



Änderung Zonenplan Brückenkopf West Sandrainstrasse 12 und Teilrevision der Bauordnung

**Aufhebung Baulinienplan für die Westzufahrt
zur Monbijoubrücke mit Bauklassenänderung
Teilplan A vom 21. November 1961 inkl. der
Änderungen vom 15. Januar 1963 und
vom 10. Mai 1967**

**Geringfügige Änderung Baulinienplan für die
Westzufahrt zur Monbijoubrücke mit
Bauklassenänderung Teilplan B vom
10. September 1963**

**Änderung Baulinienplan der Stadt Bern
vom 10. Februar 2021**

Mitwirkungsbericht

Stand: 31. März 2022

Inhaltsverzeichnis

Mitwirkungsbericht	1
1. Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung	3
1.1 Verfahren	3
1.2 Planungssperimeter	3
1.3 Zweck der Planung	4
2. Statistische Auswertung der Mitwirkungseingaben	5
3. Inhaltliche Auswertung der Mitwirkungseingaben	6
3.1 Allgemeine Bemerkungen	6
3.2 Prozess	7
3.3 Abhängigkeit Planungsvorlagen ZPP 1 & ZPP 2	8
3.4 Perimeter und Sektoren	9
3.5 Bebauung	9
3.6 Landschaftsraum / Freiraum	10
3.7 Ökologie / Klima	11
3.8 Erschliessung / Mobilität	11
3.9 Soziologie	17
3.10 Wohnraum	17

1. Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung

1.1 Verfahren

Die Stadt Bern hat zu nachstehender Planungsvorlage vom 1. Juli – 15. September 2021 eine öffentliche Mitwirkung durchgeführt:

*Änderung Zonenplan
Brückenkopf West
Sandrainstrasse 12
und Teilrevision der Bauordnung*

Aufhebung Baulinienplan für die Westzufahrt zur Monbijoubrücke mit Bauklassenänderung Teilplan A vom 21. November 1961 inkl. der Änderung vom 15. Januar 1963 und vom 10. Mai 1967

Geringfügige Änderung Baulinienplan für die Westzufahrt zur Monbijoubrücke mit Bauklassenänderung Teilplan B vom 10. September 1963

Änderung Baulinienplan der Stadt Bern vom 10. Februar 2021

Am 28. Juni 2021 wurde die Planung durch einen Vertreter des Stadtplanungsamtes der QM3 vorgestellt und erklärt. Am 23. August 2021 fand mit der QM3 eine Runde zur Beantwortung von Fragen statt.

Im Stadtplanungsamt, bei der BauStelle sowie im Internet unter www.bern.ch/mitwirkungen konnten während der öffentlichen Mitwirkung folgende Unterlagen zur Planung eingesehen werden. Die Bezeichnung der Dokumente wurde nach der öffentlichen Mitwirkung teilweise leicht angepasst (nachstehend Bezeichnung der Dokumente der öffentlichen Mitwirkung):

Dokumente der Auflage

- **Zone mit Planungspflicht (ZPP) 2 Sandrainstrasse 12 (Brückenkopf West)**
Änderung der baurechtlichen Grundordnung
Plan Nr. 1479/1 vom 01. Juni 2021
- **Bauordnung der Stadt Bern (BO) – Änderung**
Zone mit Planungspflicht 2 - Sandrainstrasse 12 (Brückenkopf West):
Bauordnung der Stadt Bern vom 24. September 2006 (BO; SSSB 721.1);
Teilrevision
vom 01. Juni 2021
- **Erläuterungs- und Raumplanungsbericht nach Art. 47 RPV**
Zone mit Planungspflicht (ZPP) 2
Sandrainstrasse 12 (Brückenkopf West)

Aufhebung Baulinienplan für die Westzufahrt zur Monbijoubrücke mit Bauklassenänderung Teilplan A vom 21. November 1961 inkl. Der Änderungen vom 15. Januar 1963 und vom 10. Mai 1967

Geringfügige Änderung Baulinienplan für die Westzufahrt zur Monbijoubrücke mit Bauklassenänderung Teilplan B vom 10. September 1963
Änderung Baulinienplan der Stadt Bern vom 10. Februar 2021
vom 01. Juni 2021

- **Aufzuhebender Baulinienplan für die Westzufahrt zur Monbijoubrücke mit Bauklassenänderung Teilplan A**
vom 21. November 1961
- **Baulinienplan für die Westzufahrt zur Monbijoubrücke mit Bauklassenänderung Teilplan B**
Geringfügige Änderung
Plan Nr. 1479/2 vom 01. Juni 2021
- **Baulinienplan der Stadt Bern**
Änderung im Bereich Teilplan 11
Plan Nr. 1460/43 vom 01. Juni 2021

Beilagen zur Planungsvorlage

- **Gaswerk Areal, Vertiefungsphase Erschliessung und Verkehr**
vom 27. März 2015

Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung waren die «Dokumente der Auflage». Die «Beilagen zur Planungsvorlage» dienten ausschliesslich der Information.

Zeitgleich zu oben genannter öffentlicher Mitwirkung fand die öffentliche Mitwirkung zur Planungsvorlage zum Gaswerkareal (ZPP 1 – Sandrainstrasse 3 - 39 – Gaswerkareal) statt. Zwischen den beiden Planungsvorlagen bestehen keine verbindlichen Abhängigkeiten aber ein grosses Synergiepotenzial.

1.2 Planungser perimeter

Der Planungser perimeter liegt an der Eigerstrasse am sogenannten Brückenkopf West. Er umfasst eine Fläche von rund 9 250 m². Betroffen sind die Parzellen GBBI -Nrn. 3/676, 3/862, 3/3153, 3/3234, 3/3547 und Teile der Parzelle Nr 3/962 (Zum Zeitpunkt der öffentlichen Mitwirkung war die gesamte Parzelle Nr 3/962 im Wirkungsbereich der ZPP enthalten. Teile der Parzelle wurden im Anschluss aufgrund neuer Erkenntnisse aus dem Wirkungsbereich entlassen.). Die Parzellen befinden sich im Eigentum der Brückenkopf Bern AG (BBAG) und des Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik der Stadt Bern. Im Bereich der Eigerstrasse verfügt die BBAG über ein Baurecht (Parzelle GBBI -Nr. 3/3548) auf der Parzelle der Stadt Bern.

1.3 Zweck der Planung

Die Brückenkopf Bern AG und die Stadt Bern beabsichtigten die bestehende Bebauung im Planungsperimeter baulich zu verdichten, gestalterisch aufzuwerten und eine attraktive Verbindung zwischen der Stadt- und der Schwemmebene für den Fuss- und Veloverkehr zu schaffen.

Mit der Planungsvorlage soll die angestrebte Arealentwicklung planungs- und baurechtlich ermöglicht werden.

Die Planungsvorlage basiert auf den Erkenntnissen eines umfassenden und umsichtigen Planungsprozesses sowie unter Berücksichtigung der übergeordneten Planungen.

