweiterung gut kommunizieren. • Sind Auswirkungen auf die Infrastruktur untersucht worden - technische Infrastruktur, Schulversorgung, Grün- und Freiraum, Quartiersversorgung etc.? • Kausale Zusammenhänge verschiedener Themen in den Berichten gut hervorheben. • Mehrwertabschöpfung in der Stadt Bern wird als „Verdichtungshemmer“ beurteilt. • Inwieweit ist das Hochhauskonzept abgebildet? Wo werden Hochhäuser als Dichteakzente gesetzt? • Berichte der Teilprojekte 2 (Siedlungsentwicklung nach innen) und TP 3 (Stadterweiterung) wurden von Workshop-Teilnehmenden gewürdigt. Seriöse und profunde Arbeit, Qualität der visuellen Darstellung/Plangrafik sehr gut. • Es wurde dem Stadtplanungsamt erneut mehr Mut gewünscht; bezüglich Eingriffstiefe und Eingriffsdimensi- 	<p>2; Stadterweiterung ist auch im Osten vorgesehen.</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>4 – Umfang ist begrenzt</p> <p>3 – Ja, im Rahmen Arbeitsgruppe Querschnittsthema Infrastruktur mit Beteiligung der Verwaltung</p> <p>3 GK</p> <p>4 – Grenzen der Verdichtung haben ihren Grund v.a. im Planungsrecht.</p> <p>3 – Denkansätze des gültigen Hochhauskonzepts werden nicht in Frage gestellt</p> <p>3</p> <p>1</p>
---	--

	<p>onen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein Themenschwerpunkt setzen: wie kann tatsächlich eine höhere Einwohnerdichte erzielt werden? • Transparentes und ausdrückliches Aufzeigen der Abhängigkeiten („ganzheitlich“ – sozial, politisch, ökonomisch, ökologisch etc.), die in Verbindung zur baulichen Nachverdichtung und Stadterweiterung stehen. <p>Aus dem Forum</p>	<p>3 – grösster Hemmschuh ist das gültige Planungsrecht; Erzielung höherer Dichte erfordert vor diesem Hintergrund grösste Anstrengung und Konsens unterschiedlichster Anspruchsgruppen.</p> <p>3</p> <p>Alle diese Themen wurden am Forum 3 innerhalb der Gruppe ausdiskutiert und die Voten entsprechend aufgenommen.</p>
	<p>Im Siedlungsbereich folgt die Stadt im Wesentlichen dem RGSK II- Entwurf. Ebenso wie in diesem fehlt eine gemeinsame Erfassung des nötigen Flächenbedarfes zur Entwicklung der bestehenden Betriebe und der Bedürfnisse an die Infrastruktur. Diese Angaben sind nur mit einer konkreten Umfrage zu ermitteln und dienen einer partnerschaftlichen Entwicklung der Stadt Bern.</p> <p>Berner Wirtschaftsverbände (HIV Sektion Stadt Bern, Gewerbeverband KMU Stadt Bern, HEV Bern und Umgebung, Verband der Arbeitgeber Region Bern)</p>	<p>3 – Stufengerechte Planung; D; Arbeitsgruppe Infrastruktur der Verwaltung ist berücksichtigt</p>
	<p>Wir unterstützen die Siedlungsentwicklung in Bern West und Bern Ost. Diese Gebiete können ideal mit Verlängerung der bestehenden Tramlinien erschlossen werden. Eine Verlängerung der Tramlinie 7 Bümpliz zum Bahnhof Brünen Westside könnte zu einer sehr interessanten Option werden.</p> <p>BERNMOBIL</p>	<p>3</p>
	<p>Die Neu- oder Weiterentwicklung der Projektes „Tram Region Bern“ ist aus unserer Sicht wichtig.</p> <p>BERNMOBIL</p>	<p>3</p>
	<p>Soziale Fragen der Siedlungsentwicklung nach innen sind einzubeziehen.</p> <p>Grünes Bündnis Bern</p>	<p>3 – NHL, VSF</p>
	<p>Die mögliche Stadterweiterung im Osten von Bern hat den Nachteil einer viel schlechteren Erschliessung durch den öV. Diesen Aspekt vermissen wir in den Ausführungen.</p>	<p>2 – VMo, Langfristigkeit präzisieren</p>

<p>Grünes Bündnis Bern</p>	
