



**Stadt Bern**  
Präsidialdirektion

Stadtplanungsamt



# Stadtentwicklungskonzept STEK 2015

**Orientierung über das dritte STEK-Forum der  
Begleitgruppe vom 8. September 2015**

---

**Herausgeberin:** Stadtplanungsamt, Zieglerstrasse 62, Postfach, 3000 Bern, Telefon 031 321 70 10, ,  
stadtplanungsamt@bern.ch, [www.bern.ch/stadtplanung](http://www.bern.ch/stadtplanung) **Bern, 30 November 2015**

---

# 1. Hintergrund und Ziele des Forums

Am 8. September führte das Stadtplanungsamt in der Schulwarte Bern das dritte und letzte STEK 2015-Forum mit der Begleitgruppe durch. Dabei wurde mit dem «Arbeitsbericht Synthese STEK 2015» ein erster Entwurf präsentiert und in Einzelworkshops vier Themenfelder vertieft diskutiert. Die STEK-Foren sind ein wichtiger Bestandteil der vom Stadtrat verlangten erweiterten Partizipationsmöglichkeiten respektive den gewünschten Dialog mit der Öffentlichkeit. Auch dieses Forum wurde mit dem Ziel organisiert, Vertreterinnen und Vertreter der involvierten Quartiere sowie weiteren Anspruchsgruppen die Möglichkeit zu bieten, vertiefte Informationen aus der Projektarbeit zu erhalten, gleichzeitig Anregungen und Fragen einzubringen und vom grossen Expertenwissen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu profitieren.

# 2. Ablauf und Teilnehmende

Auch am dritten Forum orientierte der Stadtplaner Mark Werren über den Stand des Projekts und präsentierte den «Arbeitsbericht Synthese STEK 2015». Verkehrsplaner Karl Vogel gab zudem vertiefte Einblicke in die Inhalte das Thema Mobilität und Gesamtverkehr, welches aufgrund der Verzögerung des Teilprojekts in diesem Umfang der Begleitgruppe noch nicht präsentiert werden konnte. Für den zweiten Teil der Veranstaltung konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in vier verschiedenen Workshops vier Themen vertieft diskutieren, welche sich für das Projektteam als zentral herauskristallisierten. Dabei handelte es sich um die Themen "Szenarien – Rolle der Kernstadt" (inkl. Wachstumsszenarien) "Siedlungsentwicklung nach innen und Stadterweiterung", und "Quartierqualität, Freiraum und Nachhaltigkeit" sowie "Mobilität und Gesamtverkehr".

Die Möglichkeit zur Teilnahme wurde auch dieses Mal durch die Begleitgruppe rege genutzt. Die eingeladenen Stakeholder können der im Anhang beigefügten Liste entnommen werden. 90 Personen aus 60 Organisationen waren anwesend. Bereits bei den ersten beiden Foren vom 7. Mai 2014 und 26 August 2014 wurden 100 Personen aus 50 Organisationen beziehungsweise 81 Personen aus 53 Organisationen gezählt.

### **3. Rückmeldungen und inhaltlicher Fokus der Diskussionen**

Das Forum und die Foren generell wurden als wertvolle Möglichkeit geschätzt, sich in einem geschützten Rahmen in das Projekt einzubringen. Auch die detaillierte Auswertung der Rückmeldungen zum Forum 2 seitens der Projektleitung wurde gelobt (vgl. Anhang «Eingaben und Anregungen Stakeholder/Antworten Stadtplanungsamt Bern»).

Beim Thema "Szenarien – Rolle der Kernstadt" wurden auch generelle Wachstumsszenarien diskutiert. Es wurde weniger über das Wachstum an sich, sondern mehr über das „wie“ diskutiert. Das Wachstum bei den Arbeitsplätzen wurde eher kritisch betrachtet. Dieses sollte, wenn, dann mehr im privaten als im öffentlichen Sektor erfolgen. Es soll eine nachhaltige Entwicklung und eine moderat wachsende Arbeitswelt angestrebt werden. Das angestrebte Wachstum stelle eine grosse Herausforderung dar und setze umfangreiche und konkrete Massnahmen voraus.

Für die Workshop-Gruppe, welche sich mit der Siedlungsentwicklung nach innen und der Stadterweiterung auseinandersetzte, war das Thema Freiräume wichtig. Die Teilnehmenden hielten fest, dass die Verdichtung durchaus parallel mit der Sicherung des Freiraums betrachtet werden kann und soll. Es brauche aber immer eine gesamthafte Aufwertung der Gebiete, inklusive der öffentlichen Plätze. Es war keine echte Opposition gegen die geplante Entwicklung nach innen und die Stadterweiterung zu spüren. Die Prioritätensetzung bei den Chantiers wurde als positiv gewürdigt.

Innerhalb der Gruppe mit dem Thema "Quartierqualität, Freiraum und Nachhaltigkeit" wurde insbesondere darauf hingewiesen, dass die Quartiere und dessen Gestaltung für den Lebensstandard zentral seien. Als wichtig erachtet wurde, dass für die dynamischen Prozesse ein effizientes Monitoring (und Reflexion) aufgesetzt werde – es soll ein „dynamisch bewirtschaftetes“ STEK geben. Auch die Wohnstadtentwicklung sei einzubeziehen. Zudem wurde eine stärkere Hervorhebung der sozialen Stadt, der Energiethematik und der ökologischen Vernetzung gefordert.

Hinsichtlich des Themas "Mobilität und Verkehr" wurde diskutiert, ob dem MIV, dem öffentlichen Verkehr (ÖV), dem Veloverkehr oder dem Fussverkehr mehr Beachtung geschenkt werden muss und inwiefern auch Sharing-Angebote miteinflussen sollen. Die Teilnehmenden zeigten sich mit den Ausbauplänen der verschiedenen Verkehrsträger mehrheitlich einverstanden, wollten aber den angestrebten Ausbau von ÖV und Fussverkehr stärker akzentuiert sehen. Die angestrebten Ziele für den Veloverkehr wurden als ambitiös erachtet. Kaum Widerstände gab es gegen die geplante MIV- und Geschwindigkeitsreduktion. Der Bahnhofplatz war zudem ein zentrales Thema – hier wird der heute damit verbundene unschöne Empfang kritisiert und eine entsprechend

MIV-freie Zone gefordert. Die geplante Stossrichtung wurde mehrheitlich positiv aufgenommen.

Zu verschiedenen Details wurden weitere Voten abgegeben und Bemerkungen festgehalten, die sorgfältig gesammelt wurden und bei der Weiterarbeit am Konzept nun geprüft werden.

## **4. Eingaben und Anregungen**

Die Mitglieder der Begleitgruppe hatten auch nach diesem Forum die Möglichkeit, bis zum 1. Oktober 2015 schriftliche Eingaben zu platzieren («Briefkasten»).

Sowohl die Hinweise am Forum selbst als auch die 17 zum Teil umfangreichen Eingaben, die im Nachgang des Forum von den Teilnehmenden eingereicht wurden, wurden von den Projektverantwortlichen einzeln ausgewertet, beantwortet und werden den Mitgliedern der Begleitgruppe in Form einer Dokumentation zur Kenntnis gebracht. Da, wo möglich, fliessen die Anregungen in die weitere Detailarbeit des Projektteams ein.

## **5. Fazit**

Die Diskussionen in den vier Arbeitsgruppen und die Rückmeldungen am Forum generell zeigten, dass sich das Projektteam in seiner Arbeit auf gutem Weg befindet. Der bisherigen Ergebnisse wurden insgesamt als eine gute Basis für das Ziel eines stimmigen Gesamtkonzepts beurteilt. Es herrschte eine positive Atmosphäre vor. Der wiederholte Dialog und die umfassenden Partizipationsmöglichkeiten scheinen sich auszuzahlen. Inwieweit sich diese im Grundsatz positive Einstellung auch im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung bestätigen lässt, wird sich erst im Verlauf derselben zeigen.

Heute liegen umfangreiche Ergebnisse vor, sowohl aus der Teilphase 1 ("Kritische Positionierung" als Innensicht und "Tendenzen und Herausforderungen" im Sinne einer Aussensicht) als auch aus Teilphase 2 mit folgenden Unterlagen:

- Bericht Teilprojekt 1: Zentrum Bern und funktionaler Raum
- Bericht Teilprojekt 2: Siedlungsentwicklung nach innen und Freiräume
- Bericht Teilprojekt 3: Stadterweiterung
- Bericht Teilprojekt 4: Quartiere und Quartierstrukturen
- Bericht Teilprojekt 5: Mobilität und Gesamtverkehr
- Leitlinien Nachhaltigkeit mit Handlungsfeldern und Massnahmen

Auf dieser Basis wurde in der laufenden Teilphase 3 der «Arbeitsbericht Synthese» erstellt, der mit den zuvor genannten Unterlagen die Grundlage für die Diskussionen im Forum 3 bildete.

Die umfangreichen Rückmeldungen aus den drei Foren wurden einzeln ausgewertet und ziehen zum Teil ergänzende Arbeiten am STEK nach sich. Rund 15 Roadshows, die bisher bei verschiedensten Interessengruppierungen durchgeführt wurden, stießen auf reges Interesse und zeigen den hohen Informationsbedarf von Seiten der Öffentlichkeit.

Damit ist weit mehr erarbeitet worden, aber auch ein wesentlich grösserer Eigen- und Drittaufwand entstanden als ursprünglich angenommen und budgetiert. Aus Sicht der Projektleitung ist auch für die geplante Mitwirkung und das Ergebnis des STEK mit einem weiteren hohen Interesse und Kommunikationsbedarf zu rechnen. Die zur Verfügung stehenden Mittel reichen aus heutiger Sicht nicht aus, diesen Erwartungen hinreichend gerecht zu werden und veranlassen die Projektleitung dem Gemeinderat und in Folge dem Stadtrat auch aus diesen Gründen zusätzliche Mittel zu beantragen.

Anhang:

- Liste der zum Forum 3 geladenen Stakeholder
- «Eingaben und Anregungen Stakeholder/Antworten Stadtplanungsamt Bern» zum Forum vom 26.08.2014

**Einladungsliste Forum 3**

Extern

Organisation	Funktion/Abteilung	Vorname	Name
Alternative Linke Bern - AL	Präsidentin	Christa	Amman
Bürgerlich-Demokratische Partei der Stadt Bern - BDP	Co-Präsident	Kurt	Hirsbrunner
Bürgerlich-Demokratische Partei der Stadt Bern - BDP	Co-Präsident	Martin	Schneider
Christlich-Demokratische Volkspartei Stadt Bern - CVP	Präsident	Daniel	Wyss
Evangelische Volkspartei der Stadt Bern - EVP	Präsidentin	Barbara	Streit-Stettler
FDP.Die Liberalen Stadt Bern - FDP	Präsident	Philippe	Müller
Grünes Bündnis Stadt Bern - GB	Präsidentin	Natalie	Imboden
Grüne-Freie Liste Stadt Bern - GFL	Präsidentin	Dorothea	Loosli-Arnstutz
Grüne-Freie Liste Stadt Bern - GFL	Vize-Präsident	Lukas	Gutzwiller
Grünliberale Partei Stadt Bern - GLP	Co-Präsident	Michael	Köpfli
Grünliberale Partei Stadt Bern - GLP	Co-Präsident	Peter	Ammann
Grüne Partei Bern - GPB-DA	Präsident	Luzius	Theiler
Junge Alternative - JA!			
Sozialdemokratische Partei der Stadt Bern - SP	Co-Präsident	Stefan	Jordi
Sozialdemokratische Partei der Stadt Bern - SP	Co-Präsidentin	Edith	Siegenthaler
Schweizerische Volkspartei - SVP	Präsident	Rudolf	Friedli
Innenstadtkommunikation/Quartier- und Gassenleiste (Bern City)	Direktor	Sven	Gubler
Verband der Quartier- und Gassenleiste der Stadt Bern und Umgebung	Präsidentin	Sylvia	Schneider
Dachorganisation der Gassenleiste in der Altstadt von Bern unterhalb des Zeitglockens	Präsidentin	Stefanie	Anliker
Dialog Nordquartier	Geschäftsleiterin	Esther	Haas
Dialog Nordquartier		Manfred	Leibundgut
Quartierkommission Länggasse (QLä)	Geschäftsführer	Konrad	Guggisberg
Quartiermitwirkung Stadtteil 3 (QM3)	Co-Präsident	Frank	Schley
Quartiermitwirkung Stadtteil 3 (QM3)	Co-Präsident	Daniel	Imthurn
Quartiermitwirkung Stadtteil 3 (QM3)			
Quartiervertretung Stadtteil IV (QUAV 4)	Geschäftsleiterin	Sabine	Schärner
Quartiervertretung Stadtteil IV (QUAV 4)			
Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem (QBB)	Geschäftsführerin	Nathalie	Herren
Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem (QBB)		Bernardo	Albisetti
Architekturforum Bern	Vorstand	Simone	Hänggi
ABAP Bern	Sekretariat	Corinne	Soltermann
ABAP Bern		Christine	Loward
Bern bleibt grün	<i>Präsidium vakant</i>	Annamarie	Masswadeh
Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern	Geschäftsleiter	Herbert	Bichsel
Berner Heimatschutz	Regionalgruppe Bern-Mittelland	Marc	Wehrli
Bern Tourismus	Direktor	Markus	Lergier
BSA, Ortsgruppe Bern	Generalsekretär	Martin	Weber
BSA, Ortsgruppe Bern	Vorsteher Arbeitsgruppe STEK 2015	Fritz	Schär
BSLA	Leiter	Clemens	Basler
DOK Dachverband für offene Arbeit mit Kindern in der Stadt Bern	Geschäftsleitung	Karin	Mühlebach
DOK Dachverband für offene Arbeit mit Kindern in der Stadt Bern	Präsidentin	Aline	Trede
Entente Bernoise	Präsident	Andreas	Hubacher
Entente Bernoise	Brandschutz	Willi	Fischer
FSAI, Sektion Bern	Sektionspräsident	Jürg	Winkelmann
FSU Mittelland	Co-Sektionspräsident	Markus	Hofstetter
FSU Mittelland	Co-Sektionspräsidentin	Kaja	Keller
Fussverkehr Bern	Geschäftsführerin	Gisela	Vollmer
Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung der Stadt Bern	Präsident	Conradin	Mohr
Gewerkschaftsbund der Stadt Bern	Sekretär	Johannes	Wartenweiler
Handels- und Industrieverein (HIV)	Präsident Sektion Bern	Bernhard	Emch
Hauseigentümerversand (HEV) Bern und Umgebung	Präsident	Pierre	Triponez
Hauseigentümerversand (HEV) Bern und Umgebung	Sekretär	Lukas Manuel	Herren
Hausverein Schweiz Sektion Mittelland	Geschäftsführer	Jürg	Wittwer
Hausverein Schweiz Sektion Mittelland		Michel	Wyss
IG öv	Geschäftsführer	Heinz	Sütterlin
KMU Stadt Bern Gewerbeverband	Präsident Stadt Bern	Thomas	Balmer
Mieterinnen und Mieterverband Bern	Geschäftsleiterin	Margrith	Beyeler
Pro Velo Bern	Velobeauftragter	Thomas	Schneeberger
Pro Velo Bern	Geschäftsführerin	Rebecca	Müller
Pro Velo Bern	Präsident	David	Stampfli
Pro Nachtleben Bern	Präsident	Thomas	Berger
Pro Natura Bern	Präsident	Bruno	Holenstein
Pro Natura Bern	Geschäftsführer	Jan	Ryser
Pro Bahn Schweiz, Sektion Espace Mittelland	Präsident	Aldo	Hänni
Rat für Seniorinnen und Senioren	Präsidentin	Barbara	Gurtner
SIA Sektion Bern	Präsidentin	Sara	Montani
Stadtberner Vereinigung für Sport SVS	Präsident	Reto	Zimmermann
Swiss Engineering Sektion Bern STV	Präsident	Laurent	Favre
SWB, Ortsgruppe Bern	Co-Präsidentin	Verena	Berger
SWB, Ortsgruppe Bern	Co-Präsidentin	Beatrice	Friedli Klötzli
Trägerverein für die offene Jugendarbeit der Stadt Bern TOJ	Geschäftsführer	Stephan	Wyder
Trägerverein für die offene Jugendarbeit der Stadt Bern TOJ	Co-Präsidentin	Katharina	Altas
Trägerverein für die offene Jugendarbeit der Stadt Bern TOJ	Co-Präsidentin	Anke	Jucker
Unia Sektion Bern	Sektionsleiter	Stefan	Wüthrich
Verband der Arbeitgeber Region Bern VAB	Geschäftsführer	Claude	Thomann
Verband der Arbeitgeber Region Bern VAB / Fokus Bern	Präsident / Vorstand	Uwe E.	Jocham
VCS Sektion Bern	Vize-Präsident	Jochen	Faber
VCS Sektion Bern	Präsident	Hannes	Meuli
VCS Sektion Bern	Geschäftsführerin	Corina	Gwerder
Verein Bern neu gründen	Geschäftsführer	Christoph	Beer
Verein «Läbigli Stadt»	Präsidentin	Nadine	Masshardt
Verein «Läbigli Stadt»	Vorstand	Maria	Hopf
Koordination Netzwerk Quartierzeit		Duscha	Padrutt
Verein «Heit sorg zu Bärn»	Präsident	Hans-Ulrich	Gränicher

Vereinigung für Beratung, Integrationshilfe und Gemeinwesenarbeit vbg	Geschäftsleiter	Leo	Grunder
Vereinigung für Beratung, Integrationshilfe und Gemeinwesenarbeit vbg	Präsident	Bruno	Müller
Integrationskommission	Sozialanthropologin	Annemarie	Sancar
VPOD Stadt Bern	Regionalsekretär	Michel	Berger
Wohnbaugenossenschaften Schweiz	Präsident Regionalgruppe Bern-Solothurn	Jürg	Sollberger
Bürgergemeinde der Stadt Bern	Domänenverwalter	Bruno	Riedo
Bermobil	Direktor	René	Schmied
Bermobil	stv. Direktor / Technik	Markus	Anderegg
Energie Wasser Bern	CEO	Daniel	Schafer
Energie Wasser Bern	Kommunikation	Claudia	Kohlschütter
Alpar AG	Direktor CEO	Mathias	Häberli
BLS	LeiterInfrastruktur	Daniel	Wyder
SBB	LeiterInfrastruktur	Philippe	Gauderon
ACS Sektion Bern	Zentralpräsident	Mathias	Ammann
TCS Bern Mittelland	Geschäftsführer	Jean-Marc	Fries
Kantonal Bernischer Baumeisterverband	Präsident	Charles	Zuber
Hauptstadtregion Bern	Geschäftsführer	Georg	Tobler
FOKUS BERN	Präsident	Peter	Stämpfli
Regionalkonferenz Bern Mittelland	Geschäftsführerin	Isabelle	Meyer Stalder
Regionalkonferenz Bern Mittelland	Fachbereichsleiter Siedlung	Jos	Aeschbacher
Regionalkonferenz Bern Mittelland	Fachbereichsleiter Verkehr	Laurant	Reusser
Kantonale Planungsgruppe Bern KPG	Direktor	Adrian	Mauerhofer
Schweizerischer Gemeindeverband	Direktor	Ulrich	König
Verband Berner Gemeinden	Präsident	Thomas	Rufener
Gemeinde Köniz	Raumplanung	Stefan	Felber
Gemeinde Muri b. Bern	Raumplanung	Rolf	Eberhard
Gemeinde Ostermundigen	Planung	Walter	Wirz
Gemeinde Ittigen	Planung	Kurt	Zbinden
Gemeinde Zollikofen	Bauverwaltung	Beat	Baumann
Gemeinde Bremgarten	Bau und Betriebe	Markus	Hodler
Gemeinde Wohlen b. Bern	Bau und Planung	Felix	Haller
Gemeinde Frauenkappelen	Gemeindeschreiberin	Ramona	Hämmerli
Gemeinde Mühlenberg	Bauverwaltung	Matthias	Ruch
Gemeinde Köniz	Gemeindepräsident	Ueli	Studer
Gemeinde Muri b. Bern	Gemeindepräsident	Thomas	Hanke
Gemeinde Ostermundigen	Gemeindepräsident	Thomas	Iten
Gemeinde Ittigen	Gemeindepräsident	Marco	Rupp
Gemeinde Zollikofen	Gemeindepräsident	Daniel	Bichsel
Gemeinde Bremgarten	Gemeindepräsident		
Gemeinde Wohlen b. Bern	Gemeindepräsident	Bänz	Müller
Gemeinde Frauenkappelen	Gemeindepräsident	Markus	Kämpfer
Gemeinde Mühlenberg	Gemeindepräsident	René	Maire
Volkswirtschaftsdirektion	Direktor	Andreas	Rickenbacher
Volkswirtschaftsdirektion	Generalsekretär	André	Nietlisbach
Volkswirtschaftsdirektion	Wirtschaftsförderung	Denis	Grisel
Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion	Direktorin	Barbara	Egger-Jenzer
Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion	Generalsekretär	Christian	Albrecht
Amt für Kultur	Kantonaler Denkmalpfleger	Michael	Berger
Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion	Amtsvorsteher a.l.	Flavio	Turolla
Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion	Co-Leiter Amt für öffentlichen Verkehr	Christian	Aebi
Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion	Co-Leiter Amt für öffentlichen Verkehr	Ulrich	Seewer
Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion	Direktor	Christoph	Neuhaus
Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion	Generalsekretär	Christoph	Miesch
Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion	Amtsleiter	Christoph	Miesch
AGR, Abt. Orts- und Regionalpl.	Vorsteherin	Barbara	Boczek
Amt für Grundstücke und Gebäude Kanton Bern, AGG	Amtsvorsteherin & Kantonsbaumeisterin	Michael	Blunski
Amt für öffentlichen Verkehr	Bereich Angebot & Infrastruktur	Daniel	Schwarz
TBA Oberingenieurkreis II	Kreisoberingenieur	Ueli	Weber
Bundesamt für Bauten und Logistik, BBL	Direktor	Gustave E.	Marchand
ETH Zürich DArch ISB Städtebau	Vorsteher	Marc	Angelil
ETH Zürich DArch IDB Denkmalpflege und Forschung	Vorsteherin	Uta	Hassler
ETH Zürich DArch Wohnforum	Leiterin	Margrit	Hugentobler
ETH Zürich NSL Netzwerk Stadt und Landschaft	Vorsteher	Marc	Angelil

Intern

Stadtplanungsamt	Stadtplaner	Mark	Werren
Stadtplanungsamt	Leiterin Bereich Nutzungsplanung	Jacqueline	Hadorn
Stadtplanungsamt	Bereich Nutzungsplanung	Ulrich	Ganitta
Stadtplanungsamt	Bereich Nutzungsplanung	Christoph	Rossetti
Stadtplanungsamt	Bereich Nutzungsplanung	Christine	Gross
Stadtplanungsamt	Bereich Nutzungsplanung	Jeanette	Beck
		Albert	Huber
Kontextplan	Verkehrsplanung	Markus	Reichenbach
Stadtplanungsamt	Leiterin Bereich Freiraum	Sabine	Gresch
Stadtplanungsamt	Gruppe räuml. Stadtentwicklung	Bernhard	von Erlach
Stadtplanungsamt	Bereich Freiraum	Nadine	Heller
Stadtplanungsamt	Bereich Freiraum	Yvonne	Mebold
Stadtplanungsamt	Bereich Freiraum	Karin	Aemmer
Stadtplanungsamt	Bereich Nutzungsplanung	Gabriele	Niedoba
Stadtplanungsamt	Bereich Nutzungsplanung	Andrzej	Rulka
Stadtplanungsamt	Bereich Technischer Support	Marius	Stadler
Stadtplanungsamt	Bereich Nutzungsplanung	Selina	Rasmussen
Stadtplanungsamt	Bereich Stadtentwicklung	Maria	Schlegel
Stadtplanungsamt	Bereich Nutzungsplanung	Laszlo	Litzko
Stadtplanungsamt	Bereich Nutzungsplanung	Philipp	Wigger
Dir. Tiefbau, Verkehr, Stadtgrün	Verkehrsplanung	Urs	Gloor
Dir. Tiefbau, Verkehr, Stadtgrün	Verkehrsplanung	Stephan	Moser
Dir. Tiefbau, Verkehr, Stadtgrün	Leiter Verkehrsplanung	Vogel	Karl
Dir. Tiefbau, Verkehr, Stadtgrün	Leiter Tiefbauamt	Hans-Peter	Wyss
Dir. Tiefbau, Verkehr, Stadtgrün	Wissenschaftlicher Mitarbeiter	Hugo	Staub
Dir. Tiefbau, Verkehr, Stadtgrün	Leiter Stadtgrün Bern	Christoph	Schärer
Dir. Tiefbau, Verkehr, Stadtgrün	Leiter Entsorgung + Recycling	Walter	Matter