2. Statistische Auswertung der Mitwirkungseingaben

Vereine, Verbände

- V-1: Berner Heimatschutz, Region Bern Mittelland
- V-2: Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen
- V-3: Interessengemeinschaft Bern des Regionalverbandes Bern-Solothurn von Wohnbaugenossenschaften Schweiz
- V-4: Quartiermitwirkung Stadtteil 3
- V-5: Regionalgruppe Bern des Verkehrsclubs der Schweiz

Parteien

- P-1: Grüne Freie Liste Bern, Sektion der Grünen Kanton Bern
- P-2: Grünliberale Partei der Stadt Bern
- P-3: Sozialdemokratische Partei der Stadt Bern

Private

- O-1: H.B. und H.M.
- O-2: W.M. und W.R.

3. Inhaltliche Auswertung der Mitwirkungseingaben

Nachstehend sind die zur Planungsvorlage eingegangenen Eingaben aufgeführt. Die Eingabetexte wurden zum besseren Verständnis teilweise marginal angepasst. Die Inhalte wurden dadurch nicht verändert. Aufgrund der zu den Planungsvorlagen «Gaswerkareal» und «Brückenkopf West» gemeinsam durchgeführten Mitwirkung, können sich Texte in diesem Bericht auch auf das Gaswerkareal beziehen.

In der Spalte Stellungnahme ist dargelegt, wie die Stadt die Anliegen bei der Überarbeitung der Planungsvorlage und in der weiteren Planung berücksichtigt. Die Kurzzeichen in der Spalte haben folgende Bedeutung:

A: Abgelehnt

Der Anregung konnte nicht entsprochen werden. In den dazugehörigen Anmerkungen wird aufgezeigt, warum eine Berücksichtigung des Anliegens nicht zweckmässig ist.

B: Berücksichtigt

Das Anliegen wurde nach der öffentlichen Mitwirkung in die Planung aufgenommen, ihm wurde bereits entsprochen oder es wird in der weiteren Planung berücksichtigt.

K: 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.

W: Weiteres

Das Anliegen ist nicht Gegenstand der eigentlichen Planungsvorlage. In der Spalte «Stellungnahme» wird aufgezeigt, wie mit dem Anliegen umgegangen wird.

3.1 Allgemeine Bemerkungen

Nr.	ID	Stichwort	Eingabe	Stellungnahme	
1	V-4	Grundsätzliche Zustimmung zur Planung	Eine Mehrheit der QM3 begrüsst grundsätzlich die beiden ZPPs (ZPP 1 & ZPP 2).	K	Besten Dank für die positive Rückmeldung
2	P-3	Grundsätzliche Zustimmung zur Planung	Die SP Stadt Bern begrüsst, dass mit den beiden Zonen mit Planungspflicht ZPP 1 und ZPP 2 die Basis für die Entwicklung eines urbanen Quartiers mit Mischnutzung gelegt werden soll. Von grosser Bedeutung ist für uns, dass die Stadt alle möglichen Vorkehrungen unternimmt, damit der Gaskessel an seinem heutigen Standort mit der heutigen Nutzung erhalten bleiben kann und nicht Nutzungskonflikten zum Opfer fallen wird.	K	Besten Dank für die positive Rückmeldung
3	V-2	Verzicht auf Siedlungserweiterung Dies ist nur ein Bruchteil der Themen welche vom geplanten Vorhaben tangiert werden. Weitere Themen, auf die in der vorliegenden Stellungnahme nicht detailliert eingegangen wird, sind Auswirkungen auf das Stadtklima, Naturschutz und Ökologie, Verkehrsplanung, Denkmalpflege und Stadtsoziologie. Aus den dargelegten Gründen empfehlen wir, auf die vorliegende, geplante Siedlungserweiterung im Bereich Brückenkopf West und im Gaswerkareal zu verzichten. Grundsätzlich erachten wir eine Weiterentwicklung des Landschaftsraumes in diesem Bereich als möglich. Diese bedingt jedoch einen sensibleren und	A	Eine Siedlungsentwicklung auf dem Gaswerkareal entspricht dem Ziel der Siedlungsentwicklung nach Innen gemäss Artikel 2a Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979 [RPG; SR 700]. Mit dem Eintrag «Prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen aus kantonaler Sicht» aus dem kantonalen Richtplan 2030 ist sichergestellt, dass die Eignung des Gaswerkareals für die Siedlungsentwicklung vorhanden ist und dem Vorhaben keine übergeordneten Interessen entgegenstehen. Die Rahmenbedingungen für eine bauliche Entwicklung des Areals

Nr.	ID	Stichwort	Eingabe	Stellungnahme
			kleinmassstäblicheren Umgang mit der wertvollen landschaftlichen, ökologischen und historischen Situation und sollte den aktuellen sowie künftigen Anforderungen an einen städtischen Naherholungsraum Rechnung tragen.	<p>wurden in den kommunalen Konzepten weiter verfeinert (z.B. Stadtentwicklungskonzept 2016) und die Legitimation einer Entwicklung dadurch auch bestätigt.</p> <p>Ausserdem war die Schwemmebene bis in die 1960er Jahre stark bebaut (Gaswerk).</p> <p>Das Areal Brückenkopf West ist im Stadtentwicklungskonzept Bern 2016 als «Chantier» ausgewiesen. Chantiers sind Gebiete mit einem hohen Entwicklungspotenzial. Die Entwicklungsabsichten sind kommunal abgestimmt und legitimiert.</p>

3.2 Prozess

Nr.	ID	Stichwort	Eingabe	Stellungnahme
4	V-2	Sistierung Mitwirkung	Die öffentliche Mitwirkung läuft vom 01. Juli 2021 bis zum 15. September 2021. Gleichzeitig wurde bereits ein städtebaulicher Wettbewerb zum Areal ausgeschrieben, welcher erst im Oktober oder November 2021 juriert und anschliessend veröffentlicht werden soll. Eine detaillierte Stellungnahme zu den aufgelegten Dokumenten ist ohne Kenntnis des Wettbewerbsergebnisses nicht möglich. Daher sollte die Mitwirkung bis nach der Jurierung sistiert werden. Der BSLA möchte zum Wettbewerbsergebnis Stellung nehmen können. Die abgegebene Stellungnahme bezieht sich deshalb vor allem auf übergeordnete Themen.	<p>K/A</p> <p>Für die Entwicklung des Gaswerkareals und des Brückenkopfs West wurde bewusst das Instrument der ZPP gewählt. Mit den ZPPs werden die wesentlichen Eckwerte der Arealentwicklungen definiert. Sie lassen Spielraum für nachgelagerte Arbeitsschritte offen. Der städtebauliche Ideenwettbewerb dient nun einerseits der Verifikation der Festlegungen in den ZPPs und andererseits der Vorbereitung für die nachfolgenden Planungsschritte (eine Zone mit Planungspflicht erfordert anschliessend den Erlass einer Überbauungsordnung, eines Projektwettbewerb nach SIA 142 oder ein anderes Vorgehen nach Artikel 93 Baugesetz vom 9. Juni 1985 [BauG; BSG 721.0]).</p> <p>Da der städtebauliche Ideenwettbewerb nach SIA 142 durchgeführt und eine hochqualifizierte Jury eingesetzt wurde, ist die Qualität sichergestellt.</p> <p>Durch die Parallelschaltung von städtebaulichem Ideenwettbewerb und Erarbeitung Planungsinstrument soll die Entwicklungsdauer reduziert werden. Eine Sistierung der Mitwirkung wäre nicht sinnvoll.</p>
5	O-1	Ungünstiger Zeitpunkt der	Zunächst möchten wir anmerken, dass wir den Zeitpunkt der Veröffentlichung, nämlich genau vor den Sommerferien, als	<p>K</p> <p>Dem Startzeitpunkt vor den Sommerferien wurde mit einer verlängerten Mitwirkungsfrist Rechnung getragen. Anstatt der</p>