<p>ABAP beantragt, dass durchmischtes und kostengünstiges Wohnen in der ganzen Stadt ein Hauptthema im STEK15 wird.</p> <p>ABAP (Arbeitsgruppe Berner Architektinnen und Planerinnen)</p>	<p>2 – P; Spielt eine wichtige Rolle, jedoch ist kostengünstiges Wohnen primär eine politische Frage</p>
<p>Aus der Definition der nachhaltigen Entwicklung müssen konkrete Handlungsanweisungen formuliert werden. So müssen alle Projekte (Einzonungen, Verdichtungen, Infrastrukturmassnahmen, Anpassungen bei den Nutzungsregeln etc.) zuerst dahingehend geprüft werden, ob die Veränderung die „natürlichen Lebensgrundlagen“ wirklich respektiert. Als Mass sollen die Anforderungen der „2000-Watt-Gesellschaft“ dienen. Dies bedeutet, dass an neue Elemente ausgesprochen hohe Anforderungen gestellt werden müssen, damit die Stadt insgesamt mittelfristig das „2000-Watt-Niveau“ erreicht. Am Beispiel der Mobilität bedeutet dies, dass ein Neubaugebiet ein Modalsplit aufweisen muss, der ganz deutlich nachhaltiger ist als der heutige Durchschnitt in der Gesamtstadt oder im Stadtteil. Nur so kann die Nachhaltigkeit der Mobilität in der Gesamtstadt wirksam positiv verändert werden.</p> <p>VCS, Regionalgruppe Bern</p>	<p>2 – NHL; Leitsätze und Handlungsfelder; Spielen zentrale Rolle im GK</p>
<p>Die durchschnittliche Wohnungsbelegung soll um mindestens 10% zunehmen. Dazu muss die Stadt geeignete Instrumente entwickeln und in ihrem Handlungsbereich (eigene Liegenschaften, Vergabe von Baurechten) sofort umsetzen.</p> <p>VCS, Regionalgruppe Bern</p>	<p>5 – D, FOA, REA; Als generelles Ziel richtig, Umsetzbarkeit nicht im STEK lösbar</p>
<p>Siedlungserweiterungen (inkl. Einzonungen/Aufzonungen innerhalb des Siedlungsraumes wie im Viererfeld/Mittelfeld) sollen nur realisiert werden, wenn diese neuen Nutzungen sehr hohen Nachhaltigkeitsstandards, insbesondere im Bereich Verkehr/Mobilität genügen.</p> <p>VCS, Regionalgruppe Bern</p>	<p>3 – gilt generell</p>
<p>➔ Stadterweiterung Ost</p> <p>Aufgrund der Unterlagen und insbesondere der Gruppen-Diskussion am Forum 3 ziehe ich folgende Schlüsse: Beide Testentwürfe berücksichtigen das Trasse der künftigen unterirdischen Autobahn A6 kaum, d.h. man geht entweder davon aus, dass dieses dannzumal (in 25 Jahren?) erstellt ist oder – dass es gar nie erstellt wird! Diese Vorgehensweise ist meines Erachtens nicht zielführend: Am STEK-Forum wurde bereits angedeutet, dass die Stadterweiterung Ost aus genau diesem Grund zeitlich zurückgestellt werde. Falls diese Stadterweiterung in einem Zeitraum von 15 bis 20 Jahren tatsächlich eine realistische Chance bekommen soll, müssten weitere Testentwürfe erarbeitet werden: stadtrandbildend oder siedlungsverbindend plus Bereich für Autobahntrasse freihalten.</p>	<p>2 – FOA; Den Feststellungen wird zugestimmt</p>

<p>Kurz gesagt: Es sind Konzepte zu erarbeiten, welche („analog Brünnen“ *) denjenigen Bereich freihalten, wo zu irgendeinem Zeitpunkt die unterirdische Autobahn erstellt werden könnte. *) in Brünnen musste man dies tun, weil die Autobahn bereits in Betrieb war, in Bern Ost könnte man das in analoger Weise berücksichtigen. Auf dieser Grundlage könnte unverzüglich mit den ersten Planungsschritten begonnen werden. Der politische Prozess würde ebenfalls entlastet, sowohl stadintern, regional als auch national (ASTRA).</p> <p>Manfred Leibundgut, dipl. Arch. ETH/SIA/FSU</p>	