Dir. Tiefbau, Verkehr, Stadtgrün	Entsorgung + Recycling	Comelia	Kissling
Dir. Tiefbau, Verkehr, Stadtgrün	Entsorgung + Recycling	Christian	Jordi
Dir. für Sicherheit, Umwelt und Energie	Leiter Amt für Umweltschutz	Adrian	Stiefel
Dir. für Sicherheit, Umwelt und Energie	Leiterin Sektion Bau und Lärm	Ursula	Waber
Dir. für Sicherheit, Umwelt und Energie	Leiterin Sektion Umwelt und Energie	Brigitta	Stillhardt
Dir. für Sicherheit, Umwelt und Energie	Fachstelle Mobilitätsberatung	Peter	Schild
Dir. für Sicherheit, Umwelt und Energie	Leiter Wirtschaftsamt	Hans-Jürg	Gerber
Dir. Finanzen, Personal, Informatik	Leiter Immobilien Stadt Bern	Fernand	Raval
Dir. Finanzen, Personal, Informatik	Bereichsleiter Portfoliomanagement und	Daniel	Conca
Dir. Finanzen, Personal, Informatik	Leiter Bereich Baumanagement	Marcel	Mischler
Präsidialdirektion	Leiter Infodienst	Walter	Langenegger
Präsidialdirektion	Stadtschreiber	Jürg	Wichteremann
Präsidialdirektion	Denkmalpfleger	Jean-Daniel	Gross
Präsidialdirektion	Abteilung Aussenbeziehungen und Statistik	Regula	Buchmüller
Präsidialdirektion	Stadtbaumeister	Thomas	Pfluger
Dir. Bildung, Soziales und Sport	Jugendamt	Alex	Haller
Dir. Bildung, Soziales und Sport	Schulamt	Irene	Hänsenberger
Dir. Bildung, Soziales und Sport	Sozialplanung	Isabel	Marty
Dir. Bildung, Soziales und Sport	Sportamt	Christian	Bigler
Dir. Bildung, Soziales und Sport	Kompetenzzentrum Integration	Ursula	Heitz
Dir. Bildung, Soziales und Sport	Präsidentin Fachkommission Integration	Juliet Jayanthi	Sellathurai
Dir. Bildung, Soziales und Sport	Alters- und Versicherungsamt	Rita	Gisler
Jugendrat	Mitglied	Marigona	Isufi
Rat für Seniorinnen und Senioren	Präsidentin	Barbara	Gurtner-
WIRTSCHAFTSRAUM BERN	Leiterin Wirtschaftspolitik	Katharina	Stampfli
Präsidialabteilung	Stadtpräsident	Alexander	Tschäppät
Dir. Tiefbau, Verkehr, Stadtgrün	Direktorin	Ursula	Wyss
Dir. für Sicherheit, Umwelt und Energie	Direktor	Reto	Nause
Dir. Finanzen, Personal, Informatik	Direktor	Alexandre	Schmidt
Dir. Bildung, Soziales und Sport	Direktorin	Franziska	Teuscher
sotomo, Zürich	Städtebauer/Planer	Michael	Hermann
RZU, Zürich	Städtebauer/Planer	Angelus	Eisinger
	Professor	Carl	Fingerhut
ecoptima	Externe Unterstützung der Projektleitung	Arthur	Stierli
ecoptima	Externe Unterstützung der Projektleitung	David	Stettler
furrerhugi.publicaffairs AG	Externe Kommunikationsunterstützung	Willi	Brand
furrerhugi.publicaffairs AG	stv. Externe Kommunikationsunterstützung	Claudio	Looser



**Stadt Bern**  
Präsidialdirektion

Stadtplanungsamt

# Stadtentwicklungskonzept STEK 2015

Forum 2 vom 26. August 2014

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. Stadtpräsident Alexander Tschäppät und das Stadtplanungsamt orientierten am Dienstag, 26. August 2014, am zweiten von insgesamt drei Foren die Vertreterinnen und Vertreter der Quartiere, der Leiste sowie zahlreicher Interessenorganisationen über die Zwischenergebnisse der für die Stadt bedeutenden Leitplanung.

Die Schwerpunktthemen werden im Rahmen von fünf Teilprojekten erarbeitet.

### **«Zentrum Bern und funktionale Räume»**

Hier sollen die Rolle und die räumlichen Bedürfnisse der Stadt Bern als Kernstadt der Agglomeration Bern, Wirtschaftsmotor des Kantons Bern und Hauptstadt der Schweiz untersucht und definiert werden.

### **«Siedlungsentwicklung nach Innen und Freiräume»**

In diesem Teilprojekt geht es darum, zu folgenden Herausforderungen räumlich relevante Antworten zu finden: Quantitatives Wachstum bei Wohnbevölkerung und Arbeitsplätzen führt zu Siedlungsentwicklung; wo soll diese stattfinden? Qualitative Siedlungsentwicklung nach innen fördern und gleichzeitig eine hohe Siedlungsqualität sichern.

### **«Stadterweiterung»**

Dieser Themenschwerpunkt befasst sich mit möglichen Siedlungserweiterungen unter Berücksichtigung von Verkehrs- und Infrastrukturerschliessung sowie städtebaulicher und landschaftlicher Qualität.

### **«Quartierzentren und -struktur»**

In diesem Teilprojekt geht es besonders darum, die Stadtquartiere als attraktive Wohn- und Arbeitsorte mit einer besonderen Identität und eigenständigen Zentrumsfunktionen zu stärken.

### **«Mobilität und Gesamtverkehr»**

Die Stadt Bern hat bereits eine übergeordnete Verkehrsstrategie und viele konzeptionelle Planungsgrundlagen zum Verkehr. Hier geht es in erster Linie darum, die verschiedenen Sachplanungen (MIV, ÖV, Velo, Fussverkehr, u.a.) zu einem Gesamtverkehrskonzept zusammenzufügen und in Abstimmung mit den Resultaten aus den übrigen Teilprojekten die Mobilitätsstrategie weiterzuentwickeln sowie neue Mobilitätsformen zu prüfen.

### **«Querschnittsthemen»**

Neben diesen fünf Schwerpunktthemen werden gesamtstädtisch relevante und themenübergreifende Querschnittsthemen bearbeitet (insbesondere die Themen Nachhaltigkeit, Grossprojekte und städtische Infrastrukturen). Basierend auf den Resultaten der einzelnen Schwerpunktthemen werden die aus den Querschnittsthemen resultierenden Einflüsse hierauf untersucht.

**Anregungen, Bedürfnisse und Fragen** konnten bis am 10. Oktober 2014 nachgereicht werden. Die letzte Eingabe erfolgte am 29. Oktober 2014. Eine verspätete Eingabe vom 21. November 2014 konnte innerhalb der Teilprojektphase nicht mehr berücksichtigt werden.

Das vorliegende Dokument ist eine Sammlung und Gliederung der am Forum formulierten Fragen und Bemerkungen sowie der im Anschluss eingereichten Eingaben. Die verschiedenen Eingaben wurden, wo möglich, den einzelnen Teilprojekten zugeordnet.

# Fragen und Anregungen zu den Teilprojekten/Schwerpunktthemen

## Generelle Anregungen

Nr.	Thema	Massnahme / Bemerkung
	<p><b><u>Diverse/Übergeordnete Themen</u></b></p>	
1	<p><b><i>Bürgergemeinde Bern</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Ziele des Regionalen Richtplanes (RGSK) sollen auch im STEK 2015 einfließen.</li> </ul>	<p>Das RGSK ist in TP 1 berücksichtigt.</p>
2	<p><b><i>Gewerbeverband KMU der Stadt Bern</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das STEK 15 ist in seiner Fassung redaktionell zu überarbeiten um damit ein sprachlich verständliches Grundlagenpapier zu erhalten, das verstanden und akzeptiert werden kann.</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p>
3	<p><b><i>Grünes Bündnis</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der städtebaulichen Entwicklung muss eine politische Idee für die Zukunft (Vision) zu Grunde liegen. Anlässlich des zweiten Forums erklärte Herr Werren, dass die Strategie 2020 des Gemeinderates die politische Basis für das STEK 2015 darstelle. Wir bezweifeln, dass die vor fünf Jahren verabschiedete Strategie genügend aktuell und genügend explizit ist.</li> </ul>	<p>Im Rahmen der Synthese wird eine Vision formuliert und präsentiert.</p>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Was wir in den fünf Teilprojekten vermissen ist die Förderung von Zwischennutzungen.</li> </ul>	<p>Zwischennutzungen sind in TP1 und TP 4 erwähnt; Massnahmen zu Europa- platz, Galgenfeld, Freudenbergplatz. Die Zwischennutzungen werden in den STEK-Folgearbeiten eine wichtige Massnahme zur Umsetzung der Chantiers sein.</p>

5	<p><b>Läbigi Stadt</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bei sich widersprechenden Zielen sollte in einer Interessenabwägung der Mut für eine rasche und echte nachhaltige und innovative Entwicklung leitend sein. Dies könnte mit einem entsprechenden Label oder mehreren Labels noch unterstrichen werden. Dabei verweisen wir nochmals auf das gemeinsame Papier, das durch die Mobilitätskonferenz eingereicht wurde. Darin wurde eine Positionierung von Bern als Public City/Green City/Cleantech City sowie Slow City/Cultural City u.ä. vorgeschlagen.</li> </ul>	<p>Aus übergeordneter Sicht ist ein Wachstum im urbanen Zentrum sehr wohl nachhaltig und entspricht auch den übergeordneten Nachhaltigkeitsstrategien von Bund, Kanton und Gemeinde</p>
6	<p><b>QUAV4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wie leben wir Morgen? Wie organisieren wir uns in Zukunft? Wovon leben wir in Zukunft? Diese wichtigen Fragen müssten in 2-3 Zukunfts-Szenarien ausgeführt werden damit später auch die Umsetzung entsprechend Plan A, B, oder C, differenziert werden kann.</li> </ul>	<p>Das gute Leben wird als zu erreichender Wertekatalog im TP 4 definiert. Es sind drei Grundscenarien sowohl zum Wachstum als auch zum Standard/Lebensqualität entworfen worden. Sie bilden die Grundlage der Synthese.</p>
7	<p><b>SP</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Grundsätzlich fällt bei der Durchsicht des Projektbeschriebs auf, dass im Projektbescrieb keine expliziten Ziele für die Stadtentwicklung von Bern genannt werden. Die Ziele erschliessen sich indirekt aus den beschriebenen Teilprojekten. Sie werden aber nicht eingeordnet und gewichtet, sondern vielmehr als bereits gesetzt dargestellt. Die Formulierung von Zielen für die Stadtentwicklung ist aus Sicht der SP jedoch ein zentraler Teil des Projekts. Dabei sieht die SP das hauptsächliche Ziel des STEK 2015 in der Entwicklung einer sozialen Stadt mit hoher Lebensqualität.</li> </ul>	<p>Im Rahmen der Synthese wird eine Vision formuliert und präsentiert und daraus abgeleitet Ziele und Strategien dargestellt.</p>
8	<ul style="list-style-type: none"> <li>Das STEK 2015 soll unter dem Punkt „städtebauliche Konzepte“ Vorbilder eines sozial nachhaltigen Städtebaus mit nutzungsgemischten Räumen evaluieren und in die Partizipationsprozesse einbringen.</li> </ul>	<p>Nachhaltigkeit ist ein Schlüsselkriterium des STEK. Alle Ziele, Strategien und Massnahmen werden anhand der Nachhaltigkeitskriterien überprüft. Dazu gehört auch die sozial verträgliche Nutzungsdurchmischung. Diese wird in den</p>

<p>9</p>	<p><b>Aus dem Forum</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nachhaltigkeit und Wachstum lassen sich nicht vereinen. Es gilt die Wachstumsstrategie grundsätzlich zu hinterfragen und nicht als gegeben ins STEK 2015 zu übernehmen.</li> </ul>	<p>Folgearbeiten thematisiert und konkretisiert.</p> <p>Aus übergeordneter Sicht ist ein Wachstum im urbanen Zentrum sehr wohl nachhaltig und entspricht auch den übergeordneten Nachhaltigkeitsstrategien von Bund, Kanton und Gemeinde.</p>
<p>10</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ In allen Teilprojekten ist zu berücksichtigen, dass im Verkehrsbereich die Vermeidung des Verkehrs oberstes Ziel ist.</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft</p>
<p>11</p>	<p><b><u>Querschnittsthemen</u></b></p> <p><b>Grünes Bündnis</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wir begrüßen die Zielsetzung, wonach das STEK 2015 als nachhaltiges Konzept erarbeitet wird. Allerdings stellen wir eine grundlegende Frage zur Berücksichtigung der Prinzipien der Nachhaltigkeit bei der Erarbeitung des STEK 2015: Die Nachhaltigkeit ist eines von drei Querschnittsthemen. Die Ergebnisse der Teilprojekte werden also erst in einem zweiten Schritt auf ihre Nachhaltigkeit hin geprüft. Wir bedauern dieses Vorgehen. Die Stadt Basel beispielsweise legt ihrer Stadtentwicklung eine Nachhaltigkeitsstrategie zu Grunde. Nachhaltigkeit im umfassenden Sinne, also sozial, ökologisch und wirtschaftlich, muss ein übergeordnetes Ziel sein. Es ist daher sinnvoll, entsprechende Ziele explizit darzustellen. Das Prinzip der nachhaltigen Entwicklung ist in allen Teilprojekten von Grund auf zu berücksichtigen und soll nicht erst in einer zweiten Phase über die Teilprojekte gestülpt werden.</li> </ul>	<p>Die Nachhaltigkeit war auch in Bern von Anfang an ein übergeordnetes Ziel bei der Erarbeitung des STEK. Die Überprüfung der Nachhaltigkeitsziele erfolgt in den einzelnen Projektphasen gemäss den in der Arbeitsgruppe definierten Handlungsfeldern zur Nachhaltigkeit.</p>
<p>12</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wohnbaupolitisch muss es der Stadt Bern einerseits gelingen, den zunehmenden Flächenbedarf pro Person zu senken und andererseits genügend preisgünstigen Wohnraum zu schaffen. Das GB</li> </ul>	<p>Die Arbeiten am STEK gehen von einem stagnierenden Flächenbedarf pro Per-</p>

	<p>fordert deshalb, dass die Prinzipien „mehr Menschen auf weniger Raum“ und „Wohnraum für alle“ als übergeordnete Ziele des STEK 2015 festgelegt werden.</p>	<p>son als Grundlage aus. Preisgünstiger Wohnungsbau ist ein politischer Grundsatzentscheid und nicht Gegenstand des STEK.</p>
13	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zu den sozialen Querschnittsaspekten gehört auch das Thema Freiwilligenarbeit: Sie ist zentral in vielen der angeschnittenen sozialen Themen. Es braucht aber ein gewisses Minimum an professionellem Input (Quartierarbeit vbg) und einen ‚räumlichen Kristallisationskern‘, damit das Netzwerk von Freiwilligen und Profis funktioniert.</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft</p>
14	<ul style="list-style-type: none"> <li>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. Für das GB stehen die Menschen in Bern und die hohe Lebensqualität klar im Zentrum des STEK 2015. Diesen Ansatz vermissen wir in den bisherigen stark auf technische Lösungen ausgerichteten Zwischenergebnissen aber immer noch. Wir fordern deshalb für den weiteren Prozess einen stärkeren Einbezug von Fachleuten aus den verschiedenen sozialen Praxisfeldern und aus der Direktion Bildung, Soziales und Sport BSS.</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen; die entsprechenden Fachleute sind in die Arbeitsgruppen Nachhaltigkeit sowie Infrastruktur und Grossprojekte integriert.</p>
	<p><b>Läbigi Stadt</b></p>	
15	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wir würden es begrüßen, wenn die Flächeneffizienz innovativer Mobilitätsformen noch deutlicher in allen Teilbereichen des STEK abgebildet würde. Insbesondere das Umsteigen auf den ÖV, das Fahrrad und/oder Car-Sharing kann enorm viel Fläche einsparen. Durch eingesparte Parkplätze sowie durch Verkehrsreduktion entsteht mehr Platz für breitere Fusswege, Freiraum, öffentlich oder privat für anderes nutzbarer Raum. Zudem kann die weitere Zersiedelung der Landschaft abgemildert werden.</li> </ul>	<p>Wird berücksichtigt, siehe Teilkonzept Mobilität und Gesamtverkehr</p>
16	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diese Verkehrsmittel geniessen deshalb für uns auch aus räumlicher und Stadtentwicklungssicht höchste Priorität. Wenn die Räume enger werden und verdichtet werden, ist es für „Läbigi Stadt“ unabdingbar, im Strassenraum und auf Plätzen Fläche freizugeben, damit die Lebensqualität trotz</li> </ul>	<p>Mit der grundsätzlichen Stossrichtung einverstanden. Es muss in jedem konkreten Fall ein räumlicher Interessenab-</p>

	<p>Verdichtung steigen kann. Der Förderung aller flächeneffizienten Verkehrsmittel ist deshalb im Interesse aller Teilbereiche des STEK allerhöchste Priorität einzuräumen, auch wenn dies an einigen Standorten vielleicht für sich gesehen verständlicherweise als etwas störend empfunden wird.</p>	<p>gleich erfolgen um die Flächenansprüche der verschiedenen Verkehrsmittel stadtbildverträglich zu integrieren.</p>
17	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wir erachten z.B. kostenlose Velo-Abstellplätze beim Bahnhof als wichtig, um andernorts massiv Fläche einzusparen. Mittlerweile gibt es hierfür gestalterisch hochwertige Lösungen, selbst versenkbare Veloparkplätze sind möglich. Wichtig ist nur, dass das Velo überall kostenlos parkiert werden kann und direkten Zugang zu öffentlichen/ privaten Gebäuden und Verkehrsmitteln erhält, damit die Vorteile dieses zwar manchmal z.B. bei Regen etwas anstrengenden, aber immer höchst flexiblen Verkehrsmittels nicht wieder zunichte gemacht werden.</li> </ul>	<p>Dies ist eine politische Forderung und nicht Gegenstand des STEK.</p>
18	<ul style="list-style-type: none"> <li>Spannend und aussagekräftig wäre auch eine Visualisierung der freiwerdenden Fläche z.B. anhand eines Stadtteils. Dies könnte auch für die Ausstellung/Roadshow interessant sein.</li> </ul>	<p>Interessanter Hinweis. Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft</p>
	<p><b>QUAV4</b></p>	
19	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gut wären 2- 3 Grundszenarien möglicher Gesamtentwicklungen in versch. Zeithorizonten; diese müssten von AG 1 erarbeitet werden und als Grundlage für alle TP dienen.</li> </ul>	<p>Es sind drei Grundszenarien sowohl zum Wachstum als auch zum Standard/Lebensqualität entworfen worden. Sie bilden die Grundlage der Synthese.</p>
	<p><b>SP</b></p>	
20	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die öffentliche Wohnbaupolitik der Stadt ist auf die sozialen Ziele der Stadtentwicklung auszurichten (u.a. durch Erhöhung der Anzahl städtischer Wohnungen, eine soziale Mietpreispolitik und die Ausrichtung auf soziale Durchmischung).</li> </ul>	<p>Preisgünstiger Wohnungsbau ist ein politischer Grundsatzentscheid und nicht Gegenstand des STEK.</p>
21	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die regionale Perspektive ist als Querschnittsthema einzubeziehen, indem die Partnerschaft mit Nachbargemeinden in Planungsfragen weiterentwickelt und fest etabliert wird.</li> </ul>	<p>Die Erarbeitung des STEK wird mit der Umsetzung RGSK harmonisiert. Für die Partnerschaft mit den Nachbargemeinden existiert das Gefäß der RKBM.</p>



	<p><b><u>Wirtschaft</u></b></p> <p><b><i>FDP.Die Liberalen</i></b></p> <p>22   ▪ Im Stadtentwicklungskonzept sollen nur (möglichst wenige) Rahmenbedingungen definiert werden. Je weniger Einschränkungen bestehen, desto grösser sind die Anreize für Private, in Projekte in Bern zu investieren. Der zentralen Funktion der (Privat-) Wirtschaft wird nicht genügend Rechnung getragen.</p> <p><b><i>Gewerbeverband KMU der Stadt Bern</i></b></p> <p>23   ▪ Die Nutzung der freien Flächen ist auch für produzierende Betriebe auszuschneiden. Gute Verkehrserschliessung, Parkplätze und zulässige Emissionen sind für eine erfolgreiche Entwicklung Bedingung. Diese Gebiete können auch Wohngebieten vorgelagert werden und dienen als Abtrennung von hochfrequentierten Verkehrswegen ( Autobahn und Fernbahntrasses ), sind jedoch für sich ohne Wohnnutzung vorzusehen.</p> <p>24   ▪ Überregionale Ausbildungsstätten sind nicht zwingend in der Zentrumsnähe zu planen und weisen wegen des hohen Verkehrsaufkommens zu kurzen Spitzenzeiten erhebliche Aufwendungen für den öffentlichen Verkehr auf, ohne aber einen entsprechenden Steuerertrag zu generieren.</p> <p>25   ▪ Die öffentliche Verwaltung ist in der Bundesstadt omnipräsent. Der Steuerertrag ist hier über die hohen Gehälter der natürlichen Personen, unabhängig von der Konjunktur, für die Stadt attraktiv. Konzentrierte Verwaltungen wie heute in der Wankdorfcity entstehen, sind wegen der Verkehrskonzentration für kurze Zeitfenster sehr problematisch. Mit der heutigen Kommunikation ist eine solche Konzentration nur bedingt sinnvoll, das Modell des Heimarbeitsplatzes ist in der Realität aus humaner Sicht nicht sinnvoll, aber es brauchen nicht mehrere tausend Arbeitsplätze an einem Standort zu sein, damit soziale Kontakte entstehen.</p>	<p>Es ist ein zentrales Ziel des STEK 2015, klare Rahmenbedingungen für Projektentwicklungen zu setzen. Die Funktion Wirtschaft ist eine der Zielsetzungen, die im STEK erarbeitet werden (TP1).</p> <p>Das STEK definiert die grundsätzlichen Entwicklungs-Schwerpunkte. Nutzungsdurchmischungen auf Arealen werden im Rahmen der ordentlichen Arealplanungen definiert.</p> <p>Zentrumsfunktion Bildungsstadt soll gefördert werden, überregionale Ausbildungsstätten sind deshalb gemäss TP1 an gut erschlossenen zentralen Lagen anzusiedeln.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

26	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Anlieferung von Waren und Servicematerialien muss gewährleistet bleiben. Die immer wieder auftauchenden Modelle mit Velokurier und Shuttleauslieferung sind aus menschlicher Sicht unsozial, verlangen diese doch ein mehrmaliges Umladen und bedingen einen Rückfall der Arbeitsqualität in frühere Zeiten. Servicefahrzeuge müssen vor jeder Liegenschaft oder mindestens in deren Nähe abstellbar sein, damit Installationen und Reparaturen nicht ein langes Schleppen von schweren Rohren, Apparate und Werkzeuge bedingen.</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen - die Anlieferung in der Altstadt ist weiterhin gewährleistet.
27	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Zugänglichkeit der Kunden zu Verkaufsgeschäften und Lokale muss offen und mit frei wählbaren Verkehrsmitteln möglich sein.</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen
28	<p><b><u>Infrastruktur / Bau</u></b></p> <p><b><i>Burggemeinde Bern</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sollten Bauzonen reduziert oder gar ausgezont werden, wird eine vorgängige bilaterale Besprechung erwartet.</li> </ul>	Auszonungen oder Bauzonenreduktionen werden in Bern nur als Folge einer Ausscheidung als Fruchtfolgefläche stattfinden. In einem solchen Fall wird dies selbstverständlich vorgängig mit den betroffenen Grundeigentümern besprochen.
29	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die im Richtplan ESP Wankdorf vereinbarten Nutzungsarten sollen auch im STEK 2015 abgebildet werden. Insbesondere im Gebiet Springgarten dürfen keine Veränderungen gegenüber der heutigen Nutzungsordnung und gegenüber dem Richtplan-Nutzungsvolumen vorgenommen werden.</li> </ul>	Das STEK befasst sich u.a. mit Verdichtungsstrategien aber nicht mit konkreten Bebauungsformen. Erst bei konkreten Arealplanungen wird geprüft, wo Hochhäuser einen sinnvollen Beitrag zur Verdichtung leisten können und städtebaulich verträglich sind.
30	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Masterplan Wankdorf-City mit den angedachten Hochhäusern in der 3. Etappe muss im STEK 2015 abgebildet sein.</li> </ul>	