Nr.	ID	Stichwort	Eingabe	Stellungnahme
		Mitwirkung	Versuch werten, möglichst wenige Anregungen für diese wichtige, erste Projektstufe zu erhalten. Das finden wir in höchstem Masse bedauerlich. Es müsste im Interesse der Stadt sein, möglichst viele Anregungen für ein Bauprojekt dieser Grösse und in dieser zentralen Lage zu erhalten.	üblichen 30 Tage wurde eine Frist von 77 Tagen gewährt (1. Juli – 15. September).

3.3 Abhängigkeit Planungsvorlagen ZPP 1 & ZPP 2

Nr.	ID	Stichwort	Eingabe	Stellungnahme
6	P-1	Separate Planungsvorlagen	Wir erachten es als richtig, dass die Planung in dem Bereich in zwei ZPPs aufgeteilt wird, die weitgehend unabhängig funktionieren.	K Besten Dank für die positive Rückmeldung
7	P-1	Auslagerung Spielfläche	Für die im Brückenkopf geplanten Familienwohnungen gibt es innerhalb der ZPP 2 keinen Platz für eine grössere Spielfläche gemäss Baugesetz; in der ZPP 2 soll geregelt werden, dass die Spielfläche in die ZPP 1 ausgelagert werden kann.	B/A Die Erstellung der erforderlichen grösseren Spielfläche für die Bebauung am Brückenkopf West auf dem Gaswerkareal ist vorgesehen. Sie soll durch einen Dienstbarkeitsvertrag nach der Abstimmung zur ZPP gesichert werden. Eine Aufnahme der Vorgabe in die ZPP 2 ist nicht zweckmässig, da dadurch unnötige Abhängigkeiten zwischen der ZPP 1 und der ZPP 2 geschaffen würden. Da die Stadt Eigentümerin des Gaswerkareals ist, kann jederzeit ein Dienstbarkeitsvertrag abgeschlossen werden. Die Auslagerung der Spielfläche könnte auch vorgenommen werden, wenn die Entwicklung auf dem Gaswerkareal nicht erfolgen würde.
8	P-1	Auslagerung Parkierung	Die Planung auf dem Gaswerkareal geht davon aus, dass nur eine reduzierte Anzahl Autoparkplätze bereitgestellt werden und dass diese im Sockel des Brückenkopfes zu Verfügung stehen. Dies soll in der ZPP 2 sichergestellt werden.	B/A Die Erstellung eines Teils der Abstellplätze für die ZPP 1 im Sockel des Brückenkopfes West ist vorgesehen und wird durch einen Dienstbarkeitsvertrag gesichert werden. Eine Aufnahme der Vorgabe in die ZPP 2 ist nicht zweckmässig, da dadurch unnötige planungsrechtliche Abhängigkeiten zwischen der ZPP 1 und der ZPP 2 geschaffen würden. Die Anordnung der Parkplätze im Sockel des Brückenkopfes wäre auch möglich, wenn die ZPP 2 nicht rechtsgültig würde.

3.4 Perimeter und Sektoren

Nr.	ID	Stichwort	Eingabe	Stellungnahme
9	V-1	Ausweitung Perimeter / Einbezug Brückenkopf West / Nutzungs- und Gestaltungsplan	<p>Als sehr schwierig betrachten wir die losgelöste Festsetzung des Bauvorhabens am Brückenkopf West. Die Möglichkeit der Bebauung stützen wir, doch sind wir auch hier der Auffassung, dass sich die Wahl des Perimeters mehr an Interessen Privater hält, statt die städtebaulichen Gegebenheiten und Bedingungen zu formulieren, welche dann Private einzuhalten haben. Aus unserer Sicht wäre es sinnvoll, den Perimeter bis zur Monbijoustrasse stadteinwärts zu erweitern. Dabei gilt es, das Augenmerk auf die Gestaltung des heute eher unwirtschaftlichen Strassenraums inkl. der Unterführung unter der Monbijoustrasse zu legen. Bei den Bauten entlang der Eigerstrasse besteht aus unserer Sicht ein Verdichtungspotenzial - auch in die Höhe. Dass unter dieser Auslegung das Vorhaben am Brückenkopf West ohne Einbezug der Baupotenziale entlang der Eigerstrasse definiert werden soll, ist nicht schlüssig und verfehlt.</p> <p>> Der Perimeter der ZPP 2 ist zu erweitern. Der Brückenkopf West kann wie vorgesehen als «Sektor 2.1» innerhalb der ZPP 2 gleichwohl festgelegt werden. Die Festlegungen der «Sektoren» müssen jedoch zwingend auf einem Nutzungs- und Gestaltungsplan der gesamten ZPP 2 basieren.</p>	<p>A</p> <p>Eine Ausdehnung des Wirkungsbereichs nach Westen ist nicht zweckmässig, da in jenen Bereichen keine Entwicklungsabsichten im Zusammenhang mit dem Brückenkopf West bestehen.</p> <p>Die übergeordnete Einbettung der Arealentwicklung ist durch die kantonalen (z.B. Kantonaler Richtplan), überkommunalen (z.B. RGSK 2021/Agglomerationsprogramm 4) und die kommunalen Planungen (z.B. STEK 2016) in hohem Masse gegeben. Ein übergeordneter Nutzungs- und Gestaltungsplan ist somit als Grundlage für die ZPP nicht erforderlich.</p>