<p>➔ Siedlungsentwicklung nach innen</p> <p>Im Kapitel 8.1 des Berichts zu Teilprojekt 2 werden „zukunftsfähige Planungsinstrumente“ geschildert, welche auf der bestehenden Struktur der Bauordnung aufbauen – ohne zu hinterfragen, ob diese für die planungsrechtliche Umsetzung geeignet sind? Es wird z.B. beabsichtigt, Gebäude- und Grenzabstände, Gebäudehöhen, usw. zu überprüfen.</p> <p>Die Resultate aus den „Chantiers“ werden – so ist zu hoffen – massgeschneiderte Lösungen für das betreffenden Areal resp. den Quartierteil beinhalten. Es wäre komplett falsch, diese massgeschneiderten Vorlagen in ein starres Korsett zu zwängen, d.h. mit den bisherigen Instrumenten der Bauordnung festzulegen. (Die auf S. 55 abgebildeten Fotos der ‚Planungsinstrumente Stadt Bern‘ sprechen für sich – sie sind abgegriffen und verbleicht)</p> <p>Die kantonbernische Gesetzgebung stellt dazu das Instrument der Überbauungsordnung zur Verfügung, welches in der Zonenordnung als ‚Zone mit Planungspflicht‘ festzulegen ist. Zuweilen wird diesem Instrument unterstellt, es sei zu komplex, die Umsetzung dauere zu lange und solche Vorlagen würden bei Volksabstimmungen scheitern.</p> <p>Erfahrungsgemäss scheitern solche Instrumente jedoch im politischen Prozess nicht daran, dass sie eine spezielle Ordnung darstellen, sondern an materiellen Inhalten resp. Mängeln. Mein Vorschlag zum Kapitel „Zukunfts-fähige Planungsinstrumente“ wäre deshalb:</p> <p>Massgeschneiderte Resultate aus den „Chantiers“ mittels massgeschneiderter Planungsinstrumente umsetzen.</p> <p>Manfred Leibundgut, dipl. Arch. ETH/SIA/FSU</p>	<p>2 – FOA; Den Feststellungen wird zugestimmt</p>

Themenfeld Quartierqualität und Freiraum

Nr.	Thema / Eingabe / Organisation	Rückmeldung STEK-Projektteam
	<p>Grundsätzliches</p> <ul style="list-style-type: none"> • mehr Mut zum Visionären • Grenzen sprengen, der 'grosse Wurf' ist noch nicht erkennbar • Langfristiges Denken fehlt; zukünftige Entwicklungen antizipieren, Planungen und Visionen, die über den eigentlichen Planungshorizont des STEK's hinaus gehen, in die Wege leiten bzw. in die richtigen Bahnen lenken • Aussagen aus den einzelnen TP's verschwinden im Synthesebericht • Das gute Leben in Bern' >> Was heisst das? Bern soll nicht ruhig und langweilig sein! <p>Fokus auf Quartier</p> <ul style="list-style-type: none"> • Denken und Planen auf Quartierebene wird begrüsst >> Quartierstruktur als Nukleus, Bedeutung für die Bewohner • Nutzung lokales Know-how; Vorschlag nach möglicher Zusammenarbeit Quartier und Team (bezieht sich auf Aussagen aus einzelnen TP's) <p>Nachhaltigkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wunsch nach vertiefter Betrachtung aller drei Dimensionen der Nachhaltigkeit in allen Teilprojekten • Nachhaltigkeitsthematik in Vision einfliessen lassen bzw. die einzelnen Dimensionen über die verschiedenen Teilprojekte besser miteinander verknüpfen • Aspekte ökologische Nachhaltigkeit und Biodiversität besser berücksichtigen • Umgang mit Folgen des Klimawandels im STEK abhandeln (Mitigation und Adaption) • Soziale Aspekte / Grundzüge der sozialen Nachhaltigkeit kommen in der laufenden Planung zu kurz <p>Stichworte: Migration, soziale und kulturelle Vielfalt, Stadt für alle, neue Wohnformen, Überalterung, Durchmischung, bezahlbarer Wohnraum / Wohnbaugenossenschaften, Genderfragen, Leuchtturmprojekte und Schwerpunkte vs. kleine Interventionen und Entwicklungen im Quar-</p>	<p>2</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>2 – VSF, VMo, FOA, REA, RQP 3; Formulierung wird präzisiert</p> <p>3</p> <p>3 – Zusammenarbeit erfolgt in FOA oder REA</p> <p>5 – NHL; entsprechende „Flughöhe“ Im STEK berücksichtigt</p> <p>2</p> <p>5 – Stufengerechtigkeit, in NHL berücksichtigt</p> <p>5 – P; Muss Teil einer gesamtstädtischen Strategie des GR sein</p>