	<p><b>SP</b></p> <p>31   ▪ Aus Sicht der SP liegt, wie oben dargestellt, das Hauptziel des STEK 2015 in der Entwicklung einer lebenswerten Stadt für alle: benötigt wird eine soziale, nicht nur baulich gedachte Stadtentwicklung.</p> <p>32   ▪ Dazu ist ein ausgebauter Partizipationsprozess zentral. Die bestehenden Gefässe wie Quartierkommissionen sind beizubehalten und mit neuen Methoden zu ergänzen, um einen grösseren Teil der Bevölkerung zu erreichen.</p> <p>33   ▪ Die regionale Perspektive ist aus Sicht einer nachhaltigen Entwicklung wichtiger als eine rein städtische Betrachtung. Es gilt, dass regional gedacht und gemeinsam mit den Agglomerationsgemeinden geplant und umgesetzt werden muss. Eine regionale Infrastrukturplanung, wie sie im Verkehrsbereich bereits besteht, wäre günstiger und flexibler als eine rein städtische. Eine regionale Perspektive betrifft namentlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ die Schulraum- und Sportstättenplanung (städtische Sportanlagen werden durch viele Personen aus der Agglomeration genutzt)</li> <li>○ Wohnraum, Gewerbebezonen und Naherholungsgebiete, die gemeinsam mit den Nachbargemeinden geplant werden sollten, mit denen die Stadt ohnehin zusammengewachsen ist.</li> </ul> <p>34   ▪ Das STEK 2015 ist auch auf eine soziale Stadtentwicklung und nicht nur eine baulich gedachte Stadtentwicklung auszurichten.</p> <p>35   ▪ Mittels Sensibilisierung der Bevölkerung für historische und zeitgenössische Baukultur und öffentliche Wettbewerbsverfahren soll erreicht werden, dass sich die Bevölkerung mit neuen Bauten und städtebaulichen Aspekten identifizieren kann. Das erfordert u.a. auch Mitwirkungsmodelle für die</p>	<p>Das STEK ist ein übergeordnetes räumliches Konzept und kein Sozialplanungskonzept. Die grundsätzlichen Nachhaltigkeitsprüfungen werden auch in diesem Kontext angewandt.</p> <p>Dies ist eine politische Fragestellung und nicht Gegenstand des STEK</p> <p>Regionale Fragestellungen werden im Rahmen der RKBM und auf kantonaler Ebene diskutiert und geregelt.</p> <p>Diese Abstimmung wird im Rahmen des RGSK II geregelt. Situativ werden entsprechende Fragestellungen überkommunal geregelt.</p> <p>Das STEK ist ein übergeordnetes räumliches Konzept und kein Sozialplanungskonzept. Die grundsätzlichen Nachhaltigkeitsprüfungen werden auch in diesem Kontext angewandt.</p> <p>Dies ist eine politische Frage und nicht Gegenstand des STEK</p>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

36	<p>Stadtentwicklung, die Strassennutzung und bei der Steuerung des Wohnungsangebots.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Ergebnisse der Evaluation städtebaulicher Vorbilder und der Partizipation sind in verbindlichen Vorgaben für die Überbauungsordnungen neuer Stadtgebiete umzusetzen. In den Überbauungsordnungen ist ausserdem die Partizipation bei der Umsetzung als Bedingung festzuhalten</li> </ul>	Dies ist eine politische Frage und nicht Gegenstand des STEK
37	<p><b><u>Nachhaltigkeit</u></b></p> <p><b><i>Bern bleibt Grün</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ „Nachhaltigkeit“ ist zu einem Allerweltswort – für manche zu einer leeren Hülle – geworden. Wir finden es nach wie vor unabdingbar, den Begriff zu definieren, bevor man ihn so intensiv einsetzt, wie es in Zusammenhang mit dem STEK jetzt gemacht werden soll. Was bedeutet nachhaltiges Bauen? Was ist Nachhaltigkeit bezüglich Gesellschaft, Umwelt, Wirtschaft, Wohnen, Verkehr, Sozialleben, Mobilität?</li> </ul>	Dies wird mit dem Leitbild und den Handlungsfeldern des Querschnittthemas Nachhaltigkeit erfüllt.
38	<p><b><i>Gewerbeverband KMU der Stadt Bern</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nachhaltig und umweltverträglich sind selbstverständlich und sind kein eigenes Kapitel in einem STEK 15. Wichtig und zentral sind die folgenden Vorgaben: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Das STEK 15 soll geprägt sein von einem Aufbruch und nicht mit überregulativen Vorgaben alle Aktivitäten unterbinden. Raum lassen, heisst die Möglichkeit zu lassen, dass etwas entsteht. Nicht nur die Verwaltung weiss, was schön und kulturell wertvoll ist. Die Einwohner der Stadt Bern können sich selbst aussuchen, wie sie leben, einkaufen und sich bewegen.</li> <li>- Zur wirtschaftlichen Entwicklung gehört die Möglichkeit, dass die Unternehmungen flexibel ihre spezifischen Vorgaben einbringen und auch anpassen können, so wie sich auch das Aufgabengebiet im Laufe der Zeit verändert. Ausgeschiedene Nutzungen für gewerbliche Zwecke dürfen innerhalb des zulässigen Masses frei im Gebäude selbst verschoben werden ohne weitere Baubewilligungsverfahren, sondern als Anspruch des Eigentümers entsprechend der sich verändernden Umstände.</li> <li>- Optionale Anhebung der Ausnützungsziffer über ganze Zonen, damit ohne weitere Auflagen partiell solche Möglichkeiten genutzt werden können und die Stadt nach Innen wachsen kann.</li> </ul> </li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Dies ist eine politische Frage und nicht Gegenstand des STEK</p> <p>Bern kennt AZ nur in den Freiflächen. Die übrigen Zonen haben keine AZ.</p>

39	<p><b>SP</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Im Hinblick auf die Nachhaltigkeit des STEK 2015 und auf eine soziale Stadtentwicklung sind die Partizipationsmöglichkeiten in der Stadt Bern konzeptuell weiterzuentwickeln – im Sinne eines echten Bottom-up-Ansatzes mit Einbezug einer – im Vergleich zu heute – breiteren Bevölkerungsschicht. Dabei ist ein besonderes Augenmerk auf spezifische Bevölkerungsgruppen (Kinder, Jugendliche, SeniorInnen, Behinderte, MigrantInnen) zu richten. Die Entwicklung einer Kultur der Partizipation im Bereich der Stadtentwicklung soll eine explizite Aufgabe des STEK 2015 sein. Die neu entwickelten Partizipationskonzepte sind in der Umsetzung des STEK 2015 kontinuierlich anzuwenden.</li> </ul>	Dies ist eine politische Frage und nicht Gegenstand des STEK
----	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------

TP 1 «Zentrum Bern und funktionale Räume»

	Thema	Massnahme / Bemerkung
Nr.	STEK-Thema	
	<b>FDP.Die Liberalen</b>	
40	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Stadt als Wohnort ist ebenfalls eine wichtige Zentrumsfunktion von Bern. Das Wohnen sollte in diesem Teilprojekt unbedingt auch einbezogen werden.</li> </ul>	Wohnnutzung wird im TP 1 nicht als Zentrumsfunktion verstanden sondern ist im TP 2 & 3 und der Synthese berücksichtigt.
41	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Privatwirtschaft ist insbesondere in diesem Teilprojekt wichtig.</li> </ul>	Die Wirtschaft ist im TP 1 erwähnt.
42	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wir begrüssen die Zentralisierung der Verwaltung in der Agglomeration. Die freiwerdenden Standorte im Stadtzentrum sollen an Private verkauft oder an Private vermietet werden.</li> </ul>	Die frei werdenden Standorte sind z.T. auch für andere Zentrumsfunktionen interessant.
43	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bern als Sportzentrum ist als Grundsatz zu verstehen, nicht nur auf Hallenbäder bezogen.</li> </ul>	Wird im TP 1 auch so breit verstanden
	<b>QUAV4 (IG Elfenau)</b>	
44	<ul style="list-style-type: none"> <li>Auch das Parkcafé und die grosse Orangerie sind als Kulturorte aufnehmen.</li> </ul>	Diese Orte sind im TP 1 nicht aufgenommen, weil nicht von überregionaler Bedeutung.
	<b>QUAV4</b>	
45	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zum funktionalen Raum gehört explizit die gemeindeübergreifende Zusammenarbeit – ist so nirgends erwähnt.</li> </ul>	Dies ist im TP 1 mehrfach erwähnt.
46	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es fehlen die diplomatischen Vertretungen, Residenzen und Botschaftsgebäude und ein Langfristkonzept zur Auslagerung derselben in eine neues Botschaftsviertel.</li> </ul>	Diese sind im TP 1 und der Synthese aufgenommen.

47	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verteilung der Verwaltungsbetriebe aller 3 Ebenen könnte etwas ausgewogener ausfallen, wenn auch der Osten der Stadt in Betracht gezogen würde.</li> </ul>	Dies wäre durchaus möglich, sofern sich entsprechende Raumangebote ergeben.
48	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sowohl im Zusammenhang mit der Diskussion Masterplan Galgenfeld als auch der „Wankdorfisierung“ des Berna-Areals, oder der Neugestaltung des Freudenbergerplatzes müsste z.B. das Thema Stadthaus diskutiert werden.</li> </ul>	Für ein allfälliges Stadthaus kommen verschiedene Räume in Frage.
49	<ul style="list-style-type: none"> <li>Das ‚funktionale Vakuum‘ im Osten fällt bei der Darstellung ‚Handlungsräume‘ ins Auge</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen
50	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eine aktive, aber wohnverträgliche Kulturmeile / Museumsinsel ist zu begrüssen. Ka-We-De und Tierpark sind ebenfalls einzubeziehen (Kultur- und Familien-Tourismus verbinden)</li> </ul>	Die Anliegen sind in TP 1 aufgenommen.
<b>QUAV4 (SVP Sektion ISK)</b>		
51	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die gewünschte Verlegung der störenden Botschaften kann u.E. nur freiwillig erfolgen, dies ist bei der Planung zu berücksichtigen. Ob der Bund und der Kanton die nötigen Anreize für die Verlegung schaffen ist u.E. fraglich.</li> </ul>	Dies ist so, deshalb wurden die Aussagen zu Botschaften in TP 1 defensiv formuliert.
<b>Grünes Bündnis</b>		
52	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Stadt Bern verfügt im Vergleich zu den vorhandenen Arbeitsplätzen über zu wenig Wohnraum. Das STEK 2015 soll deshalb auf die Zentrumsfunktion Wohnen fokussieren.</li> </ul>	Stimmt, dies ist in der Synthese zu berücksichtigen.
53	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gerade durch den Wegzug der Bundesämter in die Agglomeration werden in der Innenstadt viele Büroflächen frei. Die Schaffung von Büroräumen hat in unseren Augen absolut keine Priorität.</li> </ul>	Für einige Zentrumsfunktionen sind Büroflächen nötig, andere werden aber auch frei.
54	<ul style="list-style-type: none"> <li>Auf der am zweiten Forum präsentierten Folie (Nr. 14) erscheinen die Zentrumsfunktionen „Soziales“ und „Wohnen“ als nicht vertieft betrachtete Zentrumsfunktionen. Das ist für uns absolut unverständlich.</li> </ul>	TP 1 kann nicht alle Themen behandeln, sondern fokussiert auf die wichtigsten Zentrumsfunktionen. Wohnnutzung spielt in der Synthese eine bedeutende Rolle, Soziales ist auch Teil von TP 4.

<b>Gewerbeverband KMU der Stadt Bern</b>		
55	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Zugänglichkeit der Innenstadt ist für alle Besucher, Kunden und Touristen offen zu halten. Restriktive Verkehrsmassnahmen sind zu unterlassen und die Einwirkung auf die wirtschaftliche Bedeutung ist zu beachten.</li> </ul>	Die Innenstadt ist mit dem öffentlichen Verkehr, mit dem Velo und zu Fuss sehr gut erschlossen. Die Erreichbarkeit der Parkhäuser in der Innenstadt ist sichergestellt.
56	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der öffentliche Langsam-Verkehr (Tram) erschliesst die Stadt mit den Wohnquartieren, eine Ausdehnung auf Aussenquartiere ist nicht zweckmässig. Die Erschliessung Brünen zeigt, dass die S-Bahn schneller, bequemer und mit grösserer Kapazität das richtige Verkehrsmittel ist. Das Volk hat mit seiner Entscheidung für Ostermundigen und Köniz gezeigt, dass das Tram nicht für alle Aufgaben die richtige Lösung ist. Die Zustimmung zum Tram Wabern zeigt, dass der Entscheid differenziert gefällt wurde.</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen. Die City-Schiene soll gestärkt werden. Das Tramnetz wird weiterentwickelt.
57	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Funktion der Stadt als lebendiges Zentrum ist bei der Planung zentral, Restriktionen führen zu einem Auszug und Verlust der Attraktivität. Wohnen und andere Anforderungen mit erhöhten Ruhebedürfnissen haben keinen Vorrang in der Innenstadt.</li> </ul>	Auf den Konflikt wird in TP 1 hingewiesen. Eine Priorisierung kann im Rahmen der Synthese ein Thema sein.
58	<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Zentrum muss in seiner Bedeutung verstärkt werden, Verwaltungsbüros ohne Publikumsverkehr sind aus der Innenstadt auszulagern. Das Wohnen und Verkaufslokale, aber auch gewerbliche Nutzung, sind als lebendige Struktur zuzulassen. Damit aber auch verbunden eine gute Zugänglichkeit mit den notwendigen Fahrzeugen von Privaten und öffentlichen Anbietern und des Langsamverkehrs. Der funktionale Raum ist soweit vorhanden, dass er von Allen in fairer und erträglicher Intensität genutzt werden kann. Anlässe, Manifestationen und Sportgrossveranstaltungen sind so zu organisieren, dass die Stadt allen Besuchern offen bleibt. Institutionen die sich nicht daran halten sind entsprechend restriktiv durch organisatorische Massnahmen zu beschränken.</li> </ul>	Themen werden nicht auf Stufe STEK behandelt sondern auf Ebene Quartierplanungen, Teilkonzepten, Arealplanungen etc.



	<b>SP</b>	
59	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die SP erachtet es als richtig, Bern im überregionalen Kontext zu betrachten: Bern nimmt eine Zentrumsfunktion für eine Region ein, die über den Kanton Bern hinaus geht und sowohl Richtung Romandie wie auch Richtung Nordwestschweiz reicht. Diese Zentrumsfunktion ist in der Planung zu berücksichtigen. Dass dabei die regionalen Planungsgrundlagen berücksichtigt werden sollen (Grundlagen der RKBM und der Hauptstadtregion) ist korrekt. Nicht einverstanden ist die SP hingegen damit, dass mit der Konzeptionierung der Teilprojekte eine Hierarchisierung der Stadtfunktionen zugunsten der Zentrumsfunktionen vorgenommen wird. Angesichts der Entwicklung der letzten zwei Jahrzehnte mit einem überproportionalen Wachstum der Arbeitsplätze ist insbesondere der Planung von Gewerbe- und Dienstleistungsstandorten bzw. der Festlegung von neuen Entwicklungsstandorten keine derartige Priorität mehr zuzuschreiben.</li> </ul>	<p>TP 1 liefert die Grundlagen aus Sicht der Zentrumsfunktionen, eine Priorisierung findet in TP 1 nicht statt. Auch eine Priorisierung von Zentrumsfunktionen gegenüber anderen Funktionen findet nicht statt. Welche Aussagen und Massnahmen schlussendlich ins STEK übernommen werden, ist in der Synthese zu klären.</p>
60	<ul style="list-style-type: none"> <li>Auf eine Hierarchisierung der Funktionen des städtischen Raums ist zu verzichten, die Zentrumsfunktion ist nicht übergeordnet zu anderen Funktionen zu gewichten. Die Entwicklung einer lebenswerten Stadt ist wichtig und entsprechend ist auch die Zentrumsfunktion vor diesem Hintergrund zu evaluieren und weiterzuentwickeln. Konkret heisst dies: Die Entwicklung von Quartierzentren und die übergeordnete Zentrumsentwicklung werden aufeinander abgestimmt. Dabei steht die Entwicklung von Verkaufsflächen in den Quartieren im Vordergrund, anstatt weitere Einkaufszentren zu realisieren.</li> </ul>	<p>TP 1 liefert die Grundlagen aus Sicht der Zentrumsfunktionen, eine Priorisierung findet in TP 1 nicht statt. Auch eine Priorisierung von Zentrumsfunktionen gegenüber anderen Funktionen findet nicht statt. Welche Aussagen und Massnahmen schlussendlich ins STEK übernommen werden, ist in der Synthese zu klären.</p>
61	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es ist ein Wechsel vom Planungsansatz der nach Funktion getrennten städtischen Räume (Arbeitsplätze – Konsum – Verkehr – Wohnen – Erholung etc.) zugunsten von Räumen mit integrierten Funktionen vorzunehmen.</li> </ul>	<p>Dies wird in der Synthese zu berücksichtigen sein. Die Planungs- und baurechtliche Umsetzung ist ein Folgeprojekt.</p>
62	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bei den Aufgabenpunkten des Teilprojekts sind die Aufgabenpunkte drei (Festlegung von Entwicklungsstandorten) und vier (Beurteilung der Auswirkungen) neu auszugestalten und auf das Ziel einer lebenswerten Stadt hin auszurichten.</li> </ul>	<p>In der Vision zum STEK ist die lebenswerte Stadt übergeordnetes Ziel. Alle Massnahmen richten sich danach aus.</p>

63	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Auf die Festlegung von neuen Entwicklungsstandorten allein für die Wirtschaft ist vorerst zu verzichten, da Arbeiten und Wohnen grosse Synergien aufweisen. Im Vordergrund für die planerischen Arbeiten sollen Optimierungsprozesse für die bestehenden Stadträume zugunsten eines nachhaltig verbesserten Zusammenspiels der verschiedenen städtischen Funktionen stehen. Im Vordergrund stehen dabei die Nutzungsansprüche der Bevölkerung.</li> </ul>	<p>Dies ist in der Synthese zu berücksichtigen. Generell werden im STEK die übergeordneten Entwicklungslinien definiert.</p>
64	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Nachbargemeinden wie auch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland sind als Partner im Planungsprozess miteinzubeziehen. Dabei sind die Entscheidungsprozesse allerdings in Frage zu stellen, z.B. dass das RGSK von der Regionalkonferenz ohne Einsprachemöglichkeiten der Bevölkerung verabschiedet wird.</li> </ul>	<p>Nachbargemeinden und Regionalkonferenz waren über die Foren in TP 1 einbezogen. Die regionalen Grundlagen wurden auch in TP 1 berücksichtigt. RGSK II liegt zurzeit zur Mitwirkung auf.</p>
65	<p><b>AL</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bern soll sich darauf fokussieren, dass in der Stadt das Arbeiten und Wohnen wieder näher zusammenrückt. Die Arbeitsplätze sind deshalb in der Nähe des Wohnraums anzusiedeln.</li> </ul>	<p>Anliegen wird aufgenommen und in der STEK Synthese geprüft.</p>
66	<p><b>Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem QBB</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es sind Voraussetzungen zu schaffen, damit wichtige Firmen in der Stadt Bern bleiben und neue, steuerkräftige Arbeitgeber (nicht nur Verwaltungsabteilungen) sich in Bern ansiedeln</li> </ul>	<p>Dies ist eine politische Frage und nicht Gegenstand des STEK.</p>
67	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fachhochschul-Campus in Bern West ansiedeln</li> </ul>	<p>Anliegen wird aufgenommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft.</p>
68	<p><b>VCS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bern ist (auch) ein "Verkehrszentrum", insbesondere ein nationaler und regionaler öV-Knoten. Diese Funktion muss gefördert werden, inklusive der entsprechenden Raumsicherung. Die öV-Knoten werden in Zukunft durch öV-Nutzer wesentlich stärker genutzt werden als heute. Daher ist auf eine zusätzliche Belastung in diesen Räumen zu verzichten, d.h. sehr zurückhaltende Verdichtung der Nutzung. An diesen zentralen Lagen müssen die Nutzungen sehr gezielt ausgewählt werden. Ausgeschlossen sind Nutzungen, die zusätzlichen MiV verursachen. Die Strassenfläche muss weitestgehend dem öV und seinen Kunden zur Verfügung stehen.</li> </ul>	<p>Die Anliegen sind in diesem Sinne im Teilprojekt 5 behandelt.</p>

69	<p><b>QUAV 4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Auf Quartierebene besteht kein, auf Gemeindeebene offenbar wenig Handhabe bei Botschaftsnutzungen. Die notwendige Ausnahmegewilligung zur eigentlich zonenfremden Nutzung im Wohngebiet wird automatisch erteilt. Vorschlag: Einholen eines juristischen Gutachtens zur Abklärung des effektiven Handlungsspielraums.</li> <li>▪ Botschaften/Diplomatie ist ein Sicherheitsrisiko für die Quartiere.</li> </ul>	Die Botschaften sind in TP 1 und in der Synthese erwähnt.
70	<p><b>Aus dem Forum</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Anliegen der KMU müssen berücksichtigt werden, es darf keine Verdrängung stattfinden.</li> </ul>	Die Anliegen sind in TP 1 erwähnt. Eine Priorisierung müsste im Rahmen der Synthese erfolgen.
71	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausserholligen ist ein wichtiger Raum mit sehr grossem Potential, soll mit Mut als Premium ESP entwickelt werden, gut geeignet für Arbeitsplätze.</li> </ul>	Die Ausgestaltung der ESP muss im Gesamtkontext in der Synthese betrachtet werden.
72	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Entwicklung des Bahnhofzugangs West als Einkaufsort ist aus Sicht der Innenstadt schwierig (Vergleich mit City West), muss mit kritischem Blick bearbeitet werden.</li> </ul>	Dies ist in TP 1 enthalten.
73	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Perimeter dieses Handlungsraums ist schwierig nachzuvollziehen bzw. so nicht nötig, der Rosengarten braucht keine Veränderung.</li> </ul>	Dies wurde in der Schlussfassung von TP 1 korrigiert.
74	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Schützenmatte soll nicht als zweiter Bundesplatz frei gehalten werden, sondern aufgrund ihrer höchst zentralen Lage baulichen Nutzungen dienen. Ist gut geeignet für ein Stadthaus.</li> </ul>	Die Priorisierung muss im Rahmen der Synthese erfolgen.
75	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es braucht Flächen für KMU, die aus der Stadt verdrängt werden. In Krisenzeiten ist es wichtig, dass es in der Stadt nicht nur Dienstleistungsarbeitsplätze gibt.</li> </ul>	Die Anliegen sind in TP 1 erwähnt. Eine Priorisierung müsste im Rahmen der Synthese erfolgen.
76	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Thema Wohnen und Wirtschaft wird zu wenig berücksichtigt.</li> </ul>	Erfolgt im Rahmen der Synthese.