3.5 Bebauung

Nr.	ID	Stichwort	Eingabe	Stellungnahme
10	P-1	Hochhaus aus Planungszweck streichen	<p>Wir beantragen, dass der zweite Satzteil im Planungszweck (mit einem Hochhaus zur Akzentuierung der strategisch bedeutenden Lage) gestrichen wird; ein Hochhaus ist an dieser Lage eine Option, jedoch kein feststehendes Ziel. Die „strategisch bedeutende Lage“ (inwiefern?) zeichnet sich in erster Linie durch ihre Exponiertheit aus; die Monbijoubrücke setzt in der Aussicht von der Altstadt aus einen markanten Akzent, der sich jedoch gut in das Gesamtbild einordnet – ob das der in der ZPP 2 praktisch geforderte „Hochpunkt“ auch leisten kann, scheint uns fraglich. Der städtebauliche Wettbewerb wird dazu hoffentlich mehr Informationen liefern. Vielleicht auch betreffend der Fläche nördlich des Brückenkopfes – hier erachten wir das Maximalmass von 200m² als zu einschränkend wenn es z. Bsp. darum geht, die Fläche mit einem Terrassenrestaurant zu aktivieren, 300-400m² wären wohl vertretbar.</p>	<p>B/A/K</p> <p>Das Hochhaus wurde aus dem Planungszweck gestrichen, das Wort «strategisch» durch «städtebaulich» ersetzt. Die städtebauliche Bedeutung des Areals – welche sich aus der Lage zwischen Stadt- und Schwemmebene ergibt – soll im Planungszweck festgehalten bleiben.</p> <p>Der Hinweis zur Terrasse wurde zur Kenntnis genommen.</p>

Nr.	ID	Stichwort	Eingabe	Stellungnahme
11	V-4	Gestaltung und Gebäudehöhen	Der Gestaltung des Brückenkopfs ist besondere Beachtung zu schenken, vor allem bezüglich Höhe der Gebäude und deren Aussenwirkung.	B Die städtebauliche Bedeutung des Brückenkopfs ist der Stadt bewusst. Die Qualitätssicherung in der weiteren Planung soll durch einen Projekt- oder Gesamtleistungswettbewerb nach SIA Ordnung 142 erfolgen.

3.6 Landschaftsraum / Freiraum

Nr.	ID	Stichwort	Eingabe	Stellungnahme
12	V-2	Konflikt Aaretalschutzvorschriften	Die städtische Bauordnung fordert in Artikel 72.1 die «Erhaltung der besonderen Schönheit der kleinstmässig überbauten sowie stark durchgrüneten Aaretalhänge». Die geplante Siedlungsentwicklung verstösst in hohem Masse gegen diese Zielsetzung. Die Wahrnehmung der Aareufer in der Stadt Bern und der markanten topographischen Lage der Altstadt wird durch den geplanten baulichen Eingriff in den geschützten Landschaftsraum in fachlich und rechtlich unververtretbarem Masse beeinträchtigt. Zudem wird der Zusammenhang des Aaretals als Naturraum zunehmend und nachhaltig zerstört. Im Weiteren hat die geplante Siedlungsentwicklung negative präjudizielle Auswirkungen auf den gesamten Aareraum in der Stadt Bern, sodass auch an anderen Orten künftig grössere bauliche Entwicklungen möglich wären. Dies widerspricht eindeutig der planerischen Tradition der Stadt Bern, deren zentrales Anliegen seit Jahrzehnten der integrale Schutz des durchgrüneten, das positive Stadtbild prägenden Aaretalraumes ist.	K Für das Gaswerkareal bestehen verschiedene Grundlagen, wie zum Beispiel das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK, der kantonale Richtplan, die Bauordnung und das Stadtentwicklungskonzept STEK 2016, in welchen eine bauliche Entwicklung auf den Flächen vorgesehen ist. Die geplante Entwicklung erfolgt auf Flächen, die bereits heute der Bauzone zugewiesen sind. Mit entsprechenden Vorschriften in den Gestaltungs- und Erschliessungsgrundsätzen der ZPP, mit dem städtebaulichen Ideenwettbewerb und weiteren qualitätssichernden Verfahren wird eine hochwertige Einpassung der neuen Bebauung in den Aareraum und in das Stadtbild sichergestellt. Zudem sind gemäss den ZPP-Vorschriften auch der Erhalt oder Ersatz der vorhandenen Naturwerte im direkten Umfeld der Arealentwicklung Gaswerkareal nachzuweisen. Der durchgehende Grünraum entlang der Aare wird trotz neuer Bebauung auch weiterhin erhalten bleiben.
13	V-2	Aufwertung des Brückenkopfs	Die kleine Grünanlage ist für das Erscheinungsbild des Eingangs zum Monbijou-Mattenhofquartiers sehr wichtig. Sie ist von weither sichtbar, so zum Beispiel auch der für den Tourismus bedeutenden Bundesterrasse aus. Die Grünanlage sollte deshalb nicht überbaut werden. Ebenso sollten die bestehenden Bauten, die bereits heute diesen Ort wenig vorteilhaft dominieren, nicht weiter erhöht werden. Vielmehr wäre hier eine grünplanerische Aufwertung des Strassenraumes notwendig, welche die bestehenden Bauten besser ins Stadtbild integriert.	B/K Gemäss den ZPP-Vorschriften soll die Plattform weitgehend von einer Bebauung frei und als öffentlicher Platz zugänglich gehalten werden. Auf der Plattform ist daher maximal eine eingeschossige Baute mit einer Grundfläche von 200 m ² zulässig. Die Randbereiche der Strasse sind bereits heute stark unterbaut. Die Möglichkeit einer grünplanerischen Aufwertung ist daher bescheiden. Eine Aufwertung wird dennoch

Nr.	ID	Stichwort	Eingabe	Stellungnahme
				angestrebt.

3.7 Ökologie / Klima

Nr.	ID	Stichwort	Eingabe	Stellungnahme
14	V-4	Berücksichtigung Klima	Die Auswirkungen der Bebauungen sollten auf das Klima der Stadt und auf das Klima der Siedlung Rücksicht nehmen (Stichwort Winddurchlässigkeit). Ebenso sollte die Art der Bebauung auf das Klima Rücksicht nehmen.	<p>B/W</p> <p>Der Schutz des Klimas hat in der Stadt Bern eine hohe Priorität. Bei der Entwicklung des Gaswerkareals wird die städtische Energie- und Klimastrategie 2025 inkl. Massnahmen berücksichtigt. Ebenfalls berücksichtigt werden die Ziele der Rahmenstrategie Nachhaltige Entwicklung, graue Energien (ressourcenschonendes Bauen). Das Ziel der 1 Tonne CO2 Gesellschaft bis 2035 steckt den Rahmen für die vorliegende Planung ab.</p> <p>Mit dem Gesamtkonzept für das Areal sollen die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft erfüllt werden können.</p> <p>Dem Anliegen wird auch in den weiteren Planungsschritten Rechnung getragen.</p>