	<p>tier</p> <p>Monitoring und dynamische Entwicklung</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kontinuierliches / dynamisches Monitoring mit Hilfe von Kennziffern • Dabei auch Berücksichtigung der Nachhaltigkeitsdimensionen, vor allem soziale Nachhaltigkeit • Umgang mit Unvorhergesehenem (Stichwort BLS Riedbach) <p>Einbettung in andere laufende Planungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ansiedlung und Einordnung des STEK innerhalb übergeordneter Planungen, z. B. RGSK soll präzisiert werden • Bedeutung des STEK als strategisches und zukunftsgerichtetes stadtweites Planungsinstrument wurde erkannt; untergeordnete Planungen sollen mit detaillierten und präzisen Aussagen darauf aufbauen ⇒ ggf. aufzeigen, wie die Planungen miteinander vernetzt und aufeinander abgestützt sind <p>Gemeindegrenzen / Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden</p> <ul style="list-style-type: none"> • über Gemeindegrenzen hinweg denken • Entwicklungen miteinander abstimmen, Synergien nutzen (Stichwort Infrastrukturen) <p>Weitere intensiv diskutierte Themen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Freudenbergerplatz • Aareraum, einschl. geplanter Nutzungen und Anbindungen • ESP Ausserholligen • Wachstum Arbeitsplätze • Umgang mit Konflikt Baukultur und energetische Sanierung <p>Aus dem Forum</p>	<p>2</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>3</p> <p>3 – Das STEK 2015 ist eingebettet in die Strategie und Zielsetzung der Region (RGSK, kantonale Richtplanung etc.)</p> <p>3</p>
	<p>Die Eingabe der Integrationskommission Stadt Bern wird hier nicht Wort für Wort wiedergegeben, be-</p>	<p>5 – D; Die Eingabe stellt eine ausführli-</p>

<p>inhalten aber im Kern die folgenden Aspekte und Forderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Soziale Nachhaltigkeit sicherstellen - Monitoring-Systeme um sozialräumliche Entwicklungen zu erfassen - Integration der Schlussfolgerungen der Stadtteilkonferenz 2013 ins STEK - konkrete Vorschläge zur Verknüpfung der Massnahmen des Planungsinstrumentes Integration konkret 2014-2017 mit STEK <p>Einige Bemerkungen decken sich zudem mit der Eingabe des Grünen Bündnis Bern (vgl. S. 6).</p> <p>Integrationskommission Stadt Bern</p>	<p>che Auslegeordnung der Möglichkeiten konkreter Integrationsmassnahmen dar. Die Eingabe kann daher und aufgrund des Detailgrades nicht vollumfänglich berücksichtigt werden, weil das STEK 2015 die strategischen Leitplanken zur zukünftigen räumlichen Entwicklung der Stadt Bern setzt und keine zusätzlichen Aspekte darin abgedeckt werden sollen. Dennoch werden einige Aspekte zur Kenntnis genommen und im STEK umsetzbare Eingaben übernommen. Insbesondere bei der Umsetzung der aus dem STEK erfolgenden Massnahmen können die Bemerkungen zusätzlich nochmals evaluiert und berücksichtigt werden.</p>
<p>Es ist uns bekannt, dass aus Sicht der Stadtplanung das Areal des Depots Eigerplatz verdichtet und/oder umstrukturiert werden soll. BERNMOBIL benötigt den vorhandenen Raum für das Abstellen und den Unterhalt der Fahrzeuge sowie für die Verwaltung und weitere Abteilungen. Ein Ersatz der gesamten Anlage an einem neuen Ort oder eine Kombination unserer Anlagen mit einer Überbauung (Stichwort Kalkbreite) würde bei uns zu erheblichen Mehrkosten führen, die berücksichtigt werden müssen.</p> <p>BERNMOBIL</p>	<p>3</p>