77	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beim Thema Zentrumsfunktion ist der Blick über die Stadtgrenze nötig. Es ist zu klären, welche Entwicklungen in der Stadt ein regionales Instrument benötigen.</li> </ul>	<p>Auf der Ebene Region über verschiedene Gefässe koordiniert (RGSK II, Kulturkonferenz, etc.)</p>
78	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Bedürfnisse der Stadt an den Kanton sind zu definieren und die Vernetzungsfunktion der Region zu beachten.</li> </ul>	<p>Regionale Themen werden über verschiedene regionale Gefässe koordiniert.</p>
79	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sollen Arbeitsplatzbedürfnisse (des Bundes) per se erfüllt werden? Warum braucht es immer mehr Bundesarbeitsplätze?</li> </ul>	<p>Die Hauptstadtfunktion ist eine bedeutende Funktion für die Stadt Bern. Dazu gehören auch Arbeitsplätze des Bundes. Bund und Kanton verfolgen aber schon heute eine regional ausgewogene Verteilung der Bundesbetriebe.</p>

TP 2 «Siedlungsentwicklung nach Innen und Freiräume»

	Thema	Massnahme / Bemerkung
Nr.	STEK-Thema	
80	<p><b>FDP.Die Liberalen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Unter Freiräumen sind auch Zonen zur freien Projektierung durch private Bauherren zu verstehen.</li> </ul>	<p>Unter Freiräumen versteht man alle Zonen, die nicht überbaubar sind; im Sinne von Grünräumen, öffentlichen Räume wie Plätze, öffentliche Parkanlagen, private Grünräume etc.</p> <p>Freiräume sind keine Räume, in der private Bauherren à la Carte blanche Bauprojekte umsetzen können.</p>
81	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Freiräume werden in erster Linie durch liberale Bauvorschriften geschaffen, nicht durch staatliche Verordnungen.</li> </ul>	<p>Ist eine politische Frage und nicht Gegenstand des STEK. Aus planerischer Sicht sind Freiräume alle unbebauten Flächen ausserhalb und innerhalb des Siedlungsgebietes der Stadt. (Quelle: Freiraumkonzept, SPA 2014)</p>
82	<p><b>QUAV4 (IG Eifenau)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Erhaltung des einzigen verbleibenden Bauernbetriebes im Osten von Bern soll in die Leitbildskizze aufgenommen werden.</li> </ul>	<p>Ist in TP 2 berücksichtigt und aufgenommen</p>
83	<p><b>QUAV4 (SVP Sektion ISK)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Parkperimeter Parkpfliegewerk muss umgehend auf die ganze Manuelmatte ausgeweitet werden, die Versprechungen der früheren GR Hayoz und Rytz sind endlich umzusetzen; die Manuelmatte mit geschützter Baumgruppe ist unbebaut zu lassen.</li> </ul>	<p>Der Parkperimeter erstreckt sich im Synthesplan TP 2 auf die gesamte Fläche der Manuelmatte; im TP 2 sind generell alle Flächen/ Räume, die in der</p>

84	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Massnahmen wie Kinderspielplätze sind mit den Anwohnern abzusprechen, dem Aspekt Fuchsbandwurm ist Rechnung zu tragen.</li> </ul>	<p>Kategorie „Fokus auf Erhalt und Pflege“ aufgeführt sind in ihrer heutigen Nutzungsbestimmung zu erhalten und zu stärken.</p> <p>Es gibt ein Spielplatzkonzept der Stadt Bern (2012); Sicherheitsaspekte müssen generell in der Planung, Umsetzung und im Betrieb berücksichtigt werden. TP 2 bezieht dieses Thema im Detail nicht in die strategische Planung ein.</p>
85	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Felder beim Fröschenweiher in Muri sollte die Planung Efenau miteinbezogen werden, wobei die Gemeinde Muri natürlich einzubinden wäre.</li> </ul>	<p>Das STEK beschränkt sich auf das Territorium der Gemeinde Bern. Die Gemeinde Muri wird betreffend Freiraumplanung und Grünraumvernetzung im Rahmen der STEK Partizipation Gelegenheit erhalten, ihre Anliegen zu platzieren.</p>
86	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Denkmalschutz KaWeDe ist sowohl im Winter als auch im Sommer im bisherigen Rahmen weiter zu führen.</li> </ul>	<p>Die Nutzungs- und Zweckbestimmung der Sport- und Naherholungs-Infrastruktur KaWeDe inklusive der Freiraumanlage ist im TP 2 gesichert; wie sich das Nutzungsangebot längerfristig an diesem Standort ausgestaltet ist u.a. Bestandteil des STEK-Querschnittsthemas.</p> <p>Generell weist TP 2 aus, dass mit einer</p>

87	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Elfenau darf kein Rummelplatz werden; die Öffnung der Museuminsel über Nacht wird ebenfalls abgelehnt, unerwünschte Nebenfolgen wäre hier wohl die Folge, ein ruhiges Quartier würde so Anziehungspunkt für Nachtschwärmer</li> </ul>	<p>Siedlungsentwicklung nach innen neue Qualitäten erzeugt und Potenziale ausgeschöpft werden sollen. Mit der baulichen Verdichtung auf heute bestehendem Bauland ist gleichzeitig eine höhere Nutzungsdichte von öffentlichen Freiräumen (z.B. Elfenau-Anlage) und Infrastrukturen (z.B. Museumsinsel) zu erwarten bzw. notwendig. Eine Balance zwischen den unterschiedlichen Bedürfnissen der Nutzergruppen muss bei konkreten Umsetzungen erreicht werden.</p> <p>Aussagen zu diesem Thema sind auch im TP 4 (Quartierzentren und -struktur) zu finden.</p>
88	<p><b>QUAV4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bei den Grundsätzen (oder besser: Kriterien) für die Klassierung in ruhige Gebiete oder Gebiete mit Verdichtungspotenzial fehlt erneut das Kriterium ‚Soziale Qualität‘ das nicht in ‚räumlicher Qualität‘ subsummiert werden darf. Räumliche Stadtentwicklung kann erst definiert werden, wenn die weichen Faktoren (Stadtsoziologie, Gesellschafts- und Mobilitätsmodelle etc.) ausgelotet sind.</li> </ul>	<p>Im TP2 wurden die unterschiedlichen Klassierungen vor allen Dingen nach bestehenden räumlichen / städtebaulichen Qualitäten vorgenommen. Das Kriterium der „sozialen Qualität“ hat Einfluss auf die Evaluation von städtebaulichen Entwicklungspotenzialen. Diese</p>

89	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Leitbildskizzen/Landschaftsraum: Warum fehlt der gesamte Aareraum? Warum fehlt Grünraum Eifenau? Referenzprojekt Aareschlaufen einbeziehen.</li> </ul>	<p>sind indirekt in die TP2 Analyse der Quartiere eingeflossen.</p> <p>Der Aareraum ist als wichtigster Identitätsträger der Stadt im Leitbild verankert. Der Kommentar deutet darauf hin, dass dies in der visuellen Kommunikation ungenügend umgesetzt ist. Die Eifenau wird in die entsprechende Grafik aufgenommen.</p>
90	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lebendige Knoten und Korridore: Der Knoten Thunplatz macht wenig Sinn (eine Seite am Wald, rundherum parkartige Bebauung) vielmehr muss stattdessen die untere Thunstrasse entwickelt werden. (Stärkung Einkaufsmöglichkeiten, mehr Aufenthaltsqualität). Thunplatz als Umsteigeknoten müsste verbessert werden insbes. stadteinwärts-Beziehungen Bus 19.</li> </ul>	<p>Generell hat der Thunplatz weiteres räumliches bzw. Nutzungspotenzial; ob dieses Potenzial in Form der Steigerung der Umsteigequalität, attraktiveren Nutzung etc. liegt, ist noch nicht definitiv bestimmt. Wird in der STEK Synthesephase entsprechend eingebracht.</p>
91	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Egghölzliplatz als Quartierplatz ausbilden ermöglicht bessere Einkaufsstruktur &gt; Stärkung Quartierläden und vielseitiges Angebot</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft</p>
92	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mit dem Korridor Muristrasse wurde ein interessantes Beispiel gewählt. Allerdings müsste die Fussgängerfreundlichkeit / die Querungsmöglichkeiten der Muristrasse selber auch erwähnt werden. ‚Neues Quartierzentrum‘ könnte das Egghölzli sein.</li> </ul>	<p>Das STEK konzentriert sich auf die strategisch, räumlichen Leitlinien, die eine zukunftsfähige und realistische Stadtentwicklung ermöglichen soll. Auf Ebene Quartierplanung werden entsprechende Leitlinien konkreter und detaillierter ausgearbeitet.</p>
93	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Im Rahmen des Quartierplans müssen auch die ‚Akupunkturmassnahmen‘ zur Verdichtung möglichst flächendeckend identifiziert und diskutiert werden.</li> </ul>	



		<p>Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft</p> <p>Konkrete Nutzungsdiskussionen werden entsprechend in den Folgearbeiten des</p>
94	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es sind langfristige Verdichtungsmöglichkeiten / Umstrukturierungen und (politische) Anreizmodelle auch für die Gartenstadtdylle zu diskutieren.</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft
95	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Im Stadtteil IV wurden die richtigen ‚Chantiers‘ (8 / 9) identifiziert. Für den ‚Bernazipfel‘ vom Chantier 2 muss frühzeitig eine eingehende Nutzungsdiskussion gestartet werden</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft
96	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Begriff ‚Verdichtung‘ ist insofern zu präzisieren, als dass es zwingend um qualitativ hochwertige Nutzungs- / Einwohnerdichte geht und nicht primär ums Flächenangebot.</li> </ul>	Das Credo vom TP2 lautet: bauliche Verdichtung findet nur statt, wenn eine Balance von Siedlungsverdichtung und Siedlungsqualität sichergestellt wird. Im TP2 wird ausgewiesen, dass die Verdichtung nicht nur auf die Vergrößerung des Flächenangebots reduziert werden kann.
97	<p><b>Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem QBB</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Teilprojekt zeigte viele interessante theoretische Ansätze und Beispiele. Die konkrete Umsetzung jedoch wird nicht einfach sein (geltende Rahmenbedingungen, Eigentumsverhältnisse etc.). Wir empfehlen daher eine Fokussierung auf wenige konkrete Projekte, welche die Voraussetzungen erfüllen, dass sie sich auch wirklich innerhalb der nächsten 20 Jahre realisieren lassen. Hierbei stehen sicherlich sanierungsbedürftige Liegenschaften öffentlicher Eigentümer im Vordergrund (z.B. Siedlung am Winterfeldweg)</li> </ul>	In der STEK Teilphase 2 wurde der „Fächer“ aufgetan; die Potenziale der Umsetzungsfähigkeit gilt es in Teilphase 3, Synthesephase, genauer zu bestimmen.
98	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ein wichtiges Handlungsfeld sehen wir bei den Grosssiedlungen. Hier wünschen wir uns seitens</li> </ul>	Im TP2 werden exemplarisch räumlich-

	<p>des STEK strategische Überlegungen, wie man mit diesen Bauten / Quartieren umgehen soll. Viele dieser Bauten und deren Umgebung weisen Erneuerungsbedarf auf. Wenn dem nicht Rechnung getragen wird, besteht die grosse Gefahr einer Abwärtsspirale (Beispiel: Kleefeld). Die öffentliche Hand ist bei solchen Gegebenheiten gefordert eine aktive Rolle zu übernehmen.</p>	<p>strategische Handlungsmöglichkeiten für unterschiedliche Eingriffsgrössen in Quartierstrukturen aufgezeigt. Generell: Einflussmöglichkeiten auf die Grundeigentümer / Immobilienbesitzer von Seite öffentlicher Hand sind beschränkt. Die Rollen-Definition der öffentlichen Hand wird jedoch die im Rahmen des STEK's angeschaut. Veränderte Rahmenbedingungen / Bedürfnisse im städtischen Kontext verlangen evtl. neue Aufgabenprofile der öffentlichen Hand.</p>
<p>99</p> <p>100</p>	<p><b>Grünes Bündnis</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wir begrüssen den Ansatz, bei Fragen der Verdichtung die Landschaft und Freiräume in ihrer Qualität zu bewahren und als Basis für mögliche Verdichtungen zu berücksichtigen.</li> <li>▪ Das Teilprojekt folgt ebenfalls dem Grundsatz, wonach Verdichtung nur als Mittel zur städtebaulichen Aufwertung genutzt werden soll. Was wir jedoch vermissen, sind wohnpolitische Grundsätze. Verdichtungen dürfen nicht zu einer Verdrängung von einkommensschwachen durch wohlhabendere MieterInnen führen. In diesem Teilprojekt des STEK sind gezielte Massnahmen gegen die Gentrifizierung aufzuzeigen. Im Sinne des Grundsatzes „Mehr Menschen auf weniger Raum“ müssen Verdichtungen zwingend zu mehr BewohnerInnen pro Fläche führen. Verdichtung darf nicht nur ein städtebauliches Instrument sein.</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Die Steuerung von sozialer Durchmischung ist eine Herausforderung. Gezielte und wirksame Handlungsmaßnahmen zur sozialen Durchmischung lassen sich schwer definieren. Das STEK wird dazu Stellung nehmen. Generell ist es das Ziel, der heute schon sehr vielfältig vertretenen Bevölkerungsgruppen auch in Zukunft entsprechende Wohnräume anzubieten. Die Dichte BewohnerInnen / Fläche ist von sehr unterschiedlichen Faktoren</p>

101	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Teilprojekt hat eine zu starke räumliche Ausrichtung. Soziale Fragen der Verdichtung sind stärker einzubeziehen.</li> </ul>	<p>abhängig, in erster Linie von ökonomischen. Es ist ein Luxusgut, dass sich die Einzelperson im Durchschnitt derart viel m<sup>2</sup> Wohnfläche leisten kann. Z.B. gibt es jedoch in Ballungsgebieten (Zürich oder Genf) rückläufige Tendenzen, da Standortqualität und Preis einen Einfluss auf den individuellen Flächenkonsum haben.</p> <p>Ein weiterer Fakt im Bereich Wohnungsneubau: kleinere Grundrissflächen müssen vermehrt umgesetzt werden.</p> <p>Belegungsdichte: steht in Abhängigkeit zu den Vermietern (Konditionen).</p> <p>Aktuelles Beispiel Stadt Bern zur Förderung „effizienter“ Raumnutzung:</p> <p>Bei der Abgabe von städtischem Land im Baurecht sind vermehrt Anreize / Spielregeln zu einer besseren Belegungsdichte verankert.</p> <p>Das STEK Projektteam ist interdisziplinär zusammengesetzt; ohne die Auseinandersetzung mit sozialen, infrastrukturellen etc. Fragen können auch keine neuen räumlichen Strategien entwickelt werden.</p> <p>Jedoch konzentriert sich das Endprodukt des STEK auf räumlich strategische Zielsetzungen.</p>
-----	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p><b>Bern bleibt Grün</b></p>	
102	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wie darf man sich konkret eine „Öffnung der Grünräume“ vorstellen? – Uns kommt in Zusammenhang mit „Grünraum“ jedenfalls eher „schützen“ und „erhalten und aufwerten“ in den Sinn. Ein wichtiger Anfang wäre damit gemacht, Kulturland strukturreicher zu gestalten, die Waldränder artenreicher zu machen und (gesetzliche) Vorschriften betreffend Pufferzonen und -streifen ernster zu nehmen, als diese heute meist der Fall ist.</li> </ul>	<p>Das SPA hat einen Entwurf „Freiraumkonzept“ vorliegen, dessen Inhalte in das TP2 eingeflossen sind. Mit der Öffnung von zweckgebundenen Freiräumen ist gemeint, dass der Öffentlichkeit heute nicht zugängliche Freiräume, z.B. Schulareale, Friedhöfe, einem breiterem Zielpublikum zugänglich gemacht werden soll; somit die Mehrfachnutzbarkeit von Freiräumen wo sinnvoll ermöglicht werden soll.</p>
103	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wir sind erstaunt, unter den Grundsätzen zu lesen: „Verdichtung nur als Mittel zur städtebaulichen Aufwertung“ Sind wir hier wieder bei der qualitativen Verdichtung? Höher, grösser, schöner, aber alles nur fürs Auge? Dieser Definition von Verdichtung können wir uns nicht anschliessen. Verdichtung müsste, um in der STEK-Terminologie zu bleiben, auf jeden Fall auch quantitativ sein und unter dem Strich Boden und andere Ressourcen schonen. Konkret könnte dies tatsächlich, wie in der Präsentation skizziert, bedeuten, höher zu bauen – die aktuelle Limite auf maximal vier Etagen im Normalfall ist ja wirklich nicht sehr „urban“ –, es würde aber auch bedeuten, bescheidener zu bauen, vor allem was die individuellen Raumansprüche betrifft. Also nicht „mehr Platz für weniger Leute“, wie es die STEK-Formulierung impliziert, sondern „Mehr Leute auf weniger Platz“. In der Berner Altstadt haben wir eine gute Vorlage, Beispiele aus neuerer Zeit könnten eventuell die Kalkbreite in Zürich und einige weitere dort geplante Vorhaben sein. Und ein negatives Beispiel dafür, wie Verdichtung in Bern leider immer noch interpretiert wird, ist die Fröschmattstrasse.</li> </ul>	<p>Die Stadt Bern wird in ihrem räumlichen Gesamtsystem auf Verdichtungspotenziale untersucht. Dabei deklariert das TP2 klar folgende Verdichtungsstrategie: Ausgewiesene Bereiche (Siedlung, Frei- und Strassenraum) der Stadt können auf unterschiedliche Art und Weise baulich verdichtet und/oder nutzungsintensiver weiterentwickelt werden. Die Lebensqualität darf dabei nicht negativ beeinflusst werden.</p>
104		

105	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wünschenswert wäre für uns: Mischen von Wohnformen, -grössen und auch -standards plus Belegungsvorgaben und vor allem vermehrt (wieder) kleinere Wohnungen, schon nur, damit Singles mangels Alternativen nicht gezwungen sind, grosse Wohnungen zu belegen, dafür mehr Gemeinschaftsnutzung von Räumen und Geräten.</li> </ul>	<p>Dies sind wichtige Kriterien, die neben weiteren Parametern Einfluss auf eine qualitätvolle Verdichtung (bauliche / Nutzung) haben. Eine Herausforderung besteht darin, eine entsprechende Kultur unter Bauherren und Immobilienbesitzerinnen zu etablieren.</p>
106	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sehr erfreulich hingegen die Aufmerksamkeit, die bei der Fröschemattsanierung auf die Gestaltung der Umgebung (und Begrünung der Fassaden? – Das wäre ebenfalls ein wichtiges Thema in diesem Zusammenhang) gelegt wurde, inklusive Einbezug der Bewohnerinnen und Bewohner.</li> </ul>	<p>Das STEK konzentriert sich auf die strategisch, räumlichen Leitlinien, die eine zukunftsfähige und realistische Stadtentwicklung ermöglichen soll. Auf Ebene Quartierplanung werden entsprechende Leitlinien konkreter und detaillierter ausgearbeitet.</p>
107	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ „Bern macht Ernst mit der 2000-Watt-Gesellschaft: Neue Bescheidenheit und mehr Phantasie beim Wohnen“ und „Bern, die Biodiversitäts- und Gartenstadt“ – das ungefähr könnte als Titel und als Zielformulierung über den beiden oben stehenden Abschnitten stehen. Verstehen Sie unter „Nachhaltigem Bauen“ (unter anderem), was wir skizziert haben? In dem Fall sind wir gern mit an Bord.</li> </ul>	<p>Das STEK konzentriert sich auf eine fachliche Positionierung und versucht strategisch, räumliche Leitlinien so präzise wie möglich und gleichzeitig so flexibel wie notwendig für eine zukunftsfähige und attraktive Stadt Bern - in jeder Hinsicht - zu formulieren. Dabei ist die 2000-Watt-Gesellschaft ein Vision, die die öffentliche Hand verfolgen sollte. Dies ist jedoch u.a. an politische Entscheidungsträger gebunden. Bern ist und wird jedoch nie eine Gartenstadt im klassischen Sinne a la</p>

		Ebenezer Howard sein. Bern ist in seiner städtischen Struktur ein „multi-Talent“; die Bandbreite schliesst die Zähringer-, Gründerzeit-, moderne Stadt etc. ein – und dies eingebettet in einen einzigartig vielfältigen Landschaftsraum (Aaretal, Wälder, Alpen-Fernblick)
108	<p><b>Dialog Nordquartier</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bemerkungen zum Verdichten entlang der Strassenhauptachse: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Längsstellung der Bauten führt nicht zwingend zu einer Erhöhung der Anzahl Wohnungen. Dabei ist die Orientierung der Bebauung entscheidend.</li> <li>- Diese Achsen haben auch sehr oft eine gewachsene Baumallee. Die Planung des Projekts ‚Tram Region Bern‘ hat nun aber auch gezeigt, wie schwierig es ist, die Strassen mit Ihren gewachsenen Alleen anzutasten.</li> <li>- Im Breitenrainquartier könnte dies am ehesten an der Winkelriedstrasse realisiert werden. Dort sind eingeschossige Geschäftsbauten entlang der Strasse angeordnet. Die Geschosszahl der Bauten könnte je nach Ausrichtung ev. erhöht werden und so auch die Lärmimmissionen vermindern.</li> </ul> </li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft
109	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die "Chantiers" im Breitenrainquartier sind zu grosse Felder und beinhalten Siedlungen/Parzellen mit grundsätzlich unterschiedlichen Bedingungen hinsichtlich Grundeigentümern, spezifischer Nutzungen und Bauten. Das Wankdorf z.B. beinhaltet die Areale der WIFAG, der Firma Wahlen und das Wankdorf-City, welches als Freiraum einfach überbaut werden kann. Um in den "Chantiers" längerfristig Siedlungsentwicklung zu planen, muss die Stadtplanung aktiv auf die Eigentümer und potentielle Investoren zugehen und diese mit Anreizen motivieren. Dabei sollen auch die heutigen und die künftigen Anwohner miteinbezogen werden. Dabei können für jedes Areal spezifische Handlungsanleitungen entwickelt und festgelegt werden.</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft. Betreffend aktiver Entwicklung der Chantiers: Es werden auch Abhängigkeiten / notwendige Massnahmen auf Ebene Rollen-Definition der öffentlichen Hand aufgezeigt
110	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Freiräume sollten, ähnlich den "Chantiers" für die bebauten Räume, differenziert betrachtet</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen und bei

	<p>werden. Einige sollen erhalten und verstärkt werden. z.B. der Aareraum könnte bei einer inneren Verdichtung der Quartiere als grüne Ader noch aufgewertet werden. Dies würde auch die immer zunehmenden Freizeitaktivitäten am, auf und im Fluss unterstützen. Andere Freiflächen dagegen könnten überbaut werden. Wichtig sind dabei die übergeordneten räumlichen Verbindungen und die Erhaltung und Schaffung für den Aufenthalt im Freien für alle Altersgruppen. Eine vertiefte Differenzierung könnte nach privaten, öffentlichen, geschützten und ungeschützten Freiräumen vorgenommen werden. So könnten auch öffentliche Grünräume, wie z.B. der Springgarten oder der Aarehang (Salemgarten) als mögliche Verdichtungsgebiete miteinbezogen werden und nebenbei neue Freiräume erschlossen werden.</p>	<p>der weiteren Bearbeitung geprüft</p>
111	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Priorisierung der bebauten Stadtgebiete nach guter Erschliessung, tiefer Qualität der Bausubstanz und räumlicher Qualität ist interessant. Aber gibt es an solchen Orten wirklich ein besonderes Potential? Der Breitenrain ist in Teilen eine Art "Gartenstadt" mit zwei-, drei- und viergeschossiger Bebauung. Interessant wäre es, Frei-, Hof- und Gartenräume nach ihren Potentialen abzusuchen und zu bewerten.</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft</p>
112	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Für einen solchen Ansatz würde sich u.a. die Siedlungsgenossenschaft Wylergut eignen: sie besteht aus einem einheitlich geplanten und selbständigen Siedlungsgebiet der 1940er-Jahre. Die Option „Verdichtung“ als Alternative zu einer weiteren baulichen Sanierung im Zeitraum 2035 - 2040 sollte im Rahmen des STEK 2015 ins Auge gefasst werden. Bei der planerischen/baulichen Umsetzung ist zudem der Richtplan Energie der Stadt Bern vom August 2014 zu beachten.</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft</p>
113	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wie im Workshop bereits vorgebracht wurde, sind für Verdichtungsstrategien und -massnahmen im bebauten Gebiet konkret der Nutzungs- und der Bauklassenplan auf Anpassungen / Änderungen zu untersuchen. Schon in den Neunziger-Jahren forderte z.B. ETH-Prof. Dölf Schnebli ein zusätzliches Geschoss für die Verdichtung der Innenstadt Zürich. Dabei sind aber die Konsequenzen gut abzuklären. Die Akzeptanz der Nachbarn bei konkreten Baugesuchen ist in der Umsetzung meistens sehr klein. Interessant ist die vor 15 Jahren erarbeitete Überbauungsordnung im Bälliz Thun, die eine neue Geschosshöhe immer ins Verhältnis zum Nachbarn stellt.</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft</p>

114	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es ist nachvollziehbar, dass im STEK 2015 die Schwerpunktbildung auf die räumliche Entwicklung gesetzt wird. Trotzdem möchten wir unentwegt darauf hinweisen, dass in unserem Quartier viele Familienwohnungen ab 4,5 Zimmer fehlen – was ein ebenso griffiger Schwerpunkt sein sollte.</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft
115	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die räumlichen Zusammenhänge der Freiräume sind noch zu wenig behandelt. Es gibt keine räumlichen Überlegungen zu deren Erhalt, Stärkung, Überbauen oder Neuschaffen. Dabei sind die Aspekte der Verbindungen und der Aufenthaltsqualitäten zu verstärken und neu zu finden. Die Verdichtung in der bestehenden Bebauung beschränkt sich leider zurzeit auf den konkreten Vorschlag bei den Hauptachsen. Diese sind nur teilweise überzeugend.</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft
116	<p><b>Gewerbeverband KMU der Stadt Bern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Quartiere sind offen und durchlässig zu erschliessen. Für den Durchgangsverkehr sind Hauptachsen zu bezeichnen, die ohne weitere Begrenzungen offen bleiben. Damit wird der Schleichverkehr abgehalten und das Quartier behält die Attraktivität für den Einkauf. Eine Begrenzung des Zuganges verhindert die Entwicklung von Fachhändler, da diese auf externe Kundschaft angewiesen sind. Metzgereien und Bäckereien verschwinden zu Gunsten billigster Supermärkte, wenn sie nur noch der Quartiersversorgung dienen.</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft (Schnittstelle zu TP 4)
117	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Quartierzellenabspaltung sind planerische Fehlgriffe, da für eine lebendige Funktion eines Quartiers Verbindungen ausserhalb des planerischen Korsetts notwendig sind.</li> </ul>	Es kann leider nicht ganz nachvollzogen werden, wo im TP2 Quartierzellenabspaltungen Bestandteil der Planung ist. Präzisierungen werden bei Bedarf beim Gewerbeverband eingeholt.
118	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Öffentliche Verwaltungen und private Verwaltungen sind nicht zwingend im stadtnahen Gebiet nötig und verursachen zu den Stosszeiten unnötigen Verkehr. Gleichzeitig bildet nach ihrem Wegzug der freigewordene Raum ein Potential für eine Entwicklung mit Wohnen und für Wirtschaftszweige mit Publikumsverkehr im Zentrum.</li> </ul>	Der Stadt Bern liegt eine Studie vor, die die zukünftigen Potenziale im Rahmen geplanter Verlagerungen aus dem Stadtzentrum ausweisen. Als Bundesstadt der Schweiz nimmt Bern im