3.8 Erschliessung / Mobilität

Nr.	ID	Stichwort	Eingabe	Stellungnahme
15	V-1	Einbettung übergeordnetes Netz fehlt	Die vorgelegten Unterlagen sind für das Entwicklungsgebiet der beiden ZPPs (ZPP 1 & ZPP 2) wenig visionär. Im Besonderen vermissen wir eine angemessene Vernetzung der Entwicklungsgebiete mit den benachbarten Gebieten und Stadtteilen, v.a. für Fussgänger:innen und Velofahrende. Der Betrachtungsperimeter ist zu vergrössern und weitere mögliche Verbindungen zur Innenstadt (Monbijouquartier/Hirschengraben) insbesondere auch über die Aare, sind zu prüfen. Auch eine Verlängerung der Tramlinie vom Thunplatz über den Eigerplatz könnte auf eine einfache Weise Stadtteile miteinander verbinden und innerstädtische Konflikte (Altstadt) reduzieren.	<p>K/B/W</p> <p>Die Einbettung in die übergeordneten Netze erfolgt über die bestehenden Grundlagen zur Mobilität, wie z.B. den Richtplan Fussverkehr, Masterplan Veloinfrastruktur und das öV-Angebotskonzept. Die Vernetzung wird in den weiteren Arbeitsschritten berücksichtigt und präzisiert.</p> <p>Weiterführende Vorgaben in der ZPP sind nicht stufengerecht.</p>
16	V-5	Konkretisierung Mobilitätskonzept	Wir begrüßen ausdrücklich, dass in beiden ZPPs (ZPP 1 & ZPP 2) ein Mobilitätskonzept vorgeschrieben wird, das aufzeigen soll, wie auf dem Gaswerkareal eine «klimaverträgliche» Mobilität umgesetzt werden soll. Bedauerlich ist jedoch, dass diese	<p>A/W</p> <p>Die ZPP-Vorschriften sind betreffend Klimaverträglichkeit der Mobilität stufengerecht offen formuliert. So können zum Zeitpunkt der Genehmigung der weiteren Planungsinstrumente die dazumal gültigen Definitionen / Parameter / Werte</p>

Nr.	ID	Stichwort	Eingabe		Stellungnahme
			<p>Formulierung in den vorliegenden Unterlagen nicht ausgeführt und genauer definiert wird. Wir verstehen den Begriff «klimaverträglich» als «mit dem international vereinbarten Klimaziel, die globale Erwärmung deutlich unter 2 Grad zu halten» übereinstimmend. Einfacher formuliert: Der Verkehr von und zum Gaswerkareal darf nur so viel CO2 ausstossen, wie durch Senken wieder aufgenommen werden kann (Netto Null CO2-Emissionen). Bei aller Unterstützung für diese Zielsetzung stellt sich für uns die Frage, ob sie genügend präzise und umfassend formuliert ist. Einerseits kann der Begriff «Klimaverträglichkeit» arg strapaziert und nicht gemäss der obenstehenden Definition ausgelegt werden. Andererseits ist auch bei im Betrieb emissionsfreien Autos der Modalsplit zu beachten. Die vorgeschriebene «Sozialverträglichkeit» der Mobilität könnte zwar als Modalsplit-Vorgabe ausgelegt werden, im Sinne des Schutzes benachbarter Quartiere vor Mehrbelastung durch Autoverkehr. Aber auch hier wäre eine klarere Bestimmung angebracht, um Planungssicherheit zu schaffen. In den Mobilitätskonzepten sollen die Planenden zudem aufzeigen, wie die Vorgaben der Mobilitätskonzepte überprüft werden und welche Massnahmen ergriffen werden können, falls die Vorgaben überschritten werden. Wir regen an, ergänzend eine Formulierung hinzuzufügen, die entweder einen Modalsplit von maximal 10 % MIV vorschreibt (Ziel STEK 16 für das ganze Stadtgebiet, um 5 % reduziert zur Kompensation bestehender Siedlungen mit höherem MIV-Anteil), oder aber festhält, dass der dann zumal gültige Ziel-Modalsplit eingehalten werden muss.</p> <p>Die Parkplätze für Bewohner:innen sind zudem zwingend im Brückenkopf unterzubringen, wie dies der Stadtrat bereits in einer Planungserklärung gefordert hat. Diese Voraussetzung ist verbindlich festzuhalten und soll die im Bericht gewählte Formulierung «weitgehend» ersetzen. Ausgenommen davon sind einige wenige Parkplätze für Menschen mit eingeschränkter Mobilität.</p>		<p>verbindlich festgelegt werden.</p> <p>Parkplätze im Brückenkopf: Siehe Stellungnahme zu Nr. 8</p> <p>Die Unterbringung sämtlicher für das Gaswerkareal erforderlicher Parkfelder im Brückenkopf West kann heute nicht zugesichert werden (laufende Mietverträge etc.).</p>
17	P-2	Ergänzung Vorgaben Mobilitätskonzept	<p>Die ZPP-Vorgabe zum Mobilitätskonzept ist wie folgt zu ergänzen: «Das Mobilitätskonzept ist auf eine klimaneutrale Mobilität - ohne fossile Antriebe, mit platzsparenden Gefässen und minimalen Fahrtenzahlen - auszulegen.»</p>	A	<p>Siehe Stellungnahme zu Nr. 16</p>
18	O-2	Konkretere Vorschriften gefordert	<p>Wir würden uns erhoffen, dass bei der Mobilität konkretere Vorschriften gemacht werden. Der MIV soll für die Akzeptanz der hohen baulichen Dichte möglichst minimiert werden. Bereits heute wird der Lift am Brückenkopf von vielen Velofahrer:innen benutzt. Diese Nutzung sollte man vertraglich absichern. Die Liftverbindung</p>	A/B	<p>Vorschriften Mobilität: Siehe Stellungnahme zu Nr. 16</p> <p>Öffentliche und leistungsfähige Vertikalverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr zwischen den Ebenen Sandrain- und</p>