<p>Bei einem Ausbau des Tramnetzes werden die vorhandenen Tramdepots auch mit einem Vollausbau des Tramdepot Bolligenstrasse nicht mehr genügen. BERNMOBIL benötigt deshalb längerfristig ein zusätzliches Areal idealerweise im Westen der Stadt Bern in der Grösse von etwa 3 bis 6 ha.</p> <p>BERNMOBIL</p>	<p>2 – FOA</p>
<p>Unsere Überlegungen zum Eigerplatz und zu einem neuen Standort können sie dem beigefügten Dokument entnehmen, das wir bereits der Stadt- und Verkehrsplanung abgegeben haben.</p> <p>BERNMOBIL</p>	<p>2 – FOA</p>

	<p>Die Zwischenergebnisse des Teilprojektes „Quartierzentren und Quartierstruktur“ werten wir als sehr positiv. Hier werden soziale und räumliche Fragen zusammen bearbeitet, die Erkenntnisse fliessen aber zu wenig in das Gesamtkonzept ein und erscheinen vielmehr als „nice-to-have“, falls es dann zum Rest passt.</p> <p>Grünes Bündnis Bern</p>	2
	<p>In diesem Teilprojekt des STEK sind gezielte Massnahmen gegen die Gentrifizierung aufzuzeigen.</p> <p>Grünes Bündnis Bern</p>	2 – NHL, VSF; Thema wird im Rahmen der Querschnittsbetrachtung Nachhaltigkeit berücksichtigt.
	<ul style="list-style-type: none"> - Pro Stadtteil bräuchte es ein Jugendzentrum (ca. 120-180m2), in dem Veranstaltungen bis 300 Personen durchgeführt werden können. Der Raum sollte möglichst multifunktional sein. - Er braucht kleine quartierbezogene Treffpunkte für Jugendliche (ca. 40-60 m2) im Einzugebiet der Oberstufen-Schulhäuser. Dabei sind auch Zwischennutzungen denkbar. - Wichtig für Jugendliche sind öffentliche Räume im Quartier (Plätze / Parks / Spielplätze, Sportplätze / Schaulhausplätze). <p>Trägerverein für die offene Jugendarbeit der Stadt Bern</p>	2 – D, RQP, FOA unter Einbezug bspw. der Spielplatzplanung Stadt Bern;
	<p>Zielsetzung: Die Formulierung für „Gutes Leben in der Stadt Bern“ muss noch verbessert werden. So sind wir der Ansicht, dass die Merkmale „sauber“ und „ruhig“ mit den Formulierungen aus dem Einführungsteil abgestimmt werden müssen. Sie widersprechen den Merkmalen einer urbanen und lebendigen Stadt diametral.</p> <p>Quartiermitwirkung Stadtteil 3</p>	2 – “urban und lebendig“ heisst nicht zwingend “schmutzig und laut“; Attribute “sauber und ruhig“ werden aufgrund ihrer potenziellen Fehldeutung präzisiert.
	<p>Ansatz:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Neueinteilung der Räume in die 3 vorgeschlagenen Massstab-Ebenen begrüssen wir grundsätzlich. - Nicht einverstanden sind wir mit dem „Funktionalen Raum“ Südwestviertel. Er ist schlicht zu gross (über 27'000) Einwohner und umfasst derart verschiedene Nachbarschaften (Kleinquartiere), dass aus unserer Sicht allgemeingültige Aussagen zu diesem Funktionalen Raum nicht möglich sind. Schon heute haben Bewohner dieser Quartiere oft Schwierigkeiten; sich mit ihrer Wohnumgebung zu identifizieren. Die Orientierung zur (oberen) Innenstadt ist sehr stark. Wir fordern, dass diese Einteilung und die daraus zu 2/3 folgernden Massnahmen noch einmal mit uns diskutiert werden. Wir sehen die STEK-Diskussion als eine Chance an, dass diese 	3 – RQP