119	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Brachen sind mit Neubauten zu beplanen, da das Festhalten an bestehenden, isolierten Bauten oft eine echte Verdichtung verhindert und damit nicht zielführend ist.</li> </ul>	<p>schweizerischen Kontext eine Sonderrolle ein. Eine Konzentration öffentlicher Verwaltungen wird immer ein prägender Bestandteil sein.</p> <p>TP2 weist vorhandene Potenzialräume auf, zu denen u.a. Brachen gehören. Diese sollen städtebaulich maximal / im angemessenen Verhältnis entwickelt und ausgenutzt werden.</p>
120	<p><b>Aus dem Forum</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die vielen Planungsinstrumente sollten entrümpelt werden. Der Nutzungszonenplan ist ein veraltetes Instrument, Vorschlag: Befreiung von der Nutzungsdefinition im Raum Bern</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft</p>
121	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Verdichtung soll als Chance begriffen werden, es sollen Beispiele aufgezeigt werden</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p>
122	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Hotspots / „Unorte“ sollen prägnanter dargestellt werden</li> </ul>	<p>Die Plandarstellung wird noch präzisiert.</p>
123	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Förderung von dynamischen Entwicklungen soll ermöglicht werden</li> </ul>	<p>Neben der Analyse, Entwicklung von Leitbildern und Strategien, werden ebenfalls Handlungsfelder und Massnahmen im STEK definiert. U.a. ist die Auseinandersetzung betreffend Dynamik / „Antreiber“ Dynamik ein Thema.</p>
124	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Verdichtung muss sozial nachhaltig erfolgen.</li> </ul>	<p>Das STEK Projektteam ist interdisziplinär zusammengesetzt; ohne die Auseinandersetzung mit sozialen, infrastrukturellen etc. Fragen können auch keine</p>

		<p>neuen räumlichen Strategien entwickelt werden.</p> <p>Das Endprodukt des STEK konzentriert sich auf räumlich strategische Zielsetzungen</p>
125	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Galgenfeld Ist-Situation problematisch - Dienstleistungs-/Industriezone; Keine „Vision“ für den Ort. Zielkonflikte in Nutzungen (Wohnen/Produktion); kritisch, wer unter welchen Umständen dort lebt.</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft</p>
126	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Instrument für Verdichtung des Siedlungstypus Gartenstadt entwickeln.</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft</p>
127	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Handlungsspielräume auf Ebene Parzelle untersuchen</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft</p>
128	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die vorgestellten Inhalte sind zu wenig visionär. Mehr Mut ist gefordert.</li> </ul>	<p>Die Vision ist Teil der STEK-Synthese</p>
129	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Warum verdichtet die Stadt überhaupt?</li> </ul>	<p>Die Nachfrage nach zusätzlichem Wohnangebot (Siedlungsdruck) für eine wachsende Bevölkerung ist auch in der Stadt Bern vorhanden. Aus Ressourcen Gründen ist es das Ziel, diese Nachfrage nicht auf der „grünen Wiese“ zu lösen, d.h. das Bauland zu vergrössern, sondern das Potenzial auf bestehendem Bauland auszuloten.</p>
130	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Was sind die Spielregeln bei den Entwicklungen der Chantiers? Werden neue etabliert?</li> <li>▪ Sind Chantiers Experimentierzonen, eine Art freie Zonen um möglichst dynamische Entwicklungen zu fördern?</li> </ul>	<p>Das Konzept der Chantiers bedingt neue Spielregeln. Wie diese konkret aussehen, ist in der Synthesephase zu präzisieren.</p>

131	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wir wird mit Eigentum umgegangen?</li> </ul>	<p>Es gibt unterschiedliche Arten von Eigentum, die im TP2 berücksichtigt wurden: privates, städtisches, institutionelles (z.B. Bürger) Eigentum. Die Einflussmöglichkeiten der öffentlichen Hand sind im einen oder anderen Fall grösser oder kleiner. Ob Anreizsysteme geschaffen werden können / müssen, um entsprechendes Eigentum zu „mobilisieren“, ist im weiteren Bearbeitungsprozesse zu überprüfen. Schlussendlich birgt dieser Handlungsspielraum eine grosse politische Dimension.</p>
132	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wieviel Freiraum braucht ein dichtes Quartier tatsächlich?</li> </ul>	<p>Der Bedarf nach Freiraum im Quartier ist unterschiedlich, da es eine Abhängigkeit zu weiteren Rahmenbedingungen gibt; z.B. Nähe zu grösseren Nah- und Erholungsräumen wie Aareaum, Bremgartenwald, Freibad Weyermannshaus etc.</p>
133	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Können Freiräume nicht umgeschichtet werden?</li> </ul>	<p>Was heisst Umschichtung von Freiräumen? Verlagerung? Konzentration? Theoretisch: je weniger Freiraum direkt in den Quartieren zu Verfügung steht, desto intensiver müssen angrenzende Natur- und Erholungsräume attraktiver gestaltet, intensiver / multipler nutzbar</p>

		gemacht werden. TP2 geht davon aus, dass der bestehende Freiraum in den Quartieren erhalten bleibt. Die Synthesephase wird zeigen, inwieweit sich diese Arbeitsthese manifestieren lässt.
	<b>SP</b>	
134	▪ Bei Verdichtungen ist das Ziel einer erhöhten Nutzungsmischung zu verfolgen.	Wurde im TP 2 berücksichtigt
135	▪ Im Hinblick auf die Umsetzung der Wohninitiative muss aufgezeigt werden, welche Areale sich aufgrund der Eigentumsverhältnisse besonders für gemeinnützigen Wohnungsbau eignen und wo die Stadt selbst neue Wohnungen erstellen kann.	Wurde im TP 2 berücksichtigt
136	▪ In Verdichtungsräumen sind soziale Interaktionsräume miteinzuplanen.	Was ist unter sozialen Interaktionsräumen zu verstehen?
137	▪ Das Verdichtungspotenzial ist flächendeckend zu überprüfen, unter Berücksichtigung der Qualität und der sozialen Funktionen der jeweiligen Stadträume.	Wurde im TP 2 berücksichtigt
138	▪ Es ist darauf zu achten, dass verdichtete Räume mit der vorhandenen Infrastruktur (Schulen, Sportanlagen, Freiräume, Strassenraum, öffentlicher Verkehr) in Einklang bleiben oder ausreichend neue Infrastruktur miteingeplant wird.	Wurde in TP 4, bzw. Querschnittprojekt Nachhaltigkeit berücksichtigt
139	▪ Für die innere Verdichtung sind zuerst Standorte mit guter ÖV-Erschliessung vorzusehen.	Wurde im TP 2 berücksichtigt
140	▪ Eine Verdichtung ist auch in Gewerbebezonen zu planen. Die Umnutzung von schlecht oder nicht mehr genutzten Gewerbebeständen und Büroflächen ist konsequenter voranzutreiben und auch seitens des Gewerbes ist konsequenter in die Höhe zu bauen.	Wurde im TP 2 berücksichtigt
141	▪ Für Gebäude im Eigentum der öffentlichen Hand wird ein Gebäudebewirtschaftungsprogramm eingeführt. Die öffentliche Hand (Bund, Kanton, Einwohnergemeinde, Bürgergemeinde und öffentlich-	Wurde im TP 2 behandelt. Für Stadtentwicklung wichtig, aber im STEK nicht

142	<p>rechtliche Unternehmen) prägt den Immobilienmarkt in der Stadt Bern. Die entsprechenden Immobilienabteilungen müssen stärker in die Stadtentwicklung einbezogen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eine innere Verdichtung der Stadt Bern wird begrüsst. wenn es sich nicht nur um eine bauliche, sondern auch um eine soziale und funktionale Verdichtung handelt. Bei der Verdichtung von bestehenden Stadträumen ist auf die Erhaltung und Verbesserung der Qualität des städtischen Raums in allen Funktionen zu achten. Die SP unterstützt die vier in Teilprojekt 2 aufgeführten Aufgaben. Sie erachtet diese aber nicht als ausreichend, da sie vor allem auf der baulichen Ebene ansetzen und die Möglichkeiten der Verdichtung und besseren Nutzung des bestehenden Raums zu wenig ausnützen. Grundsätzlich sind die sozialen Aspekte der Verdichtung (soziales Umfeld, soziale Netzwerke) stärker zu gewichten.</li> </ul>	<p>umfassend lösbar.</p> <p>Für Stadtentwicklung wichtig, aber im STEK nicht umfassend lösbar.</p>
143	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bei der Planung von Infrastruktur ist zu berücksichtigen, dass diese auch von den Nachbarn genutzt werden kann. Dies beinhaltet auch die verstärkte Nutzung von Infrastruktursynergien (z.B. betreffend Abwärme von Büro- und Gewerbenutzungen).</li> </ul>	<p>Für Stadtentwicklung wichtig, aber nicht im STEK zu lösen</p>
144	<p><b>QUAV4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vernetzung und Öffnung der Grünräume: interessant wäre, einmal das theoretische Potenzial der Botschaftsgrundstücke abzuklären.</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft</p>
145	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Attraktivierung der Strassenräume: offenbar wird der Freudenbergerplatz vom SPA als ‚hoffnungslos‘ aufgegeben (Sh. Bund vom 5.09.2014). Was aber, wenn kein Geld für den Bypass, resp. die grosse Stadtreparatur da ist? Und was, wenn das Ganze sich noch über 15 -20 Jahre hinzieht? Dringend Plan B entwickeln!</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft</p>
146	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Insbesondere die Aussage ‚Siedlungserweiterung nur sehr langfristig, nach 2050‘ stärkt die Notwendigkeit eines Plans B für die Stadtreparatur an neuralgischen Punkten wie Ostring /</li> </ul>	<p>Generell: Für Stadtentwicklung wichtig, aber im STEK nicht umfassend lösbar. Chantier muss längerfristig betrachtet</p>

147	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zum Chantier 8: ‚Plan B‘ nach Zurückstellung Bypass durch ASTRA: Pannestreifenumnutzung PUN verschoben &gt; Zeit nutzen für Prüfung von Alternativen. Lärmschutz wird erneuert / verbessert. Diese Investition wird wohl erst in 30 Jahren amortisiert sein - Stadtreparatur muss warten! <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Welche Strategie hat PRD/SPA?</li> <li>○ Wer wird / soll in die bestehenden Wohnsiedlungen investieren ohne Gewissheit wie sich die Verkehrslösung entwickelt?</li> <li>○ Wie wird Siedlungsentwicklung (Wittigkofen / Saali) ohne Bypass weitergeplant?</li> <li>○ Bleibt Verbesserung Freudenbergerplatz so lange blockiert? &gt; ‚kleine Stadtreparatur‘ möglich?</li> <li>○ Welche Schritte werden nun konkret unternommen? Abwertung Liegenschaften an Autobahn &gt; soziale Entwicklung? Freudenbergerplatz.</li> </ul> </li> </ul>	<p>werden.</p> <p>Es gibt zurzeit keinen Plan B; Abhängigkeit vom Bund / dessen finanzielle Mittel</p> <p>Abhängig von Entscheid der Grundeigentümer</p> <p>Abhängigkeit vom Bund / dessen finanzielle Mittel</p> <p>Lärmschutzmassnahmen werden im Rahmen von PUN erfolgen</p> <p>Lärmschutzmassnahmen sollen Abwertung entgegenwirken</p>
148	<p><b>Bern bleibt Grün</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsinfrastruktur als Stadtraum – Verdichtungsraum mit neuem urbanem Massstab“. – Was heisst das?</li> </ul>	<p>Bestehende Strassenräume in der Stadt Bern haben an vielen Orten Aufwertungspotenzial. Die Aufwertung kann z.B. durch attraktivere publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss, Organisationsoptimierung der Abstellbereiche (Auto/Velo) bis hin zu Umgestaltung von Strassenräumen zugunsten des Velo- und Fussverkehrs umgesetzt werden. Solche Aufwertungen stehen jedoch in Abhängigkeit von flankierenden baulichen Umstrukturierungen, die eine höhere Bevölkerungsdichte zu Folge haben.</p>

149	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Was sind „Quartiere mit qualitativem Verdichtungspotenzial“?</li> </ul>	<p>Dies sind Quartiere bzw. Teilbereiche von Quartieren, die aufgrund der städtebaulichen Analyse im TP2 ein Potenzial aufzeigen, intensiver bzw. baulich höher auszunutzen. Die Bezeichnung „qualitativ“ da aus der Analyse Defizite / Potenziale (baulich, strukturell etc.) festgestellt wurden, die städtebauliche Handlungsfelder auf-zeigen.</p>
150	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Was ist eine „unberührte bewegte Landschaft“?</li> </ul>	<p>Wir gehen davon aus, dass es sich hier um ein Text-Zitat handelt, der in einem bestimmten Kontext verwendet wurde.</p>
151	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ „Landschaft als wichtige Ressource“. Ressource für was? Für zukünftige Überbauungen?</li> </ul>	<p>Die vorhandene Landschaft, die die Stadt Bern umgibt, ist als wertvolle Ressource (Lebensraum Flora/Fauna, Nah-, Freizeit, Erholungswert) zu verstehen. Diese ist in Zukunft in ihrer Funktion als Landschaft zu pflegen und weiterzuentwickeln. Per se ist der Landschaftsraum nicht als zukünftiges Bauland in Betracht zu ziehen.</p>

TP 3 «*Stadterweiterung*»

	Thema	Massnahme / Bemerkung
Nr.	STEK-Thema	
152	<p><b>FDP.Die Liberalen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wir begrüssen die Bestrebungen, für die Stadt Bern frühzeitig eine Strategie für mögliche Stadterweiterungen zu definieren. Eine übergeordnete Betrachtung ist aber nur solange sinnvoll, wie sie mit den reell bereits lancierten Projekten übereinstimmt. Diese Abstimmung scheint aktuell noch nicht ausreichend gemacht worden zu sein. Die Planung des „Potentialgebiets Bern Ost“ ist zum Beispiel im Moment direkt abhängig von den Entscheiden oder Blockaden für (oder gegen) den Bypass A6.</li> </ul>	<p>Konkrete Stadterweiterungsprojekte ausserhalb des Stadtkörpers gibt es nicht. Eine Stadterweiterung im Potentialgebiet Bern Ost muss mit oder ohne Bypass A6 möglich und etappierbar sein. Die Empfehlungen berücksichtigen das.</p>
153	<p><b>Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem QBB</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Visionen müssen Platz haben. Die Waldstadt Bremer ist ins STEK aufzunehmen, um in den nächsten Jahren Druck für eine notwendige Änderung der gesetzlichen Grundlagen aufzubauen.</li> </ul>	<p>Der Gemeinderat hat im Zusammenhang mit parlamentarischen Vorstössen beschlossen, die von privater Seite lancierte Idee einer Stadterweiterung anstelle eines Teils des Bremgartenwaldes nicht zu prüfen, bis auf nationaler Ebene die gesetzlichen Rahmenbedingungen eine Waldrodung ermöglichen. Der Zeithorizont für eine nationale grundsätzliche Änderung des Waldgesetzes ist voraussichtlich grösser als der Zeithorizont des STEK 2015. Nach der kürzlich erfolgten Diskussion in den nationalen Räten zu diesem Thema zu schliessen, ist eine Rodung für Bauland in Zukunft kaum wahrscheinlich.</p>
154	<ul style="list-style-type: none"> <li>Auf die Landwirtschaft ist angemessen Rücksicht zu nehmen (zusammenhängende Flächen, Bodenqualität).</li> </ul>	<p>Eine Stadterweiterung innerhalb der Gemeindegrenzen der Stadt Bern beansprucht</p>



		in jedem Fall Fruchtfolgeflächen (gut geeignetes Ackerland). Mit den zugrunde gelegten Dichten der Standortevaluation wird der Verbrauch an landwirtschaftlicher Nutzfläche minimiert.
155	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erweiterungen angrenzend an bestehendes Siedlungsgebiet sind vorzuziehen, weil ein etappenweiser Bau möglich und die neuen Bewohner vorerst noch die öffentlichen Einrichtungen der bestehenden Quartiere (mit)benützen können. Satellitensiedlungen in offener Landschaft sind aus analogen Gründen problematisch und zu vermeiden.</li> </ul>	Diese Aspekte werden in der Beurteilung der Ansätze für eine Stadterweiterung und den Empfehlungen dazu berücksichtigt.
156	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Freie Grünflächen sind in starker Form vorzusehen. Amöbenförmige Freiflächen tendieren dazu, in späteren Entwicklungsschritten beschnitten und überbaut zu werden. Robuste Formen (mehr oder weniger ovale, rechteckige, dreieckförmige Flächen) hingegen vermögen dem Siedlungsdruck zu widerstehen, wie die grosse Stadtparks zeigen (unter vielen anderen: Regentpark, Hyde Park London, Grosser Tiergarten, Berlin).</li> </ul>	Die konkrete Gestaltung der Grünflächen erfolgt erst mit dem städtebaulichen Konzept einer grundeigentümergebundenen Planung zu einer Stadterweiterung und ist noch nicht Gegenstand der Evaluation des Ansatzes für eine Stadterweiterung im Rahmen des STEK 2015.
157	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die grosse Qualität der Landschaft im Westen ist der eindeutige Stadtrand und der klare Übergang zu ländlichen Siedlungsformen. Eine Erweiterung nach Westen ist denkbar, muss aber wieder einen klaren Siedlungsrand ausbilden.</li> </ul>	Dieser Aspekt wird in der Beurteilung der Ansätze für eine Stadterweiterung und den Empfehlungen dazu berücksichtigt.
158	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die bestehenden Dörfer/Weiler im Westen können nur noch wenig erweitert werden, ohne den ländlichen Eindruck der Landschaft zu zerstören (Das heisst: Stadterweiterung West gemäss Variante "Strassendörfer" zerstört die Landschaftsqualität nachhaltig).</li> </ul>	Die Evaluation ergab dass sowohl der Westen wie auch der Osten potentielle Erweiterungsgebiete sind. Dabei wurden potenzielle Ausschlussräume definiert. Die detaillierte Ausgestaltung und Definition ist ein Folgeprojekt des STEK

159	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadterweiterung West Variante "Entlang Bahn" ist bezüglich Landschaftsbildes naheliegend, bezüglich Siedlung allerdings problematisch (Lage des Zentrums, Besonnung, Lärm).</li> </ul>	<p>Die Evaluation ergab dass sowohl der Westen wie auch der Osten potentielle Erweiterungsgebiete sind. Dabei wurden potenzielle Ausschlussräume definiert. Die detaillierte Ausgestaltung und Definition ist ein Folgeprojekt des STEK</p>
160	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadterweiterung West Variante "Verbindung Brünnen-Niederbottigen" ist unausgegoren: die Integration von Niederbottigen gelingt nicht und der klare Stadtrand wird aufgelöst.</li> </ul>	<p>Die Evaluation kommt zum Schluss dass sowohl der Westen wie auch der Osten potentielle Erweiterungsgebiete sind. Dabei wurden potenzielle Ausschlussräume definiert. Die detaillierte Ausgestaltung und Definition ist ein Folgeprojekt des STEK</p>
161	<p><b>Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem QBB</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es sind eigenständig funktionierende Quartier zu planen (inkl. aller Infrastrukturen)</li> <li>• Stadterweiterungen müssen moderat sein und vorsichtig geplant werden (haushälterischer Umgang mit dem Boden). Ansonsten gibt es zu wenig Druck die innere Verdichtung voranzutreiben.</li> <li>• Die Erschliessung neuer Gebiete muss attraktiv sein.</li> <li>• Deutliche Stadtränder sind zu schaffen und zu erhalten (Siedlungsgebiet nicht „ausfransen“ lassen).</li> <li>• Die Stadterweiterung soll nicht einseitig im Westen erfolgen.</li> <li>• Die „Schaffung neuer Wohngebiete“ muss regional betrachtet werden.</li> <li>• Die Steuerung der Siedlungsentwicklung ist eine Chance für Bern und soll aktiv angegangen werden.</li> <li>• Im STEK 2015 soll aufgezeigt werden, was passiert, wenn keine Stadterweiterung erfolgt.</li> <li>• Brünnen soll umfassend evaluiert werden (Städtebau, Wohnumfeld, Soziales, Infrastruktur, etc.) als lessons learned für künftige Stadterweiterungen</li> <li>• Die Anbindung neuer Gebiete an bestehende Quartiere (alt und neu verbinden) ist zentral</li> </ul>	<p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und wo möglich bei der weiteren Bearbeitung geprüft</p>

162	<p><b>Grünes Bündnis</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Stadterweiterung Ost scheint uns deshalb interessant, weil sie eine Entwicklung zusammen mit zwei Nachbargemeinden ermöglicht. Gleichzeitig stellt dies aber auch eine Herausforderung dar, die es bei dieser Variante zu berücksichtigen gilt.</li> </ul>	<p>Die Evaluation kommt zum Schluss dass sowohl der Westen wie auch der Osten potentielle Erweiterungsgebiete sind. Dabei wurden potenzielle Ausschlussräume definiert. Die detaillierte Ausgestaltung und Definition ist ein Folgeprojekt des STEK</p>
163	<ul style="list-style-type: none"> <li>In diesem Teilprojekt wie auch im Teilprojekt „Siedlungsentwicklung nach innen und Freiräume“ sind Mittel zur Mobilisierung von Bauland der Burgergemeinde zu finden. Die Burgergemeinde ist als grösste Landbesitzerin der Stadt Bern ein wichtiger Akteur und sie muss mehr in die Pflicht genommen werden, damit die Siedlungsentwicklung nach innen und eine Stadterweiterung erfolgen kann.</li> </ul>	<p>Der Zweck des STEK 2015 ist, die Ziele in die Realität umzusetzen. Die Gemeinde hat jedoch aufgrund der übergeordneten Gesetzgebung keine Grundlage zur Mobilisierung (Enteignung) von Bauland. Grundsätzlich wird zur Mobilisierung von Bauland mit Grundeigentümern zukünftig zur Aktivierung proaktiv Gespräche geführt.</p>
164	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Ablehnung des „Tram Region Bern“ zeigt, dass dem Aspekt der regionalen Zusammenarbeit mehr Gewicht beigemessen werden muss. Diese darf sich nicht auf den Einbezug der Exekutiven beschränken. Vielmehr ist auch die Bevölkerung in geeigneter Form einzubeziehen (Information)</li> </ul>	<p>Bei einer gemeindeübergreifenden Planung wird auch die Bevölkerung in geeigneter Form einbezogen.</p>
165	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nach den vielen gescheiterten Versuchen, neues Bauland einzuzonen, sehen wir die Chancen zur Schaffung von mehr Wohnraum in den umliegenden Gemeinden als unsicher an. Die Stadterweiterung und die Schaffung von Wohnraum in der Stadt Bern muss deshalb beschleunigt werden.</li> </ul>	<p>Eine überzeugende gemeindeübergreifende Planung erhöht die Chancen der Akzeptanz – im Gegensatz zu den einzelnen Gemeindevorlagen eingebettet in die Ortsplanungsrevision.</p>
166	<p><b>Bern bleibt Grün</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>„Mögliche Siedlungserweiterung nur sehr langfristig (nach 2050)“. Da stellt sich die Frage, warum die Stadterweiterung überhaupt ein Thema ist, wurde doch zum Beispiel die Waldstadt mit der Be-</li> </ul>	<p>Wenn das Ziel einer Stadterweiterung im STEK 2015 aufgenommen wird, wird die</p>