Nr.	ID	Stichwort	Eingabe	Stellungnahme
			ist auch bei der öV-Anbindung zu berücksichtigen, da auf Brückenebene eine Bushaltestelle liegt.	Eigerstrasse sind in den Vorschriften der ZPP 2 enthalten.
19	P-2	Erweiterung öV Erschliessung	Wir fordern eine öV-Erschliessung, die über eine Minimalerschliessung mit einem Shuttle-Bus hinausgeht.	W Das öV-Angebotskonzept wird parallel zur ZPP Sandrainstrasse weiter vertieft.
20	V-4	Attraktives öV-Angebot - Variantenfächer öffnen	In der Annahme, dass die künftige Siedlung autofrei wird, muss sie mit einem attraktiven öV-Angebot versehen werden. Da die von der Regionalkonferenz Bern Mittelland gewählte Bestvariante nicht den Vorstellungen der QM3 entspricht, erwartet die QM3, dass der Variantenfächer wieder geöffnet wird, zum Beispiel mit der Variante «Umsteigen im Monbijou (Kapellenstrasse)». Das öV-Angebot sollte auch auf die späten Events des Gaskessels Rücksicht nehmen, so dass die Gaskessel-Gäste auch spätnachts mit dem öV nach Hause kommen.	W Siehe Stellungnahme zu Nr. 19
21	P-3	Stärkung Tangentiallinien	Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist nach wie vor nicht ganz klar. Die SP Stadt Bern würde eine Stärkung der Tangentiallinien begrüßen.	W Die ZPP 2 liegt innerhalb der öV-Güteklasse B. Mit den zusätzlichen Einwohnenden und Arbeitsplätzen steigt das Fahrgastpotenzial an. Eine allfällige Stärkung der Tangentiallinien erfolgt im Rahmen des regionalen Angebotskonzepts öV, das alle vier Jahre überprüft wird.
22	V-5	Durchgehende Buslinie gefordert	Obwohl die öV-Erschliessung nicht abschliessend in den ZPP geregelt wird, erlauben wir uns, an unsere Stellungnahme zu «Angebotsplanung und Betriebskonzept Gaswerkareal» zu erinnern (öffentliche Mitwirkung der RKBM vom 23. Oktober bis 17. November 2020). Der VCS hat sich damals klar für eine durchgehende Buslinie vom Bahnhof via Gaswerkareal bis Wabern ausgesprochen. Weiter haben wir bereits in dieser Mitwirkung festgehalten, dass ein anfänglicher 20-Minutentakt unzureichend ist. Diese Forderungen möchten wir hiermit bekräftigen.	K Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Siehe auch Stellungnahme zu Nr. 19
23	O-1	Weiterführende Vorgaben zur Parkierung	Wir begrüßen, dass ein Mobilitätskonzept ausgearbeitet werden soll. Wir stellen hier folgende Anträge: > Es soll nur das gesetzlich vorgeschriebene Minimum an Parkplätzen gebaut werden. > Diese Parkplätze sollen im Brückenkopf im maximalen Ausmass realisiert werden. > Die Aus- und Einfahrten sollen von der Eigerstrasse her bewirtschaftet werden, die Durchfahrt in die untere Ebene soll verhindert werden.	A/B/W Siehe Stellungnahme zu Nr. 19 Die weiteren Anmerkungen wurden zur Kenntnis genommen.
24	V-5	Verbesserung Fuss- und Veloverkehr	Die geplante Temporeduktion auf der Sandrainstrasse begrüßen wir sehr und sehen sie als Voraussetzung für eine nachhaltige Mobilität. Wir bedauern dagegen, dass der Erschliessung des Areals für den Fuss- und Veloverkehr bisher nicht eine höhere Priorität eingeräumt wurde. Für ungeübte Velofahrende sind die Steigungen zwischen Gaswerkareal und Innenstadt äusserst steil.	B In den Vorschriften zur ZPP 2 sind Vorgaben für öffentliche und leistungsfähige Vertikalverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr zwischen den Ebenen Sandrain- und Eigerstrasse enthalten.

Zone mit Planungspflicht Brückenkopf West - Mitwirkungsbericht

Nr.	ID	Stichwort	Eingabe	Stellungnahme
			Bereits jetzt stehen an warmen Tagen jeweils Leute mit und ohne Velo an, um die Höhendifferenz mit dem Brückenlift zu überwinden. Hier sind innovative Lösungen gefragt. Prüfwert wären beispielsweise den Takt des Marzilibähnli zu verdichten, einen zusätzlichen Brückenlift zu bauen und zusätzliche PubliBike-Stationen anzubieten.	
25	V-5	Verbesserung Veloinfrastruktur	Den Ausbau der Veloroute 8 auf der Sandrainstrasse sehen wir positiv und fordern, dass die Standards des Masterplans Veloverkehr eingehalten werden. Wie bereits ausgeführt, sind jedoch weitere Bemühungen nötig, um das Areal für Velos besser zu erschliessen. Zudem sind auf dem Areal genügend oberirdische und gedeckte Veloparkplätze zu erstellen.	W Die Anmerkungen werden in Folgeplanungen berücksichtigt.
26	P-3	Vorgaben Masterplan Veloinfrastruktur berücksichtigen	Ein wichtiges Anliegen ist ausserdem, dass die Velohauptroute auf der Monbijoubücke entsprechend den Vorgaben des Masterplans Veloinfrastruktur geführt werden kann.	W Die Anmerkung wird in Folgeplanungen berücksichtigt.
27	V-4	Beruhigung Sandrainstrasse priorisieren	Die schon lange geplante Beruhigung der Sandrainstrasse sollte priorisiert und vorgezogen behandelt und umgesetzt werden. Dabei sollte die geplante öV-Anschliessung des Gaswerkareal dem nicht entgegenstehen.	K Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.
28	O-1	Verkehrproblematik Sandrainstrasse zu wenig beachtet	Aufgrund der eigenen, jahrelangen Beschäftigung mit der Verkehrproblematik auf der Sandrainstrasse und aufgrund der Kenntnisse als ehemaliges Mitglied der AG Verkehrsberuhigung Sandrainstrasse mit der Verkehrsplanung der Stadt Bern und auch als Teilnehmerin bei den Workshops kennen wir uns mit dem Thema aus. Auch müssen wir hier bedauernd bemerken, dass dieses Thema u.E. nach einem völlig untergeordneten Status in dieser Mitwirkung erhalten hat, obwohl wir hier von mindestens 1 000 neuen Bewohnern plus Kunden von Geschäften sprechen müssen, welche zum MIV beitragen werden und für die auch ein vergrössertes öV-Angebot geschaffen werden soll.	B/W Der Grundsatz einer klima- und sozialverträglichen Mobilität ist stufengerecht in den Vorschriften enthalten. Konkrete Vorgaben für eine klima- und sozialverträgliche Verkehrserschliessung (z.B. max. Anzahl Parkplätze pro Wohnung, Velo- und öV-Erschliessung) sind Teil der Folgeplanungen.
29	O-1	Verkehrproblematik Sandrainstrasse zu wenig beachtet (veraltete Beilage, Lärmproblematik, Durchfahrtswiderstände etc.)	Im Dokument «B3_ber_zppl_erlaeuterungs_raumplanungsbericht_210601» heisst es in Kapitel 03.6 zum MIV: «Es wird davon ausgegangen, dass auf der Sandrainstrasse eine Tempo 30-Zone eingerichtet wird.» Seit Jahren wird diese als absolutes Minimum zu bezeichnende Massnahme leider durch Justizprozesse verhindert. Eigentlich sollte dereinst ein wirklich verkehrsreduzierendes Regime (temporäre Sperrung der Sandrainstrasse) eingeführt werden, da u.a. die gesetzlichen Lärmwerte in der oberen Sandrainstrasse nicht eingehalten werden. Eine Tempo-20-Zone verringert keinen	B/W Die Sandrainstrasse liegt ausserhalb der Wirkungsbereiche der ZPP 1 und ZPP 2. Das Verfahren zum Einführen von Tempo 30 auf der gesamten Sandrainstrasse läuft (Beschwerdeverfahren). Gestaltungsvorschläge für den Strassenraum im Abschnitt Schwemmebene werden zusammen mit Vorgaben zu Gunsten einer klima- und sozialverträglichen Verkehrserschliessung (Mobilitätskonzept) in den Folgeplanungen weiterverfolgt. Wie sich die Verbindung für den MIV in der Parkierungsanlage Brückenkopf auf die Belastung auf den Quartierstrassen auswirkt resp. ob sich das Offenlassen, das Sperrern oder eine tageszeitliche Lösung für die Sandrain- und die