	<p>Quartiere mehr Identität erhalten können.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Weiter vermissen wir Ansätze bzw. Instrumente, welche die Ansiedlung/ Sicherung von Läden (Konsumgüterversorgung täglich und wöchentlich) ermöglichen. Im Konzept erscheinen diese als Vorschläge und im Teilprojekt 4 als Massnahmen. Wir fordern, dass die Zuständigkeit und mögliche Instrumente dafür ins Konzept aufgenommen werden. Aus unserer Erfahrung ist dies eine schwierige Aufgabe, für welche die Stadt ihre klare Zuständigkeit und die notwendigen Ressourcen stellen muss. - Der funktionale Raum „Europaplatz“ mit 7 Nachbarschaften finden wir eine gute Arbeitsgrundlage. Damit kann die von uns schon vielfach geforderte und dringend notwendige Öffnung zwischen den heutigen Stadtteilen 3 und 6 („Bethlehem/ Stöckacker“ und „Holligen“) weitergedacht und umgesetzt werden. So muss die Durchgängigkeit verbessert und eine Vernetzung der Nachbarschaften angestrebt werden. 	<p>5 – FOA zur Revision Bauordnung und in RQP</p> <p>3 – siehe laufende Revision Richtplanung Ausserholligen</p>
	<ul style="list-style-type: none"> - In der Beilage erhalten Sie zudem unsere Ergänzungen zu den Massnahmen aus dem TP 4. Sie umfassen die drei „funktionalen Räume“ aus dem Stadtteil 3. Nachfolgend werden die in der genannten Beilage aufgeführten Hinweise aufgeführt und Stellung dazu genommen: - zu 5.9 <i>Marzili Schönau</i> „Aareraum: Prüfung Installation temporärer Infrastruktur in Sommermonaten“ = Beispiele? „Versorgung: 19 Standorte im Einzugsbereich, jedoch topographisch kritisch“ = muss gut bearbeitet werden. „Soziale Infrastruktur: Prüfung Ansiedlung in Kombination mit Defizitraum Sulgenbach“ = südlich Schönau = Gaswerkareal? - zu 5.10 <i>Südwestviertel (zwischen Bahnhof, Sandrain und Holligen)</i> „Zentren/Ankerpunkte“ = Quartierzentrum Brunnmatt mit Überbauung Meinen fehlt = neue Massnahme. „Grüne, öffentliche Räume“ = Stadtteilpark bei Überbauung Mutach = neue Massnahme „Prüfung Ansiedlung wöB Köniz Umfeld Vidmarhallen“ = hier grosser “SPAR“ vorhanden; weiterer Laden möglich/sinnvoll? „Mitnutzung Schulareal Steigerhubel als Spielmöglichkeit“ = Sanierung Aussenraum Steigerhubel vorgesehen. 	<p>FOA 2</p> <p>FOA, RQP</p> <p>1 FOA, REA 5 – FOA</p> <p>FOA, REA</p>

<p>- zu 5.11 Europaplatz</p> <p>„Rolle und Funktion: (...) Die bisher fragmentierten Nachbarschaften wachsen über neue hochwertige Verknüpfungen aneinander.“ = wichtig: öV-Haltestellen sollen besser kombiniert werden.</p> <p>„Zentren/Ankerpunkte: Passerelle nach Weyermannshaus; Referenz Hardbrücke Zürich“ = Hardbrücke ist vielbefahrene Strasse</p> <p>„Mobilität – Ausbau Bahnhof Stöckacker zu Mobilitätsknotenpunkt (...)“ = z.B. indem er mit SBB-Haltestelle Ausserholligen zusammengebunden wird.</p> <p>„Einrichtung Bike+Ride-Stellplätze an Bahnhof Ausserholligen“ = Europaplatz?</p> <p>Quartiermitwirkung Stadtteil 3</p>	<p>5 – FOA</p> <p>1 – wird präzisiert</p> <p>FOA; Verweis auf Revision Richtplanung Ausserholligen</p> <p>FOA – Parkierungskonzept</p>
<p>Gebiete mit grossem Arbeitsplatzüberhang sind unbedingt auszugleichen. In diesen Gebieten muss aufgezeigt werden, wie Umnutzungen (Arbeitsplätze zu Wohnungen) vorgenommen werden können. Das Wohnen muss über die ganze Stadt besser verteilt werden. Und vor allem sind auch Wohnstandorte an gut erschlossenen Lagen zu schaffen. Eine weitere Verlegung der Wohnungen an den Standrand wird abgelehnt. Zum anderen ist darauf zu achten, dass alle Gebiete eine soziale Durchmischung aufweisen.</p> <p>Fussverkehr Kanton Bern</p>	<p>2</p>