167	<p>gründung ausser Acht gelassen, angesichts der aktuellen Gesetzeslage werde „der Planungshorizont des STEK 15 überschritten“. Zum Zeithorizont setzen wir also ein Fragezeichen, aber wir begrüßen den Grundsatz sehr, dass eine Stadterweiterung (Bauen ausserhalb des Stadtkörpers) erst zum Thema werden soll, „wenn die Siedlungsentwicklung nach innen für ein quantitatives Wachstum nicht mehr ausreicht.“</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Formulierung von Folie 33 soll um das Wort „mehr“ ergänzt werden, weil es einen wesentlichen Unterschied macht. Nach der ursprünglichen Formulierung kann man schon morgen zur Einschätzung kommen, die Siedlungsentwicklung nach innen reiche nicht, nach der angepassten Formulierung werden zuerst alle Möglichkeiten der Verdichtung ausgeschöpft.</li> <li>▪ Wir unterstützen die folgenden Meinungen und Anliegen, die am Forum eingebracht wurden: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Stadterweiterung möglichst dort, wo gleichzeitig Stadtreparatur möglich ist</li> <li>– Stadterweiterung darf zu keinen (neuen) ausfransenden Siedlungsändern führen</li> <li>– Stadterweiterung heisst immer Planung zusammen mit den angrenzenden Gemeinden</li> </ul> </li> <li>▪ Die am Forum vorgestellten „Potenzialgebiete“ sind sehr unterschiedlich. Im Fall von Bern Ost geht es um eine grosse offene Fläche, die von fast allen Seiten von Überbauungen eingefasst ist, in Bern West dagegen um einen plötzlichen Übergang von städtischem in dörflichen Raum. Eine solche Anlage dürfte in heutiger Zeit fast einmalig sein und entsprechend wäre der Situation Rechnung zu tragen: Das Gebiet sollte als grosse, zusammenhängende Kulturlandfläche bewahrt werden, als Statement der Stadt und, warum nicht, auch als Reminiszenz an den lange Zeit (und immer noch etwas?) bäuerlichen Hintergrund grosser Teile von Bern West.</li> </ul>	<p>Planung unmittelbar beginnen, damit bei Bedarf der Wohnraum zur Verfügung steht und nicht erst nach 2050. In der Synthese wird davon ausgegangen, dass es für das angestrebte Wachstumsziel sowohl die Siedlungsentwicklung nach innen (Verdichtung) wie auch eine Stadterweiterung braucht. Das STEK 2015 wird die Abwägung gegenüber der Siedlungsentwicklung nach innen vornehmen.</p> <p>Das STEK 2015 wird Aussagen zur inneren Siedlungsentwicklung und zum Bedarf einer Stadterweiterung oder Nichtnotwendigkeit machen.</p> <p>Die Evaluation zu den Potenzialgebieten ist zum selben Schluss gelangt.</p>
168	<p><b>Dialog Nordquartier</b></p> <p>Der Begriff „Stadterweiterung“ ist zu klären: Räumliche Stadterweiterung in den heutigen oder erweiterten politischen Grenzen?</p>	<p>Die Stadterweiterung ist eine Ergänzung des bestehenden Stadtkörpers innerhalb der politischen Gemeindegrenze der Stadt Bern und soweit raumplanerisch sinnvoll mit Einbezug der Areale der Nachbargemeinden. Mit den zwei Schwerpunktthemen Sied-</p>

169	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wir plädieren dafür, als Arbeitshypothese in der ersten Phase die heutigen politischen Grenzen zu beachten.</li> </ul>	<p>lungsentwicklung nach innen (innerhalb des heutigen Stadtkörpers) und Stadterweiterung werden beide Verhaltensweisen parallel geprüft und in der STEK-Synthese die Zielsetzungen für die künftige Entwicklung formuliert.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen</p>
170	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Da die generellen Zielsetzungen des STEK 2015 vermutlich nicht nur durch innere Verdichtungen, Umnutzungen und Nutzung von Brachland innert nützlicher Frist erfüllbar sind, sind Stadterweiterungen grundsätzlich zu prüfen. Beide Verhaltensweisen sollen parallel entwickelt und vorbereitet werden.</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft. Wie weit eine Stadterweiterung angestrebt wird, soll mit dem STEK 15 beantwortet werden</p>
171	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wir begrüßen, dass über mögliche Stadterweiterungen nachgedacht wird. Dass dabei nicht an den Gemeindegrenzen Halt gemacht und mit den Nachbargemeinden die Diskussion aufgenommen wird, erscheint selbstverständlich. Konkretisiert soll ein solches Teilprojekt jedoch erst werden, wenn die innere Verdichtung, d.h. die „Siedlungsentwicklung nach innen,“ ausgeschöpft ist.</li> </ul>	<p>Das STEK 2015 wird eine Abwägung zwischen der inneren Verdichtung und einer allfälligen Stadterweiterung vornehmen. Die Gemeindeübergreifende Betrachtung und gemeinsame Diskussion ist heute unerlässlich und wurde bereits zu Beginn der Arbeiten zum Stek 2015 praktiziert.</p>
172	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eine Stadterweiterung kommt nur nach dem vollständigen Ausschöpfen der inneren Siedlungsentwicklung, also von baulichen Verdichtungen in Frage. Die Lösungen in Bern West vermögen uns nur zum Teil zu überzeugen, dagegen sehen wir in den Varianten Bern Ost Entwicklungspotential.</li> </ul>	<p>Die Evaluation zu den Potenzialgebieten ergab denselben Schluss.</p>
173	<p><b>Dialog Nordquartier</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Potenzialgebiet Bern Ost: Aus der Flugperspektive erscheint eine Erweiterung im Gebiet Bern Ost wie eine Siedlungsentwick-</li> </ul>	<p>Die Evaluation zu den Potenzialgebieten</p>

	<p>lung nach innen, da das Gebiet auf drei Seiten teilweise bebaut ist und als natürliche Grenze den bewaldeten Ostermundigenberg aufweist.</p> <p>Das Muster des Testentwurfs „siedlungsverbindend“ führt entlang des Bahntrasses und des Gewässerraums die begonnenen Strukturen zwischen Ostermundigen und Muri-Gümligen zusammen. Weiter wird die Siedlung Wittigkofen gegen Gümligen erweitert. Die neuen Quartiere werden durch eine S-Bahnstation im Bereich des Ostermundigenbads und durch die Verlängerung der Tramlinie erschlossen. Es bleibt viel Grünraum erhalten, der die freie Sicht Richtung Süden (Oberland) gewährleistet. Die streifenförmige Bebauung wirkt aber nicht besonders selbstverständlich, sondern eher trennend.</p>	<p>ergab denselben Schluss.</p>
174	<p>Der Testentwurf „siedlungsausdehnend /stadtrandbildend“ wirkt mit der Erweiterung an den Siedlungsrändern eher natürlicher. Der Stadtkörper wird ergänzt, wobei der Gewässerraum des Bachs die neue „Stadtgrenze“ markiert. Die beiden Weiler um das Schloss Wittigkofen und den Bauernhof gegen Muri-Gümligen erhalten einen grossen Grünraum, der als Stadtpark und nicht mehr als Landwirtschaftsland erscheint. Allerdings wird der vorliegende Testentwurf seiner Bezeichnung „stadtrandbildend“ überhaupt nicht gerecht. Eine spätere Schliessung der Lücken deutet sich bereits an.</p>	<p>Ziel dieses Ansatzes ist nicht die Trennung, sondern das Verbindende mit dem Schaffen eigener Identitäten unabhängig der Gemeindegrenzen. Am Erreichen dieses Ziels muss in der Folge noch gearbeitet werden.</p>
175	<p>Verkehrstechnisch sind beide Erweiterungen darauf angewiesen, dass die heutige Autobahn eine Innerortsstrasse wird und der Bypass Bern Ost umgesetzt wird. Die Erschliessung durch den Individualverkehr kann nur so möglich werden. Die Erschliessung durch den ÖV würde mittels Verlängerungen der bestehenden Tramlinien erfolgen. Eine S-Bahnhaltestelle ist nur beim „siedlungsverbindenden“ Muster vorgesehen, drängt sich aber auch bei der „siedlungsausdehnenden“ Lösung auf. Eine vernünftige Versorgung durch Läden müsste gewährleistet werden.</p>	<p>Eine Stadterweiterung muss auch gut nutzbare Freiräume aufweisen, die dann auch später unüberbaut bleiben müssen. Eine Realisierung wird voraussichtlich etappiert erfolgen und die Erschliessung und Infrastruktur/Ausstattung (Rückbau A6 zur Stadtstrasse; Tramverlängerung) muss zwingend vorhanden sein. Eine S-Bahnstation ist im übergeordneten Gesamtkontext zu prüfen und im STEK-Horizont nicht realistisch.</p>

176	<p><b>Dialog Nordquartier</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Potenzialgebiet Bern West: Eine Erweiterung im Gebiet Bern West kann den Dialog Nord grundsätzlich nicht überzeugen. Der Testentwurf „siedlungsausdehnend“ vermag aus der Flugperspektive als das Nachvollziehbarste erscheinen. Mit Einbezug der Topographie ist eine Ausdehnung an den Siedlungsändern jedoch nicht logisch. Der heutige Stadtrand endet vor einer Kuppe. Eine Ausdehnung würde einen unabhängigen Stadtteil ergeben, welcher schwierig zu verbinden wäre. Der Testentwurf „Erweiterung entlang der Bahnlinie“ kann nachvollzogen werden, da mit Riedbach eine S-Bahnhaltestelle bereits vorhanden wäre. In Riedbach eine Siedlung für 10'000 Personen aufzubauen ist hingegen ein ambitioniertes Vorhaben. Es gleicht einem „Aufblasen“ von Riedbach und nicht einer Stadterweiterung, da die Siedlung vom Stadtsiedlungsgebiet abgekoppelt ist. Ob das Erstellen der notwendigen Infrastruktur dafür rechtzeitig möglich ist, wird in Frage gestellt. Ähnlich wird der Testentwurf „Strassendörfer“ empfunden. Zwischen dem heutigen Stadtkörper und dem Bahnhof Riedbach neue Strassendörfer aufzubauen scheint wenig sinnvoll. Eine gute Anbindung an den ÖV und die Erstellung der notwendigen Versorgungsinfrastruktur für drei Strassendörfer erscheint nicht nachhaltig. Der Testentwurf „Brünnen – Niederwangen verbindend“ steht im Widerspruch zu einem zentralen Element des rechtskräftigen regionalen Richtplans: Das „grüne Band“ rings um den Stadtkörper umschliesst im Westen den Westen der Stadt Bern und den Ortsteil Niederwangen. Denkbar wäre das Überarbeiten des vorliegenden Testentwurfs in dem Sinne, dass er das „Grüne Band“ grosszügig respektiert und zugleich eine neue, klare Westgrenze des Stadtkörpers bildet.</li> </ul>	Die Evaluation zu den Stadterweiterungsansätzen ist zum selben Schluss gelangt.
177	<p><b>Gewerbeverband KMU der Stadt Bern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Neubaugebiete wie Brünnen Süd und Wittigkofen sind langfristig und in Etappen zu bebauen, die Ausdehnung entlang des öffentlichen Verkehrs ist wesentlich ungünstiger, als eine schrittweise Einzonung von Baufelder.</li> </ul>	In der Evaluation zur Stadterweiterung wurden die Ansätze beurteilt und die Schlussfolgerungen daraus gezogen
178	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Zusammenarbeit bei flächenübergreifenden Überbauungen mit Wohlen, Muri, Köniz und Frauentkappelen sowie Mühleberg ist zu suchen um damit die Entwicklung zu optimieren, statt viele planerische Zellen zu bilden.</li> </ul>	Die Gemeindeübergreifende Betrachtung und gemeinsame Diskussion ist heute unerlässlich und wurde bereits zu Beginn der Ar-

179	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Langfristige Konzepte mit öffentlichem Verkehr und Hauptachsen sind vorausschauend zu erstellen und einzuhalten. Damit können solche Zwangssituationen aus dem Projekte wie Tram Region Bern entstehen und entsprechende Fehlkosten vermieden werden.</li> </ul>	<p>beiten zum Stek 2015 praktiziert.</p> <p>Das STEK 2015 dient dazu vorausschauend die richtigen Ziele, auch im Verkehrsbereich zu verfolgen.</p>
180	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Bauzonen an der Stadtgrenze sind klar aufzuzeigen und die Parzellierung und Ausnutzungsziffern sind an städtischen Massstäben festzulegen. Überregulierte UeO sind deshalb nicht opportun, wie heute durch Brünnen klar bewiesen wurde.</li> </ul>	<p>Das ist so vorgesehen. Die Bauvorschriften von Brünnen haben sich bestens bewährt, auch mit der Realisierung erst nach 25 Jahren. Die Baugesuche können bewilligt werden.</p>
181	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Stadt ist noch nicht gebaut. Planung von neuen Gebieten, wie Brünnen Süd, sind notwendig und von grosser Bedeutung. Nicht aber wie die Planung von Brünnen Nord mit zu vielen Einschränkungen, zu kleinen Baufelder und einer zu hohen Regeldichte.</li> </ul>	<p>Wie weit der Stadtkörper in Niederbottigen (Brünnen Süd) oder an einem anderen Ort ergänzt wird, ist Gegenstand der Arbeiten des Schwerpunktthemas. Brünnen hat nicht zu viele Einschränkungen und Regeln. Die Überbauung Brünnen wurde und wird problemlos umgesetzt und führt zu wirtschaftlich günstigen und nachgefragten Wohnungen. Für das städtebaulich gewünschte Siedlungsmuster sind die Baufelder richtig dimensioniert. Die bauliche Dichte in Brünnen ist dieselbe wie im Weissenstein-Neumatt. Hochhäuser sind nicht generell kostengünstig. Mit der Evaluation möglicher Standorte für die Stadterweiterungen werden die Grundlagen für eine Entwicklung aufgezeigt, welche bei der Umsetzung die notwendigen Freiheiten belässt.</p>



182	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beispiele wie Weissenstein-Neumatt zeigen praktische und erfolgreiche Planungen.</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen
183	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hochhäuser und grosse Bauten sind generell kostengünstig, beanspruchen wenig Land, geben viele Grünflächen und sind energetisch allen kleinräumigen Bauten überlegen.</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen
184	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das STEK soll solche Bauzonen aufzeigen und die Investoren entsprechende Varianten wählen lassen.</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft
185	<p><b>QUAV4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Potenzialgebiete sind an sich richtig identifiziert, aber gerade bei diesem Thema wird deutlich, dass die politische Diskussion der Gemeindefusion sinnvollerweise vor der Stadterweiterungsdiskussion geführt werden müsste.</li> </ul>	Das STEK 15 zeigt die bauliche Entwicklung auf. Die politische Diskussion zur politischen Zusammenarbeit oder gar Gemeindefusion muss ausserhalb des STEK 15 geführt werden und darf eine sinnvolle Stadterweiterung, über die gemeindegrenzen hinweg, nicht verzögern oder verhindern.
186	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Generell: wenn man die Szenarien und Testentwürfe betrachtet, wird klar, dass beliebig viele mehr oder weniger sinnvolle Varianten kreiert werden können. Einmal mehr fehlt die Grunddiskussion ‚Wohin wollen wir steuern?‘ Also: gesellschaftliche – politische Grundszenarien entwickeln (Wachstum, Lebensformen, Mobilitätsformen, wirtschaftliche und demografische Entwicklung etc.), und erst dann sollen städtebauliche Antwortszenarien darauf gesucht werden.</li> </ul>	Mit dem STEK 15 wird diese Grunddiskussion geführt werden. Um die Auswirkungen der Grunddiskussion zu kennen, wurde eine mögliche Stadterweiterung mit verschiedenen Ansätzen evaluiert.
187	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alle Entwicklungsfragen rund um Bypass A6 sind wichtig ebenso wie einen rasch zu entwickelnden Plan B falls der Bypass nicht kommt</li> </ul>	Anliegen wird aufgenommen und geprüft. Sofern eine Stadterweiterung in den Zielsetzungen des STEK 15 aufgenommen wird, muss sie in den nächsten Jahren angegangen werden, damit die Realisierung inner-

		halb des Planungshorizonts (2030) gestartet werden kann. Das bedingt Überlegungen mit und ohne Bypass A6, resp. Verlegung der A6
188	<p><b>VCS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zur geforderten "Leuchtturmqualität" gehört zwingend eine nachhaltige/ stadtvträgliche/ zukunftsfähige Mobilität. Autofreies Wohnen muss gefördert werden. Gleichzeitig muss die Infrastruktur für Fussgänger/Velofahrer/öV-Nutzer ebenfalls "Leuchtturm-Qualität" haben. Will sich die Stadt in eine positive Richtung entwickeln (z.B. 2000-Watt-Gesellschaft) muss jedes neue Projekt wesentlich besser sein als das globale Ziel, müssen doch die "Defizite" im Bestand kompensiert werden. Grundsätzlich kann eine Ausdehnung der Siedlungsfläche im Agglo-Zentrum zu einer Reduktion der Verkehrsbelastung führen. Es braucht dazu klare Vorgaben/Konzepte, welche (idealerweise) eine Kompensation im ländlichen Raum (Reduktion der Bauzonen) beinhaltet.</li> </ul>	Anliegen wird aufgenommen und geprüft. Ein zentrales Element der Evaluation der Stadterweiterung ist die Infrastruktur. Wie weit eine mögliche Stadterweiterung die Zielsetzungen der 2000-Watt-Gesellschaft erfüllen muss oder autofrei sein soll, wird voraussichtlich in den anschliessenden Vorbereitungsphasen einer allfälligen Sachplanung nach dem STEK 15 erfolgen. Dazu werden auch weitere Akteure (z.B. Grundeigentümer/Promotoren/Investoren) einbezogen. Auch werden dazu detailliertere Grundlagen notwendig sein, welche nicht der strategischen Ebene des STEK 15 entsprechen.
189	<p><b>AL</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Auf eine Erweiterung der Stadt ist zu verzichten. Stadtentwicklung ist nicht mit der Überbauung von Grünflächen gleichzusetzen. "Boden gut machen" bedeutet nicht, dass Boden überbaut wird, sondern dass dieser als Grünfläche erhalten bleibt.</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft. Wie weit eine Stadterweiterung angestrebt wird, soll mit dem STEK 15 beantwortet werden
190	<p><b>SP</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Im Teilprojekt 3 wird Wachstum bei der Wohnbevölkerung und den Arbeitsplätzen als angestrebtes Ziel bereits im ersten Satz erwähnt. Bevölkerungswachstum ist aber kein Ziel an und für sich. Es leitet sich vielmehr daraus ab, dass zur Bekämpfung von Wohnungsnot und steigenden Mieten in</li> </ul>	Innerhalb des STEK 15 wird die Grundsatzdiskussion zum Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum geführt werden. Das

	<p>der Stadt Bern dringend mehr Wohnraum geschaffen werden muss. Stadterweiterungen waren in der Vergangenheit die übliche Massnahme zur Begegnung des erwarteten Bevölkerungswachstums. Sie sind konzeptionell und baulich einfacher zu bewerkstelligen als in bestehenden Stadtstrukturen (mit unterschiedlichsten Besitzverhältnissen und Nutzungen) Verdichtungen und Optimierungen des Lebensraums zu erreichen. Dies darf jedoch nicht dazu führen, dass Verdichtungen zu Gunsten von Stadterweiterungen vernachlässigt werden. Die SP begrüsst sowohl Verdichtungen als auch Stadterweiterungen, wenn sie einen Beitrag zu einer sozialen Stadt leisten. Mit der verbindlichen Festlegung von Schutzgebieten, freizuhaltenden Grünräumen und Siedlungsgrenzen werden dabei die Chancen für Einzonungen erhöht.</p>	<p>Teilprojekt innere Verdichtung und das Teilprojekt Stadterweiterung zeigen die Folgen resp. die Potentiale auf. Neben der Bereitstellung von Wohnraum sind auch wirtschaftliche (z.B. Steuereinnahmen) und gesellschaftliche Aspekte von Bedeutung. Die Testentwürfe berücksichtigen die Freiräume, die Siedlungsgrenzen und die Ausstattungsflächen.</p>
191	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verdichtung der bestehenden Stadträume ist im Projekt gleichrangig zur Stadterweiterung zu behandeln. Die Stadterweiterung ist auf die Konzepte aus dem Teilprojekt 2 auszurichten und es ist darauf zu achten, dass eine weitere Nutzungsentflechtung verhindert wird.</li> </ul>	<p>Erst mit der Synthese aller Teilprojekte werden die Entwicklungsziele entworfen. Dabei wird das Teilprojekt 2 mindestens gleichrangig behandelt. Die Stadterweiterungsansätze berücksichtigen eine Nutzungsmischung.</p>
192	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gebiete der Stadterweiterung sind als Nutzungsgemischte Räume vorzusehen.</li> </ul>	<p>Die Stadterweiterungsansätze berücksichtigen eine Nutzungsmischung.</p>
193	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadterweiterungen sind im Rahmen einer Partnerschaft mit Nachbargemeinden und der Regionalkonferenz im Sinne einer regionalen Aufgabe gemeinsam zu planen.</li> </ul>	<p>Die Empfehlungen zum weiteren Vorgehen sehen das so vor.</p>
194	<ul style="list-style-type: none"> <li>In der kommenden Planungsperiode ist die Entwicklung des Wohnraums stärker zu gewichten als das Wachstum an Arbeitsplätzen (Erreichen einer besseren Balance).</li> </ul>	<p>Wohnen war bereits bisher ein Schwerpunkt und wird es auch bleiben.</p>
195	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eine Stadterweiterung betreffend Wohngebiete bedingt gut erschlossene Standorte mit Quartiercharakter und ausreichender Infrastruktur, besonders das Vorhandensein von genügend Schulstandorten und einer Dienstleistungsinfrastruktur für den Alltag. Neue Wohnsiedlungen sind an den besten, gut erschlossenen Standorten anzusiedeln.</li> </ul>	<p>Die Evaluation der Standorte und Stadterweiterungsansätze haben das berücksichtigt. Die zugrunde gelegten Grössenordnungen bedingen jedoch einen Ausbau der Infrastrukturen und Ausstattungen.</p>

196	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Entwicklung von städtebaulichen Konzepten (Aufgabenpunkt 2 im Projektbeschrieb) darf nicht an gewinnorientierte Unternehmen delegiert werden.</li> </ul>	Städtebauliche Konzepte werden erst nach einem allfälligen Beschluss zu einer Stadterweiterung erarbeitet. Das Stadtplanungsamt ist auch der Ansicht, dass das Aufgabe der öffentlich-rechtlichen Planung ist und nicht durch private Interessen wahrgenommen werden kann.
197	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bei neuen Siedlungsgebieten ist die Partizipation sowohl in der Planungsphase wie auch in der Umsetzung als handlungsleitendes Prinzip vorzusehen.</li> </ul>	Die Mitwirkung der Bevölkerung ist im BauG Art. 58 geregelt und wird durch die Stadtbehörden entsprechend umgesetzt.
198	<ul style="list-style-type: none"> <li>Das STEK 2015 soll unter dem Punkt „städtebauliche Konzepte“ Vorbilder eines sozial nachhaltigen Städtebaus mit Nutzungsgemischten Räumen evaluieren und in die Partizipationsprozesse einbringen.</li> </ul>	Ist Gegenstand des Querschnittthemas Nachhaltigkeit
199	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Ergebnisse der Evaluation städtebaulicher Vorbilder und der Partizipation sind in verbindlichen Vorgaben für die Überbauungsordnungen neuer Stadtgebiete umzusetzen. In den Überbauungsordnungen ist ausserdem die Partizipation bei der Umsetzung als Bedingung festzuhalten.</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen
	<b>Aus dem Forum</b>	
200	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die heute funktionierenden Stadtränder sollten nicht kaputt gemacht werden und neuen solche funktionierende geschaffen werden.</li> </ul>	Die Evaluation zu den Potenzialgebieten ergab denselben Schluss.
201	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es muss sichergestellt werden, dass auch bei grossem Wachstum (&gt;10'000) die Quartiere funktionieren.</li> </ul>	Eine Stadterweiterung muss die Quartiere ergänzen und stärken.
202	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Einbezug der umliegenden Gemeinden ist bei Stadterweiterungsüberlegungen zentral.</li> <li>Stadterweiterung soll nicht als Selbstzweck betrachtet werden. Mit exemplarisch guten, innovativen</li> </ul>	Anregungen werden zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft

	<p>Projekten sollen Marksteine für die Stadt gesetzt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es sind Szenarien aufzuzeigen, was mit der Stadt geschieht, wenn keine Stadtentwicklung gegen aussen stattfindet.</li> <li>▪ An bewährte städtebauliche Ansätze (z.B. Blockrandbebauungen) ist anzuknüpfen.</li> <li>▪ Der Umgang mit der Autobahn im Osten ist zu klären.</li> <li>▪ Für die Stadterweiterung ist ein interdisziplinärer Ansatz zu wählen. Alte und neue Quartiere sind miteinander zu verbinden.</li> <li>▪ Bei Stadterweiterungen ist darauf zu achten, dass funktionierende (multifunktionale) Quartiere entstehen. Der Ausbau der Infrastruktur ist bei Stadterweiterung frühzeitig mit zu berücksichtigen.</li> <li>▪ Es sind Prioritäten zu setzen. Als erste Priorität sollte die Verdichtung stehen und erst an zweiter Priorität Stadterweiterung (Entwicklung in die Tiefe statt in die Breite).</li> <li>▪ Der Grünraum (grünes Band) ist in Stadterweiterungsüberlegungen mit einzubeziehen.</li> <li>▪ Sub-Zentren (z.B. Brunnen) mit guter Nutzungsdurchmischung sind zu fördern.</li> <li>▪ Es soll vermehrt in die Höhe als in die Breite gebaut werden.</li> </ul> <p>Stadterweiterung ist eng abzustimmen mit Mobilität und Gesamtverkehr.</p>	
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

TP 4 «Quartierzentren und -struktur»

	Thema	Massnahme / Bemerkung
Nr.	STEK-Thema	
203	<p><b>Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern BRB</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Im Behindertenbereich wie auch im Altersbereich ist anzustreben, dass diese Menschen so lange wie möglich selbständig wohnen können. Dies sollte auf einer konzeptuellen Ebene, oder einer Metaebene ins STEK 2015 einfließen.</li> </ul>	<p>Berücksichtigt im Bereich Versorgung mit sozialer Infrastruktur und Gesundheit</p> <p>Siehe: „Gesellschaftliche Nachhaltigkeit als Grundsatz“</p>
204	<p><b>FDP.Die Liberalen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Entwicklung der Quartiere soll nur durch sehr grobe Richtlinien beschränkt werden. Die Weiterentwicklung soll möglichst frei den jeweiligen Bewohnern und Investoren überlassen werden. Dies erlaubt verschiedenen Quartieren, sich verschieden, und den spezifischen Bedürfnissen angepasst zu entwickeln. Eine für alle Quartiere einheitliche Struktur erachten wir nicht als sinnvoll.</li> </ul>	<p>Berücksichtigt. Jedes Quartier ist gemäss ortsspezifischen Voraussetzungen (Nutzungen, Bewohner, Bedürfnisse) definiert worden -&gt; kein einheitliches Programm.</p>
205	<p><b>QUAV4 (IG Elfenau)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Reine "Schlafviertel" sind zu vermeiden. Es sollte immer darauf geachtet werden, dass neben Wohnungen auch Gewerbe, KMU's, Gastrobetriebe und ein "Zentrum" ein Quartier kennzeichnen. Diese Aspekte durchbrechen das anonyme Nebeneinander und bilden eine gesunde Basis für Lebensqualität. Gerade in der Elfenau sind hier Potenzial und Gefahren dicht beieinander.</li> </ul>	<p>Berücksichtigt. Siehe Konzept zur Stärkung der Identität und Rolle der Quartiere und auch BernQS „Kultur“ und „Gastronomie“</p>
206	<ul style="list-style-type: none"> <li>Das an Bern angrenzende Feld südlich des Fröschenweihers, Gemeinde Muri, sollte als Bestandteil des Grünraumes Elfenau in die Planung einbezogen und geschützt werden. Das erfordert Verhandlungen mit der Gemeinde Muri.</li> </ul>	<p>Wurde grafisch aufgenommen</p>
207	<p><b>QUAV4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dieses TP operiert mit sozialen Kriterien, die wir in anderen TP vermissen. Die Darstellungen sind aber für Nicht- Eingeweihte relativ schwer verständlich. Insbesondere die Klassierung der Anker-</li> </ul>	<p>Wir haben versucht, die Signaturen deutlicher und im Bericht an Ort und</p>

<p>208</p> <p>209</p>	<p>punkte (L/M/S/XS) macht Sinn. Dringend ist die Stärkung der Versorgungsstruktur.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vom M-Ankerpunkt bis zum XS-Baustein Quartierladen Brunnadern: Die rasche Weiterbearbeitung /Analyse für den Stadtteil Ost ist sehr wünschenswert (Punkte 5, 6, 7, 8). Nachbarschaften müssen direkt involviert werden!</li> <li>▪ Ein weiteres spannendes ‚Leuchtturmprojekt‘ wäre das langfristige Landwirtschaftskonzept Elfenau: Ein Oekologischer Stadtbauernhof soll als Teil der Elfenau gesichert werden. Integrales pädagogisch – touristisches - oekologisches Konzept mit Stadtgrün Bern ist eine grosse Chance für eine bessere Positionierung Berns als familienfreundliche und grüne Stadt!</li> </ul>	<p>Stelle zu erklären</p> <p>Die Fragestellung ist unklar, bitte präzisieren</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Ist im Rahmen von konkreten Arealplanungen zu prüfen.</p>
<p>210</p>	<p><b>Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem QBB</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bethlehem verfügt heute entwicklungsbedingt über mehrere Zentren. Das Teilprojekt schlägt ein neues, grösseres Zentrum rund um den Bahnhof Bümpliz Nord vor. Um ein solches neues Zentrum zu etablieren ist ein sehr grosser Aufwand nötig, z.B. braucht es öffentliche Innen- und Aussenräume. Es stellt sich die Frage, ob dies für Bethlehem wirklich die richtige Strategie ist.</li> </ul>	<p>Wir halten die Aktivierung des zentralen Bereiches am Bahnhof Bethlehem/Bümpliz-Nord (Umbenennung!) für notwendig, da hier zentral von allen Seiten Funktionen gekoppelt und Aktivität gebündelt werden kann (Mobilität, Versorgung, öffentlicher Raum, Soziales, Bildung, Gastronomie, ...). Dies führt zu Identität und auch Identifikation. Allerdings bestehen deutliche Abhängigkeiten zur Etablierung des neuen Zentrums, wie z.B. Voraussetzung Verlegung Entsorgungshof, Sicherung des Bedarfes an Versorgung. Ist im Rahmen von konkreten Arealplanungen zu prüfen.</p>

211	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ In den kommenden Jahren ist bezüglich öffentlich nutzbarer Räume mit einem grösseren Wandel zu rechnen (z.B. Sparmassnahmen der öffentlichen Hand, Sparmassnahmen bei den Kirchen, evtl. Wegzug der kantonalen Hochschule, Sanierungsbedarf / Ersatz Schulbauten). Dieser Wandel muss in die Planung künftiger Quartierstrukturen einbezogen werden. Es sind vermehrt Kooperationen über die institutionellen Grenzen hinweg zu suchen z.B. gemeinsam Räume nutzen und betreiben.</li> </ul>	Ist eine politische Frage und nicht Gegenstand des STEK
212	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Historische Bauten sind identitätsstiftend und sollen in die Planungsarbeiten mit einbezogen werden.</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen. Ist Gegenstand von TP 2 und wird dort behandelt
213	<p><b>Grünes Bündnis</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Zwischenergebnisse dieses Teilprojektes 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.</li> </ul>	Diese Massnahmen sind Gegenstand des Konzepts Bern QS 2030 werden bei der Synthese berücksichtigt
214	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Leben findet in den Quartieren statt. Wir sind überzeugt, dass die Qualität der Stadt als Wohn- und Lebensraum wesentlich von seinen BewohnerInnen geprägt wird. Zwischenmenschliche Beziehungen in der Nachbarschaft bilden die Grundlage für Engagement, Lebensqualität und Konfliktfähigkeit. Das STEK 2015 muss Lösungen für soziale Integration aufzeigen. D. h. durchmischte Nachbarschaften, die ihren Wohn- und Lebensraum aktiv mitgestalten können.</li> </ul>	Gesellschaftspolitische Frage und nicht Gegenstand des STEK. Eine gesunde Durchmischung der Quartiere ist eine der Zielsetzungen des STEK
215	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Noch fehlt eine kritische Würdigung gleichstellungspolitisch relevanter Aspekte, der altersspezifischen Entwicklung sowie der schichtspezifischen und oft mit Migration verknüpften Herausforderungen.</li> </ul>	Politische Frage und nicht Gegenstand des STEK
216	<p><b>Dialog Nordquartier</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gesamtkonzept „Stärkung der Identität und Rolle der Quartiere“: Der Plan ergibt einen interessanten Einblick in das Zusammenspiel der verschiedenen Quartierteile und erzeugt eine neue Perspektive auf die Stadt mit ihren Einzelteilen. Stärken und Defizite werden greifbarer. Die Altstadt sollte jedoch differenzierter betrachtet werden. Sie erscheint in den</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen und in Folgeprojekten berücksichtigt



217	<p>Plänen als homogener Brei. Dabei besteht sie aus verschiedenen Räumen (obere Altstadt, untere Altstadt, Matte, Langmauerweg) und steht teilweise in einem intensiven Austausch mit angrenzenden Quartieren, z.B. das Schulhaus Matte befindet sich im Schulkreis Schosshalde oder die Mattenenge und der Altenberg sind direkte Nachbarn. Die funktionalen Räume entsprechen nicht immer den Gegebenheiten. Dies fällt im Gebiet Nordquartier speziell im Gebiet Kursaal – Salem – Rabbental/Altenberg auf. Grossbetriebe wie Kursaal oder Hirslanden sind gegenüber dem Quartier abgeschottet und besitzen ein Eigenleben. Der Altenberg ist vom Wegnetz und ÖVseitig vom Gebiet Salem abgekoppelt. Auch hier drängt sich eine differenziertere Betrachtungsweise auf.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Einträge in der Massnahmenkarte sind zum Teil überholt und ungenau, weil absehbar ist, dass z.B. Poststellen geschlossen oder verlegt werden (Bärenplatz, Effingerstrasse).</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen und bei der Weiterbearbeitung geprüft
218	<p><b>Dialog Nordquartier</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gesamtkonzept „Stärkung der Zentrenstruktur“: Es ist wichtig, dass die Zentren in den Aussenquartieren gestärkt werden und der Nutzungsdruck auf die Altstadt gemildert wird. Das geschieht nicht nur, indem Ladenstrassen und Geschäfte des täglichen Bedarfs verzeichnet werden, die je nach Wirtschaftslage und Gusto der Grossverteiler verkümmern, sondern indem kulturelle Einrichtungen und Quartierzentren im wortwörtlichen Sinne als Treffpunkt für die ganze Bevölkerung gefördert werden. Für das Nordquartier bedeutet dies, dass z.B. die alte Feuerwehrekaserne an der Viktoriastrasse für das Quartier nutzbar gemacht wird und die Eigeninitiative gestärkt wird. Zum täglichen Bedarf gehört auch die Gesundheitsversorgung. Ambulante Dienste werden für eine grosse Bevölkerungsschicht immer wichtiger für ein selbstbestimmtes Leben. Es wird angeregt, Ankerpunkte zu diesem Themenkreis zu integrieren. Einzelne Quartierteile an peripheren Lagen sind unterversorgt (Löchligut, Rabbental, Obstberg, Baumgarten, Schönberg etc.). Bei den Massnahmen ist ein Hauptaugenmerk auf diese Gebiete zu legen.</li> </ul>	Vorhandensein von Gastronomie und Kultur als Grundsatz (siehe Bern QS) Feuerwehrekaserne wurde in Massnahmenkatalog aufgenommen Gesundheitsversorgung ist innerhalb des BernQS Versorgung „Soziale Infrastruktur und Gesundheit“ vorhanden, allerdings im Rahmen STEK aufgrund der Datenlage bisher nicht weiter zu präzisieren.
219	<p><b>Gewerbeverband KMU der Stadt Bern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mit einer allseitigen Zugänglichkeit wird die Existenz von Zentrenbildungen erst ermöglicht. Lokale Abgrenzungen führen zu einem Verlust von Möglichkeiten zum Einkaufen in der Nähe. Parkplätze</li> </ul>	Förderung des Durchgangsverkehrs ist nicht Ziel des STEK

	<p>für MIV und Haltestellen des öV erlauben eine Erweiterung des Kundenkreises auf Durchgangsverkehr und Pendler und bilden damit die Basis für eine Existenz.</p>	
220	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zusätzliche Massnahmen sind nicht durch eine Bedürfnisschaffung, sondern durch eine liberale Möglichkeit einer Entwicklung zu suchen. Es macht keinen Sinn, öffentliche Treffs aufzubauen und die Quartierlokale schliessen wegen fehlender Nachfrage. Verbote und zusätzliche Vorschriften verhindern oft den Ausbau und zwingen das Gastgewerbe Leistungen anzubieten, die nicht gewünscht werden.</li> </ul>	<p>Dies ist eine politische Frage und nicht Gegenstand des STEK</p>
221	<ul style="list-style-type: none"> <li>Überregionale Angebote sind nicht zu unterbinden, da nur eine Ausweitung auf Aussengebiete eine qualitativ gute Funktion und Angebote für Kultur und Gastronomie erlauben. Die kleinräumigen Quartiere in Bern erlauben keine funktionierende Binnenwirtschaft.</li> </ul>	<p>Die Bearbeitung im TP4 mit Bern QS zeigt auf wie kleinräumige Struktur funktionieren und wie damit umgegangen werden kann</p>
222	<ul style="list-style-type: none"> <li>Unterstufenschulhäuser sind für die Schüler gut erreichbar und ohne Hauptverkehrsachsen von öV und MIV erreichbar. Die Umgebung und Sportanlagen sind auch für die Öffentlichkeit zugänglich und ergänzen das Angebot für Erholung und Freizeit sinnvoll ohne weitere Ressourcen zu beanspruchen.</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p>
223	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eine maoistische Struktur pro Quartier ist nicht mehr zeitgemäss, aber eine innerhalb grosser Verkehrsachsen mögliche Funktion ist positiv und muss gefördert werden.</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
224	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Grundstufen der Schulen müssen die Kinder ohne das Überqueren von Strassen erreichen können.</li> </ul>	<p>Das STEK 2015 macht wie bereits 1995 Aussagen zur räumlichen Entwicklung auf gesamtstädtischer, strategischer Ebene und kann nicht die Funktion der Quartierplanung übernehmen. Detailfragen werden im Rahmen der Folgeprojekte geprüft</p>
225	<ul style="list-style-type: none"> <li>Quartierplätze, die niemand will, sind urbane Brachen und haben, wie in der letzten Zeit viele Beispiele zeigen, keine Verbesserung der Wohnbedingungen gebracht. Das Ziel muss eine Durchlässigkeit der Quartiere sein und damit der Entwicklung zu einem lebendigen Gebiet die Basis bilden.</li> </ul>	

226	<p><b>Läbigi Stadt</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wir sehen das STEK auch als grosse Chance für eine nachhaltige Quartierentwicklung und einen Städtebau, der die Bedürfnisse der Bevölkerung mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen und privaten Raums sowie der Strassen und Plätze im Quartier - von Sport, Gewerbe bis Kultur und Begegnung - ins Zentrum rückt. Dies auch um eine Stadt der kurzen Wege zu fördern und attraktiv zu machen.</li> </ul>	Übereinstimmung, siehe auch grundsätzlicher Ansatz
227	<p><b>SP</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Quartiere sind die wichtigsten Bezugspunkte der Stadtbevölkerung und machen die Identität der Bernerinnen und Berner stark aus. Lebendige Quartiere wirken integrativ und verringern das Verkehrsaufkommen. Sie werden dadurch charakterisiert, dass sie über eine Vielzahl von sozialen Interaktionsmöglichkeiten, gut verteilten Versorgungsangeboten (Läden, Praxen etc.) und Infrastrukturen (Schulen, Bibliotheken, etc.) verfügen. Die drei formulierten Aufgabenpunkte dieses Teilprojekts (Überprüfung Zentren und Versorgungsstruktur Quartiere; Programm zur Stärkung der Quartiersversorgung; städtebauliche Vorschläge) werden von der SP unterstützt.</li> </ul>	Wurde im TP4 berücksichtigt
228	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Räume der sozialen Interaktion in der Öffentlichkeit sind zu erfassen und weiterzuentwickeln.</li> </ul>	Wurde im TP4 berücksichtigt
229	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der freie Zugang zu öffentlichen Räumen ist jederzeit zu gewährleisten.</li> </ul>	Wurde im TP4 berücksichtigt
230	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Entwicklung von Quartierzentren und der übergeordneten Zentrumsentwicklung werden aufeinander abgestimmt. Dabei steht die Entwicklung von Verkaufsflächen, die Etablierung von kleinen Dienstleistungsunternehmen des alltäglichen Bedarfs und der Grundversorgung in den Quartieren im Vordergrund, anstatt weitere Einkaufszentren (Bahnhof, Wankdorf, Westside) zu realisieren.</li> </ul>	Wurde im TP4 berücksichtigt
231	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Schulraumplanung ist zwingend in die Arbeiten des STEK 2015 einzubeziehen und dies besonders auch im Hinblick auf die sozialen Funktionen der Schulareale in den Quartieren und auf den benötigten Flächenbedarf.</li> </ul>	Wurde im TP4 berücksichtigt, die benötigte Infrastruktur ist ein Teil des Querschnittthemas Infrastruktur

232	<p><b>AL</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Quartiere sollen so gestaltet / geplant werden, dass sie zu Städten/Dörfern in der Stadt werden, also alles, was zur Befriedigung von Grundbedürfnissen nötig ist (Wohnen / Arbeit / Freizeit / Einkauf) muss im kleinen Raum vorhanden sein (i.S.v. Urbanisierung statt Suburbanisierung). So kann der Verkehr (MIV, ÖV, etc.) reduziert werden.</li> </ul>	Wurde im TP4 berücksichtigt
233	<p><b>Dialog Nordquartier</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Quartieridentitäten des Nordquartiers sollen insbesondere im Sinn der im Teilprojekt TP2 genannten inneren Verdichtungsmassnahmen („Leuchtturmprojekte“) erhalten und gefördert werden, wie z.B. die Umnutzung der Feuerwehrekaserne zu Gunsten einer lebendigen Quartierstruktur, d.h. quartierbezogene Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe und bezahlbare Familienwohnungen.</li> </ul>	Nicht Gegenstand des STEK. Detailfragen werden im Rahmen der Folgeprojekte geprüft
234	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Aareraum wird als Aufenthalts- und Erholungsbereich immer häufiger und vielfältiger genutzt. Hier entsteht jeweils im Sommer ein neues Quartierzentrum. Für die Identität von jungen Bewohnern ist die Förderung dieser Infrastrukturen wichtig. Dafür könnten provisorische Infrastrukturen, wie WC, Barmöglichkeiten und überdachte Stationen mit Sportgeräten zur Verfügung gestellt werden.</li> </ul>	Nicht Gegenstand des STEK. Das STEK 2015 macht wie bereits 1995 Aussagen zur räumlichen Entwicklung auf gesamtstädtischer, strategischer Ebene und kann nicht die Funktion der Quartierplanung übernehmen. Detailfragen werden im Rahmen der Folgeprojekte geprüft
235	<p><b>Quartiersverein Holligen-Fischermätteli</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Um einen vollständigen Lebensraum zu bieten, muss Holligen weiterentwickelt werden.</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen
236	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Stadtquartier Holligen ist nicht mit der Länggasse oder dem Breitenrain zu vergleichen. Die dezentrale Struktur ist ein Markenzeichen. Wichtig ist vor allem, dass die Entwicklung die Zersplitterung nicht weiter fördert. Denkbar wäre vielleicht ein Modell, das diese Strukturen erhält und unterstützt und dementsprechend den Schwerpunkt auf Verbindungen und Vernetzung legt.</li> </ul>	Grundsätzlich Gegenstand des TP2 "Chantiers", Das STEK 2015 macht wie bereits 1995 Aussagen zur räumlichen Entwicklung auf gesamtstädtischer, strategischer Ebene und kann nicht die Funktion der Quartierplanung übernehmen. Detailfragen werden im Rahmen

237	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das im Rahmen des Quartierplans definierte Quartierzentrum Europaplatz zeichnet sich dadurch aus, dass es praktisch kein Wohnumfeld hat und zudem durch die vielen Verkehrsachsen vom Quartier her nur schwer zugänglich ist. Seine Funktion bleibt rätselhaft. Sinn ergibt es eigentlich erst mit einem Umfeld nach der Idee "Vision Stadtquartier".</li> </ul>	<p>der Folgeprojekte geprüft</p> <p>Das STEK 2015 macht wie bereits 1995 Aussagen zur räumlichen Entwicklung auf gesamtstädtischer, strategischer Ebene und kann nicht die Funktion der Quartierplanung übernehmen. Detailfragen werden im Rahmen der Folgeprojekte geprüft</p>
238	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kurzfristig wird das Quartierzentrum dem umliegenden Quartier zum Schaden gereichen, indem das geplante Coop-Center (trotz öffentlichem Dementi von Coop) wohl zur Schliessung der Filiale Schlosstrasse und auch weiterer Kleinläden führen wird, welche heute die wichtigsten Versorger für den täglichen Bedarf darstellen.</li> </ul>	<p>Das STEK 2015 macht wie bereits 1995 Aussagen zur räumlichen Entwicklung auf gesamtstädtischer, strategischer Ebene und kann nicht die Funktion der Quartierplanung übernehmen. Detailfragen werden im Rahmen der Folgeprojekte geprüft</p>
239	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Im gültigen Quartierplan sind im Raum Holligen drei zusätzliche Quartierzentren definiert (Huberstrasse, KVA, Meinen). Sie werden weiter zur Verzettelung beitragen und vor allem das Zentrum Loryplatz schwächen.</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p>
240	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es ist kaum akzeptabel, dass der Erhaltung eines Fussballplatzes, gegenüber der Möglichkeit einer baulichen Ergänzung des Loryplatzes auf dessen Nordseite Priorität eingeräumt wird.</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p>
241	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der neue Inselbus ist das Produkt einer abgekoppelten Verkehrsplanung, welche das Quartier weiter auseinander reisst. Die Überbauung Warmbächli wird so wie die übrigen Siedlungen über die OW-Achse zum Stadtzentrum erschlossen. Die erhoffte Steigerung des Kundenpotentials am Lo-</li> </ul>	<p>Ungeachtet dessen wird seitens der Projektleitung gesehen, dass die Verbindung Schösslistrasse – geplante LV-</p>

242	<p>ryplatz könnte sich als Illusion herausstellen. In jedem Fall findet eine Stärkung des Stadtquartiers und seiner Zentren damit nicht statt. Die Variante 17er-Linie über das Inselareal wäre städtebaulich wesentlich intelligenter gewesen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Um die einzelnen Siedlungen stärker zu vernetzen und auch die nahegelegenen Erholungsräume Bremgarten- und Könizbergwald überhaupt zugänglich zu machen, müssen die Querverbindungen gestärkt werden. Zwischen Zieglerstrasse und Bethlehemstrasse gibt es an der engsten Stelle der Stadt ausser einigen Schleichwegen keine richtige Querverbindung. Ob die geplante Langsamverkehrsbrücke östlich des Weyermannshausviaduktes die richtige Lösung ist, sei dahingestellt. Die SBB wollen in absehbarer Zeit den Verbindungstunnel (Steigerhubelstrasse) zum Weyermannshaus Ost mit der Entflechtung ihrer Linien verbauen. Die Stadt müsste hier Realersatz fordern.</li> </ul>	<p>Aufwertung im Bereich Insel – Freiburgstrasse der Quartierbereich zwischen Zieglerstrasse und Autobahnviadukt gut erschlossen ist bzw. sein wird. Im Hinblick auf die bauliche Entwicklung des Insel-Areals soll eine bessere Erschliessung des Areals im Rahmen einer ZMB geprüft werden.</p> <p>Anliegen werden aufgenommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft</p>
243	<p><b>Quartiermitwirkung QM3</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Neben der Erhaltung der hohen Lebensqualität und der Bewahrung der Identität ist auch die Quartierinfrastruktur und damit die Nahversorgung zu sichern, respektive nach Bedarf auszubauen. Dies betrifft insbesondere das Quartier Holligen/Weyermannshaus. Dies gemäss dem Schwerpunkt „Hohe Siedlungsqualität fördern“. Es gilt, einen schleichenden Niedergang wie beim Loryplatz (Wegzug Migros) rechtzeitig zu verhindern.</li> </ul>	<p>Der Themenkomplex Quartier-Infrastrukturen wird im Rahmen des TP 4, jener der Einwohnerdichte im TP 2 intensiv untersucht und im Massnahmenkonzept in übergeordneter, strategischer Hinsicht berücksichtigt. Im Detail wird die Förderung der Siedlungsqualität weiterhin im Rahmen der Quartierplanungen geregelt. (Interne Bemerkung TP 4: explizit Thema)</p>