		<p>Verkehr, und aufgrund der Topographie im oberen Abschnitt sind Lärmreduktionen so auch nicht erreichbar.</p> <p>Sehr bedauerlich ist, dass Sie ein völlig veraltetes Dokument für die Erschliessung und den Verkehr (Bericht von B+S vom 27.03.2015 beigelegt haben, welches noch von diametral anderen Voraussetzungen für die Verkehrssituation auf der Sandrainstrasse ausgeht. Der Stand des Papiers war der angenommene Zustand mit einer temporären Sperrung der Sandrainstrasse. Von diesem Zustand ist seit ca. 2018/19 nicht mehr die Rede. Für alle anderen Themen der vorliegenden Mitwirkung wurden aktuelle Studien und Papiere vorgelegt, nur für das wichtige Thema Verkehr nicht. Für die meisten Bürger, die hier mitwirken wollen, ist das nicht gleich erkennbar. Wir sehen Ihr Vorgehen in diesem Punkt als sehr unseriös an. Sie hätten zumindest auf das Alter der Studie und auf die Tatsache, dass die Studie in wichtigen Punkten nicht mehr der Realität entspricht, hinweisen müssen.</p> <p>Das Dokument «B6_ber_zpp2_erlaeuterungs_raumplanungsbericht_210601» sagt auf Seite 12, Kapitel 03.3:</p> <p>Die Bebauung soll für den motorisierten individualverkehr (MIV) auch zukünftig primär über die Eiger- und ergänzend über die Sandrainstrasse erschlossen sein. Dazu ist vorgesehen, die bestehenden Ein- und Ausfahrten an der Eigerstrasse zu erhalten. Eine Verbindung für den MIV zwischen der Eigerstrasse und der Sandrainstrasse über die Parkierungsanlage im Sockel soll auch weiterhin möglich sein. Dadurch kann der Durchgangsverkehr durch das nördlich des Brückenkopf Wests gelegene Wohnquartier reduziert werden.</p> <p>Hierzu merken wir an, dass es primär wichtig ist, nun endlich die Sandrainstrasse als reines Wohnquartier vom MIV zu schützen, die Lärmsanierung ist seit Jahren pendent und könnte sogar eingeklagt werden. Es gibt keinerlei Durchfahrtswiderstände auf der Sandrainstrasse zwischen Wabern und dem Kreisel beim Marzili, so dass nach wie vor diese Verbindung von und nach Wabern hochattraktiv ist und daher auch die neuen Bewohner dazu verleiten wird, diesen Weg zu nehmen. Es ist Vorschrift für die Stadt, den Verkehr auf der Basisstrasse zu bündeln. Die Eigerstrasse ist eben im Gegensatz zur Sandrainstrasse eine solche Strasse des übergeordneten Netzes (mit ES III) und ist somit primär mit Mehrverkehr zu belasten. Wir stellen daher folgenden Anträge zu diesem Punkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Erschliessung nur über die Eigerstrasse (Basisnetz-Strasse) > Verbindung für den MIV in der Parkierungsanlage Brückenkopf zwischen Eigerstrasse und Sandrainstrasse unterbinden. 	<p>Sulgeneckstrasse insgesamt idealer auswirken wird, ist Gegenstand weiterer Abklärungen.</p>
--	--	---	--

Nr.	ID	Stichwort	Eingabe	Stellungnahme
			<p>> Allenfalls den Marzili-Kreisel zu einer Kreuzung mit Lichtsignalen umzubauen, und es ist eine Dosierung des Verkehrs vorzunehmen. So soll die Attraktivität der Sandrainstrasse als Verbindungsachse von und nach Wabern geschmälert werden.</p>	
30	O-1	Planung basiert auf überholten Annahmen / Erschliessungsanforderungen	<p>Wir wollen nun auf die falschen, da überholten Annahmen bezüglich des Verkehrs / MIV eingehen. Ebenfalls auf der Seite 12 (Erläuterungs- und Raumplanungsbericht vom 1. Juni 2021) heisst es weiter unten: <i>«Die Fahrten, welche durch die Entwicklung entstehen werden, können im heutigen übergeordneten Strassennetz voraussichtlich ohne Anpassungen abgewickelt werden. Dies geht aus der Studie «Gaswerk Areal, Vertiefungsphase - Erschliessung und Verkehr» vom 27.03.2015 hervor, welche für das Gaswerkareal und das Areal Brückenkopf West erarbeitet wurde.»</i></p> <p>Hier müssen wir widersprechen: Die Annahmen aus der sechs Jahre alten Studie sind veraltet und entsprechen nicht mehr der Realität! Es ist nicht akzeptabel, dass diese Studie für die Beurteilung der Aufnahmekapazität der Sandrainstrasse noch herangezogen wird. Die Aussage in der Studie von 2015 auf Seite 10 stimmt heute nicht mehr: <i>«Die Verkehrsabnahme, welche sich gegenüber dem heutigen Zustand im Falle einer temporären Sperrung der Sandrainstrasse ergäbe, würde durch den Mehrverkehr des Gaswerkareals bei weitem nicht kompensiert.»</i></p> <p>Tempo 30 reduziert keinen Verkehr, nur Sperren können dies. Da keine Sperre kommt, wird der Mehrverkehr unter Umständen doch mehr als erlaubt und von einer «Nicht-Kompensation» kann aus heutiger Sicht keine Rede mehr sein.</p> <p>Wenn die Verbindung für den MIV zwischen Eiger- und Sandrainstrasse weiterhin möglich sein wird, wird ohne die damals angedachte temporäre Sperrung der Sandrainstrasse der MIV dort stärker anwachsen, als 2015 postuliert. Wir erwarten, dass Sie eine aktualisierte Studie veröffentlichen, die den Realitäten besser entspricht.</p> <p>Wir stellen folgende Anträge zu diesem Thema: > Erschliessung nur über die Eigerstrasse (Basisnetz-Strasse). > Verbindung für den MIV in der Parkierungsanlage Brückenkopf zwischen Eigerstrasse und Sandrainstrasse unterbinden. > Aktualisierung der Verkehrsstudie von 2015 mit realistischen Zahlen und korrekten Auswertungen.</p> <p>Der Bau von 300 bis 500 neuen Wohnungen in unserem Quartier soll stattfinden, es handelt sich um ein grosses Projekt, jedoch soll auch die entsprechend grosse Belastung für alle anderen und für</p>	<p>B/W</p> <p>Die im Erläuterungs- und Raumplanungsbericht zur ZPP 2 zitierte Aussage aus der Studie von 2015 bezieht sich auf das übergeordnete Strassennetz (Eigerstrasse) und nicht auf die Sandrainstrasse als Quartierstrasse. Entsprechend soll die Erschliessung der Parkierung primär auf die Eigerstrasse (Basisnetz) ausgerichtet werden. Die Sandrainstrasse hingegen soll verkehrsberuhigt werden und nur eine untergeordnete Bedeutung für die MIV-Erschliessung der neuen Nutzungen in der Schwemmebene übernehmen.</p> <p>Die Verkehrsplanung der Stadt Bern setzt sich zudem im Rahmen des Projektes Verkehrsmanagement Wabern – Bern Süd, unter der Federführung des kantonalen Tiefbauamtes, weiterhin dafür ein, dass die Sandrainstrasse zukünftig nicht mehr als Überlastschutz des grossräumigeren Verkehrssystems verwendet wird. In diesem Kontext ist der Hinweis auf die Erkenntnisse aus der Studie von 2015 nicht falsch.</p> <p>Siehe auch Stellungnahme zu Nr. 29</p>

Nr.	ID	Stichwort	Eingabe	Stellungnahme
			<p>die Umwelt einer wirklich gerechten und realistischen Überprüfung standhalten. Nur so kann auch eine echte Akzeptanz der existierenden Nachbarn und die Erzielung eines «Mehrerts für das Quartier» hergestellt werden. Wenn man dem Thema Individualverkehr und Parkieren schon zu Beginn des Projekts nur eine Nebenrolle gibt, ist zu befürchten, dass dieses Ziel nicht erreicht werden wird.</p> <p>Es geht nicht unbedingt um das Prinzip «NIMBY» («not in my backyard»), sondern darum, dass die Anwohner der Sandrainstrasse wenigstens ein ganz klein wenig von dem bekommen, was ihnen vor Jahren von der Stadt versprochen wurde: eine Reduktion des Verkehrs, Tempo 30 und Einhalten der Lärmwerte. Für uns ganz persönlich (obere Sandrainstrasse) sind die Immissionswerte tagsüber (64 dBA) und nachts (52 dBA) jedenfalls überschritten (Auskunft des Afli am 24.02.2020, Herr Leutenegger). Damit gehören wir zu den letzten 2 % (Tag) bzw. 4 % (Nacht) der Bevölkerung von Bern, bei denen die Lärmbelastungen oberhalb des Immissionsgrenzwerts liegen (Quelle: Städtevergleich Mobilität von 2015). Die Lärmsanierung musste zudem bis 31.03.2018 abgeschlossen werden, auch dies ist nicht erfolgt. Es geht also nicht um Peanuts.</p>	

3.9 Soziologie

Nr.	ID	Stichwort	Eingabe	Stellungnahme
31	V-4	Infrastrukturen für Kinder schaffen	Es müssen bereits jetzt genügend Schulräume und Räume für (schulergänzende) Betreuungsangebote eingerechnet werden. Aufenthaltsräume und Spielplätze für Kinder sollten ebenso vorausschauend mitgeplant werden.	B Die Anliegen sind bereits bzw. werden in den weiteren Arbeitsschritten berücksichtigt. Neue Schulräume sind auf dem Gaswerkareal vorgesehen, Spielplätze und Spielflächen sind im Rahmen der Wohnüberbauungen gemäss den Vorgaben des kantonalen Baugesetzes zu erstellen.

3.10 Wohnraum

Nr.	ID	Stichwort	Eingabe	Stellungnahme
32	P-1	Preisgünstigkeitsverpflichtung nach Artikel 16b BO	Wir gehen davon aus, dass auch in der ZPP 2 Brückenkopf die Drittelsregelung gemäss Wohninitiative zum Tragen kommt, auch wenn dies in der Dienstleistungszone nicht zwingend wäre. Mit dem Anteil an preisgünstigen Wohnungen könnte die Akzeptanz für einen markanten Bau in der Bevölkerung gesteigert werden,	B/A Die Eigentümerschaft ist bereit, einen Anteil preisgünstigen Wohnraum im Sinne von Artikel 16b BO (Wohn-Initiative) zu realisieren. Dieser soll im Annexbau und nicht im Hochhaus entstehen. Wie viel Wohnnutzung als preisgünstiger Wohnraum realisiert werden kann, ist abhängig vom konkreten Projekt für

Nr.	ID	Stichwort	Eingabe	Stellungnahme
			allerdings sind preisgünstige Wohnungen in einem Hochhaus kaum realisierbar.	die neue Bebauung am Brückenkopf. Der Anteil preisgünstiger Wohnraum wird jedoch voraussichtlich unter 33 % liegen.
33	V-3	preisgünstiger Wohnanteil mind. 33 %	Der Verband vermisst die verbindliche Festlegung eines preisgünstigen Wohnungsanteils im Sinne von Artikel 16b BO, nimmt aber zur Kenntnis, dass nach dem Ideenwettbewerb ein solcher auch in der vorgesehenen DG-Zone definiert werden soll. Wir sind der Meinung, dass im Sinne von Artikel 16b, der preisgünstige Wohnanteil auf mindestens 33 % festgelegt werden muss.	A Siehe Stellungnahme zu Nr. 32
34	P-3	Wohnnutzung stärken / preisgünstiger Wohnanteil mind. 33 %	Die SP Stadt Bern würde eine Stärkung der Wohnnutzung im Perimeter der ZPP 2 begrüßen. Für den Perimeter sehen wir ein grosses Aufwertungspotenzial, was mit gestärkter Wohnnutzung und den entsprechenden Lärmschutzmassnahmen erreicht werden könnte. Der preisgünstige Wohnanteil sollte auch hier mindestens 33 % betragen.	B/A Das Anliegen ist bereits berücksichtigt. Die Brückenkopf AG beabsichtigt, in der ZPP 2 vor allem Wohnnutzung zu erstellen. Sie verfügt aufgrund des jüngst umgenutzten Gebäudes an der Eigerstrasse 73 über positive Erfahrungen mit Wohnraum in der Dienstleistungszone. Siehe auch Stellungnahme zu Nr. 32
35	O-2	Nutzerdichten vorgeben	Wir begrüßen die angestrebte Verdichtung nach innen. In der Stadt Bern hat es zu wenig Wohnraum. Viele müssen in eine Wohnung ausserhalb der Stadt ziehen, obwohl ihr Lebensmittelpunkt in der Stadt liegt. Dies führt zu Verkehr und verschwendeter Lebenszeit. Städtisches Leben mit Infrastrukturen in Fussdistanz ist erst ab einer gewissen Dichte möglich. Wir wünschen uns daher eine dichte Bebauung mit möglichst vielen Wohneinheiten. Wir fordern, dass die Wohnfläche in Quadratmeter pro Bewohner:in optimiert wird (z.B. Meinen-Areal mit 40 m ² pro Bewohner:in). Kaum jemand wählt eine Wohnung nicht, weil sie einige Quadratmeter kleiner ist. Hauptkriterien sind meist Lage, Preis und Zimmeranzahl. Uns gefällt der Hochpunkt am Brückenkopf West und hoffen, die Höhe wird beim Bauprojekt maximal ausgeschöpft, damit insgesamt wirklich rund 500 Wohnungen erstellt werden können.	W Das Anliegen wird bei den weiteren Arbeitsschritten bestmöglich berücksichtigt. Eine effiziente Bodennutzung bzw. eine hohe Dichte an Nutzenden des Gaswerkareals ist vorgesehen.

Herausgeberin

Stadtplanungsamt Bern
Zieglerstrasse 62
Postfach 3001 Bern

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

Bearbeitung

Bernhard von Erlach, Stadtplanungsamt
unterstützt durch Metron Raumentwicklung AG