244	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Bildung von Quartierzentren wird unterstützt. Ein Augenmerk muss auf die Quartierläden gelegt werden, damit diese nicht aus den kleinen Quartierzellen verschwinden (z.B. drohende Schliessung Coop Ausserholligen wegen Einzug von Coop am Europaplatz). Wir erwarten in dieser Beziehung eine aktivere Rolle der Stadt.</li> </ul>	Anliegen werden aufgenommen und wurde im Rahmen des TP4 geprüft
245	<ul style="list-style-type: none"> <li>Das Gebiet Ausserholligen braucht eine umfassende Planung, ausgehend von den Lebensräumen. Die Verbindungen zum Stadtteil 5 müssen optimiert werden: Stichwort Nadelöhr öffnen.</li> </ul>	Anliegen werden aufgenommen und wurde im Rahmen des TP4 geprüft
246	<p><b>QUAV4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mehr Leben durch geeignete Mischung von Wohnen und Gewerbe schaffen. Eine höhere Einwohnerdichte schafft bessere wirtschaftliche Voraussetzung für das Kleingewerbe</li> </ul>	Anliegen werden aufgenommen und wurde im Rahmen des TP4 geprüft
247	<p><b>Aus dem Forum</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>STEK-Aussagen zu den XS-Ankerpunkten sind auch als strukturelle strategische Aussage zu verstehen, die dann auch detaillierter auf Ebene der Quartierplanungen verortet und spezifiziert werden kann. Die Forderung aus dem STEK muss auch bei Neuüberbauungen oder Umstrukturierungen sein, dass die kleinräumigen Ankerpunkte(XS) mitgedacht und geplant werden müssen.</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen und bei der Weiterbearbeitung geprüft
248	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Mensch und seine Alltagsbedürfnisse stehen mit Mittelpunkt, dies zu beachten und entsprechend zu gewichten wäre auch in der Synthese wichtig.</li> </ul>	Übereinstimmung, Detaillierung erfolgt auf Ebene Folgeprojekte
249	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bei den Ankerpunkten spielen historische Gebäude und Plätze eine ganz bedeutende Rolle.</li> </ul>	Wird auf Ebene Folgeprojekte berücksichtigt
250	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pilotprojekte (Bsp. Europaplatz) sollen als "Testentwurf" durchgespielt werden, insbesondere im Hinblick auf Schaffung einer Identitätsentwicklung.</li> </ul>	Wird auf Ebene Folgeprojekte berücksichtigt
251	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Zugang zu wohnungsnahen Freiflächen soll innerhalb der Qualitätsversprechen (Zugänglichkeit, Qualität) ebenfalls einen hohen Stellenwert bekommen.</li> </ul>	Wird auf Ebene Folgeprojekte berücksichtigt

252	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Frage der Umsetzung sollte ebenfalls geklärt werden. Die Planung solcher Zentren ist schön und gut, aber schlussendlich müssen sie auch umgesetzt werden und hier gibt es zahlreiche Beispiele wo dies nicht geklappt hat.</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen
253	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Europaplatz ist zu progressiv geplant.</li> </ul>	Grundlegende Frage von Erhalten oder Verändern, zu der es naturgemäß unterschiedliche Haltungen gibt. Wir halten eine progressive Umgangsform mit diesem schwierigen Ort für richtig.
254	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die «Untere Altstadt» und die «Innenstadt» sind Spezialfälle und sind gesondert zu analysieren.</li> </ul>	Anliegen werden aufgenommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft.
255	<ul style="list-style-type: none"> <li>In der unteren Altstadt ist die Mischung zwischen Wohnen/Arbeiten/Kleingewerbe wichtig.</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen
256	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Schutz bestehender Strukturen in der unteren Altstadt ist wichtig. Es muss ein Gleichgewicht gefunden werden zwischen den Einkaufsgebieten im Zentrum (Altstadt) und jenen ausserhalb (z.B. Wankdorf/Westside).</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen und im Rahmen der Folgeprojekte berücksichtigt
257	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es fehlt eine Definition des Quartiers. Wann ist ein Quartier ein Quartier und welche Einrichtungen und Ausrüstung gehören dazu?</li> </ul>	Wurde in TP4 umfassend thematisiert und bei der Synthese berücksichtigt
258	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ein Quartierzentrum ist als Ort zu betrachten, der öffentlich mitgestaltet werden kann, jedoch ohne übersteuert zu werden. Vielfältige Nutzungen sollten möglich sein. Quartiere brauchen eine starke Diversifizierung, keine Monokulturen.</li> </ul>	Wurde in TP4 umfassend thematisiert und bei der Synthese berücksichtigt
259	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Standort der Schule sowie deren Erreichbarkeit und ein sicherer Schulweg sind wichtig für das Quartier und dessen Identifikation und entsprechend zu berücksichtigen.</li> </ul>	Wurde in TP4 umfassend thematisiert und bei der Synthese berücksichtigt



260	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das STEK darf nicht nur räumlich betrachtet werden, auch die Gesellschaft mit ihren niederschwelligen Bedürfnissen muss in die Überlegungen mit einbezogen werden.</li> </ul>	Wurde im Querschnittsthema Nachhaltigkeit berücksichtigt
261	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Mix von Wohnen und Arbeiten in den Quartieren ist zum Teil unausgewogen. Die vielen Arbeitsplätze könnten sich auf die Wohnqualität negativ auswirken. Es ist zu prüfen, ob es so viel Arbeitsnutzung in den Quartieren braucht?</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen und als übergeordnetes Thema im Rahmen der Synthese berücksichtigt
262	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es sollen alle Quartiere gerecht optimiert werden und nicht gewisse Quartiere bevorzugt werden.</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt
263	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Thema Grenzen spielt eine wichtige Rolle und sollte in die Überlegungen einbezogen werden. Wo liegen diese, wodurch werden sie gebildet (Topographie, politische Grenze, weitere Faktoren?).</li> </ul>	Wird im Rahmen des TP3 thematisiert
264	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nicht alle Quartiere müssen gleich sein. Die "Elfenau" z.B. ist von der Siedlungsstruktur her ganz anders als der Breitenrain, diese hat andere Qualitäten.</li> </ul>	Wird im Rahmen des TP3 thematisiert
265	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Marzili und das Mattequartier sind schlecht mit ÖV erschlossen, es braucht in der Matte Zentrums-einrichtungen, bessere Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Gebrauch und ein Jugendzentrum.</li> </ul>	Anliegen werden aufgenommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft
266	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Am Loryplatz hat sich die Stadt zu wenig eingesetzt für den Erhalt eines Zentrums und die Gestaltung eines fussgängergerechten Platzes. Der Loryplatz als Quartierzentrum ist zu fördern.</li> </ul>	Das STEK 2015 wird die Bedeutung des Loryplatzes nicht in Frage stellen oder schmälern. Die Probleme, beim Loryplatz sind bekannt und von vielschichtiger Natur. Sie sind und waren stets Gegenstand einer intensiven Auseinandersetzung im Rahmen der Quartierplanung. Nicht Gegenstand STEK

267	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bümpliz ist als Quartier von der Stadt abgehängt und besser anzubinden.</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen
268	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Wohnort Kapellenstrasse wird nicht als Quartier empfunden, eine Zentrumsstruktur fehlt.</li> </ul>	Zentrenstrukturen ist ausführlich Gegenstand des TP4
269	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Breitenrain ist ein idealtypisches Quartier. Im Umfeld des Breitenrainplatzes hat es alles, was es braucht, von der Geburt bis zum Tod. Es besteht gar kein Anlass das Quartier zu verlassen. Der Breitenrainplatz ist als starkes Quartierzentrum zu bewahren.</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt
270	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Altstadt ist ein Sonderfall. Hier findet eine Veränderung des Einwohnerprofils statt (Gentrifizierung). Durch teure Sanierungen verschwindet immer mehr günstiger Wohnraum; Wohnungen werden fast unbezahlbar; mehr und mehr Raum werde für Büros und Praxen in Anspruch genommen. Die alteingesessenen Bewohnerinnen und Bewohner werden vertrieben. Die Stadt hat es in der Hand, durch eine konsequente Durchsetzung der Bauordnung Wohnfläche zu schützen. Plädiert wird für eine lebendige Altstadt mit bezahlbarem Wohnraum und einer durchmischten Bevölkerung.</li> </ul>	Die vorgebrachten Aspekte werden v.a. im Rahmen der Teilprojekte 2 und 4 intensiv geprüft, insbesondere auch unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus den Querschnittsthemen Nachhaltigkeit, Infrastrukturen und Grossprojekte

TP 5 «Mobilität und Gesamtverkehr»

	Thema	Massnahme / Bemerkung
Nr.	STEK Thema	
271	<p><b>FDP.Die Liberalen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Das „Gesamt-„ aus Gesamtverkehr fehlt. Die einzelnen Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer sind separat dargestellt. Eine Strategie, wie die Bedürfnisse aller Teilnehmer zielführend und möglichst reibungsfrei koordiniert werden können, fehlt.</li> </ul>	Die Anliegen sind in TP 5 aufgenommen.
272	<p><b>QUAV4 (Oskar Balsiger, Raumplaner)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bern sollte auf einen Verkehrsmix setzen, welcher bei einem Minimum an Flächen- und Finanzbedarf für alle Verkehrsteilnehmerkategorien ein Optimum an Sicherheit und Komfort verspricht. Anstelle der selektiven Betrachtungsweise sollten diese Abhängigkeiten, dieser Zusammenhang prägnanter herausgearbeitet werden, damit der Begriff "Gesamtverkehrsbetrachtung" nicht leerer Buchstabe bleibt. Aufzuzeigen ist, wie Förderung des Langsamverkehrs zur Entlastung von MIV und ÖV beitragen kann.</li> </ul>	Wurde im TP5 aufgenommen. Das TP 5 setzt konsequent auf Massnahmen, die zu einer Modalsplitverlagerung hinführen, wie eine andere Priorisierung des Strassenraums für die verschiedenen Verkehrsträger.
273	<p><b>QUAV4</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Neue Lebensstile, neue Urbanität etc., bei diesen Herausforderungen zeigt sich die Wichtigkeit, dass allen Aspekten der Stadtentwicklung gesellschaftliche Entwicklungsszenarien in Varianten zugrunde gelegt werden, die dann aus allen Aspekten beleuchtet werden.</li> </ul>	TP5 hat die wesentlichen Varianten der Entwicklungsszenarien abgedeckt.
274	<p><b>Grünes Bündnis</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Die Vermeidung von motorisiertem Verkehr ist als übergeordnetes Ziel des STEK 2015 zu definieren. Dies gerade auch nach dem Scheitern des „Tram Region Bern“ an der Urne.</li> </ul>	Wurde im TP5 aufgenommen.
275	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wir begrüßen die starke Fokussierung auf den Ausbau des Veloverkehrs. Das GB sieht im Ausbau der Veloinfrastruktur ein grosses Potential zur Befriedigung der städtischen Mobilitätsbedürfnisse. Gerade nach der gescheiterten Abstimmung zum „Tram Region Bern“ sind die Velobahnen in die Agglomeration und die Panoramabrücke zentrale Infrastrukturprojekte für den Ve-</li> </ul>	Wurde im TP5 aufgenommen

276	<p>loverkehr. Auch beim Fussverkehr sehen wir brachliegendes Potenzial.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Im Teilprojekt Verkehr vermissen wir Antworten zum Megatrend e-Bike. Die e-Bikes können als Verkehrsmittel nicht unter die Velos subsumiert werden, da das Tempo wesentlich höher ist und zusätzliche Platzbedürfnisse entstehen.</li> </ul>	Wurde im TP5 aufgenommen
277	<p><b>Dialog Nordquartier</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wir begrüssen grundsätzlich die neue Strassentypisierung. Sie kommt unserem Anliegen entgegen, wonach sich der Verkehr den Menschen (vor allem der Wohnbevölkerung) anzupassen hat und nicht umgekehrt. Es ist allerdings noch nicht klar, welche Rolle die „alte“ Strassenhierarchie mit Strassen des Basisnetzes, Strassen des Übergangnetzes und Quartierstrassen weiterhin noch spielen wird. Mit den „übergeordneten Zielen“ sind wir einverstanden. Wir schlagen zusätzlich vor, noch eine Senkung der Attraktivität und Leistungsfähigkeit aller Strassentypen für den MIV aufnehmen.</li> </ul>	<p>Strassentypisierung gemäss Forum 2 wurde überarbeitet. Das Strassennetz wird in ein Basisnetz und ein Quartiernetz mit Quartierverbindungsstrassen (ehemals Übergangnetz) und Quartierstrassen eingeteilt. Das Geschwindigkeitsregime wird stärker den angrenzenden Nutzungen angepasst.</p>
278	<ul style="list-style-type: none"> <li>Strasse mit Zentrumsfunktion</li> </ul> <p>Die Charakterisierung geht für uns grundsätzlich in die richtige Richtung, ist jedoch unseres Erachtens noch zu wenig zu Ende gedacht. Man müsste hervorheben, dass auch (MIV-freie) Fussgängerzonen ins Auge gefasst werden müssten. Wir haben den Eindruck, dass die Stadt Bern im Vergleich zu ausländischen Beispielen sehr zurückhaltend gegenüber reinen Fussgängerzonen ist. Den FussgängerInnen kommt in Zentrumslagen ein Hauptgewicht zu. Begegnungszonen mit breiten Trottoirs und guten Querungsmöglichkeiten sollten mehrheitlich solche Strassen prägen. Was wir nicht verstehen: Weshalb ist beispielsweise die Lorrainestrasse keine „Strasse mit Zentrumsfunktion“? Der Viktoriaplatz müsste unseres Erachtens ebenfalls eine Zentrumsfunktion aufweisen. Mit den Entwicklungen, wie etwa der Umnutzung der Feuerwehrekaserne, könnte auch ein Teil der Viktoriastrasse in Zukunft dieser Funktion zugeteilt werden. Uns scheint, dass generell die Beispiele für „Strassen mit Zentrumsfunktion“ im Stadtteil V allzu sparsam eingesetzt wurden. Selbstverständlich müsste evtl. auch der Nutzungszonenplan auf solche Strassen abgestimmt werden. Es wäre durchaus möglich, an geeigneten Stellen eine publikumswirksame Geschäftsnutzung der Parterrebereiche neu zu erzeugen.</p>	<p>Wurde im Rahmen TP5 geprüft. Strassentypisierung gemäss Forum 2 wurde überarbeitet. vgl. Antwort zu Frage 277</p>

279	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Stadtachse:</b> Mit den „Merkmalen“ sind wir einverstanden, jedoch nicht mit den „Handlungsansätzen“. Diese Strassenzüge sind in der Regel sehr dicht bewohnt. Dass sich die Lösungsansätze zwischen den „Strassen mit Zentrumsfunktion“ und den „Verkehrsachsen“ bewegen sollten, scheint uns nicht angemessen. Heute reden alle von Verdichtung. Die Leute, die heute schon sehr verdichtet wohnen, sollte man belohnen und nicht mit Verkehrslösungen „bestrafen“, die sogar verkehrorientierter sind als die „Strassen mit Zentrumsfunktion“. Wir verlangen für die „Stadtachsen“ ein gleichwertiges Verkehrsregime wie für die „Strassen mit Zentrumsfunktion“. Der Begriff „Stadtachse“ scheint uns auch nicht angemessen, da er ziemlich verkehrorientiert klingt. Im Begriff müsste das „Wohnen“ erscheinen, zum Beispiel „Wohnachsen“. Der Begriff „Achse“ zeigt genügend stark auf, dass dort auch der Verkehr eine wesentliche Rolle spielt.</li> </ul>	<p>Wurde im Rahmen TP5 geprüft. Strassentypisierung gemäss Forum 2 wurde überarbeitet. vgl. Antwort zu Frage 277</p>
280	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Verkehrsachse:</b> Mit diesem Strassentyp können wir leben, sowohl was die Merkmale, als auch die Handlungsansätze angeht. Insbesondere dann, wenn er sparsam auf konkrete Strassen angewendet wird. Ebenfalls akzeptieren wir die Vorschläge, welche Strassen(stücke) diesem Regime unterworfen werden sollen. Es ist jedoch denkbar, dass sich an bestimmten Stellen in Zukunft das Bebauungsmuster ändert, so dass sich eine Änderung des Strassentyps aufdrängen würde.</li> </ul>	<p>Wurde im Rahmen TP5 geprüft. Strassentypisierung gemäss Forum 2 wurde überarbeitet. vgl. Antwort zu Frage 277</p>
281	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Den Begriff „stadtverträglich“ möchten wir noch etwas präzisieren. Wir beziehen ihn vor allem auf die StadtbewohnerInnen. Natürlich lebt eine Stadt auch von Leuten, die von aussen in die Stadt kommen. Wenn diese Leute jedoch mit dem Auto in die Stadt fahren wollen und die Behörden das auch ermöglichen, ist es mit der Stadtverträglichkeit in unserem Sinn schnell am Ende. „Klimaneutral“ wäre als Vision viel zu schwach. Klimaneutralität können wir uns nicht mehr leisten. Es müsste heissen „klimaverträglich“. Was heisst, rasche und massive Senkung des fossilen Energieverbrauchs, vor allem auch beim Verkehr.</li> </ul>	<p>Den Begriff „klimaneutral“ wird im TP5 definiert. Gleichzeitig erarbeitet die Stadt eine Energie- und Klimastrategie. Es ist nicht im Sinne des STEK, dass die Leute weiterhin mit dem Auto in die Stadt kommen. Diverse Massnahmen werden formuliert, damit die Attraktivität der anderen Verkehrsmittel gegenüber dem MIV steigt.</p>

282	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Lösungsansatz mit der neuen Strassentypologisierung ist unseres Erachtens dem Grundsatz verpflichtet, den heute vorhandenen Verkehr verträglicher abzuwickeln. Das ist ein guter Grundsatz, er darf aber nicht der einzige sein. Ein mindestens so wichtiger Grundsatz wäre, den MIV zu reduzieren. Die Stadtbevölkerung fährt seit Anfangs der 1990er Jahre deutlich weniger Auto. Hingegen besteht die Tendenz, dass auswärtige AutomobilistInnen die sich öffnende Lücke zunehmend ausfüllen. Wir beobachten beispielsweise, dass immer mehr städtische Parkplätze (etwa an Pendler) vermietet werden. Ein neues Parkplatzkonzept, insbesondere zur Bekämpfung dieses Missstandes, wäre überfällig. Was den fahrenden Verkehr betrifft, sind wir der Ansicht, dass die Stadt Bern nicht darum herum kommt, in allen Stadtteilen Wabenlösungen einzuführen. Möglicherweise müsste man das mal bei einem ersten Stadtteil testen. Die (gemässigte!) Wabenlösung in der Innenstadt (seit 1980) stellt den bislang klar wirkungsvollsten Ansatz zur Verkehrssteuerung in der Stadt Bern dar. Es wäre höchste Zeit, in den nächsten Jahren wieder einen Markstein von dieser Qualität zu setzen.</li> </ul>	<p>Wurde im Rahmen TP5 geprüft. Die Anzahl Parkplätze in der Stadt wird reduziert.</p> <p>Parkplatzkonzept ist in Arbeit.</p>
283	<ul style="list-style-type: none"> <li>Das neue Verkehrskonzept des STEK soll auf Wabenlösungen beruhen.</li> </ul>	<p>Anliegen wird aufgenommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft</p>
284	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im Gegensatz zum STEK 95 soll das STEK 2015 auch eine Parkraumplanung enthalten, mit quantitativen Aussagen. Dabei ist die Anzahl der öffentlichen Parkplätze zu reduzieren, um der Reduktion der Motorisierung in der Stadt Bern Rechnung zu tragen.</li> </ul>	<p>Die Anzahl Parkplätze in der Stadt wird reduziert. Ein Parkplatzkonzept ist in Arbeit.</p>
285	<p><b>Gewerbeverband KMU der Stadt Bern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Gesamtkonzept für Verkehr und Erschliessung der Stadt Bern mit den Kapazitäten von heute und Ausbaustufen für Langsamverkehr, MIV und öV. Damit ist auch eine Planungsvorgabe für die Stadtentwicklung nach Innen und Aussen gegeben. Der Verkehr ist auf eine Verbesserung hin zu planen und auf regulative Massnahmen aus ideologischen Gründen ist zu verzichten. Die Strassen wurden ursprünglich für Pferdewagen und Wanderer gebaut und können heute mit den bekannten, aber auch morgen, mit noch nicht bekannten Verkehrsmitteln benutzt werden und sind und bleiben deshalb sinnvoll.</li> </ul>	<p>Auch in Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wird aufgrund des Mobilitätswachstums der Gesamtverkehr zunehmen. Die Verkehrsräume/flächen für die Mobilität werden auf der Basis einer nachhaltigen Stadtentwicklung neu zugeteilt. So weit als möglich soll dieser Mehrverkehr mit dem öffentlichen Verkehr</p>

		<p>sowie dem Fuss- und Veloverkehr abgedeckt werden (Erhöhung des Modalsplit dieser Verkehrsmittel). Da in der Innenstadt keine neuen Strassen gebaut werden können, setzen wir auf Verkehrsmittel, die wenig Platz brauchen (Fuss- und Veloverkehr). Gleichzeitig soll die Innenstadt weitgehend vom motorisierten Durchgangsverkehr befreit werden, um Stadträume mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität zu schaffen.</p>
286	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die gefährliche Reduktion des Verkehrsraumes ist vorwiegend zum Schaden des Langsamverkehrs, dem oft der Platz ausgeht und sich durch gesetzeswidriges Verhalten selbst Lösungen sucht. (Velofahrer auf dem Trottoir, Fussgänger quer auf den Fahrbahnen)</li> </ul>	<p>Der Verkehrsraum für den Fuss- und Veloverkehr wird wo möglich vergrössert.</p>
287	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausbau des Hauptverkehrsnetzes mit einer Südtangente als Basis für eine Entwicklung der Stadt nach Süden und eine Verbesserung der heute oft prekären Situation mit Köniz und Wabern zu Bern.</li> </ul>	<p>Regionale Frage, wurde im Rahmen RGSK 2012 geprüft und verworfen.</p>
288	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parkhäuser in der Nähe von S-Bahnstationen, um das Umsteigen zu erleichtern und Verzicht auf Fahrtenkontingente, auch bei bestehenden Anlagen. Die Bewirtschaftung muss massvoll sein und nicht massregelnd.</li> </ul>	<p>In Bern ist kein Ausbau vorgesehen. Das RGSK macht Aussagen zu P+R in der Region. Das Thema „Bewirtschaftung“ wird im Parkierungskonzept geprüft.</p>
289	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Stadt muss durchlässig und erreichbar bleiben.</li> </ul>	<p>Anliegen wird aufgenommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft</p>
290	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Wahl des Verkehrsmittels ist nach dem vorgesehen Zweck frei wählbar und muss den Ansprüchen einer lebendigen und funktionierenden Stadt genügen. Das Ziel ist nicht eine</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p>

	Schlafstadt, sondern eine funktionierende Stadt mit einer durchmischten Nutzung.	
	<b>Läbigi Stadt</b>	
291	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Verein unterstützt die bisherigen Vorschläge, mit speziellem Fokus auf alle Ansätze einer innovativen, nachhaltigen städtischen Mobilität, bei denen die Stadt Bern eine Vorreiterrolle einnehmen kann.</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen.
292	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bislang ist der Teilbereich Verkehr "stadtverträglich und klimaneutral" „betitelt“. Wir schlagen vor, "klimaneutral" durch „ressourceneffizient“ zu ersetzen, damit z.B. auch der Stromverbrauch oder seltene Erden bei der Elektromobilität oder der Landverbrauch miteinbezogen wird. Und zudem aber auch eine positive Vision zu formulieren, denn eine solche aktive und rasche Positionierung inkl. entsprechenden Leuchtturmprojekten bietet für Bevölkerung, Wirtschaft und Tourismus gleichermaßen grosse Chancen. Zudem erscheint uns dies auch wichtig, damit Bern als Hauptstadt der Schweiz auch internationale Ausstrahlungskraft erlangen kann, ähnlich wie Kopenhagen, Stockholm oder Hamburg- um damit nicht zuletzt den Zusammenhalt und die Vorbildwirkung aller ökologischen Städte voranzubringen (z.B. Bündnispartner bei den Klimaverhandlungen etc.).</li> </ul>	Wurde im Rahmen TP5 geprüft.
293	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wir unterstützen die Vorschläge des Teilberichts Mobilität, insbesondere den Ansatz, den Verkehr mehr von der Nutzung her zu denken und als Leuchtturmprojekt die Stadt der kurzen Wege so zu organisieren, dass innert sechs Minuten Velodistanz der wöchentliche Bedarf und innert drei Minuten der tägliche Bedarf gedeckt werden kann.</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen.
294	<ul style="list-style-type: none"> <li>Was uns hier noch fehlt, ist die Ergänzung durch eine gezielte Bildung von autofreien Oasen &amp; Plätzen sowie familien- und anwohnerfreundliche, verkehrsberuhigende Zellenlösungen in jedem Quartier sowie die Stärkung eines vielfältigen lokalen Gewerbes sowie einer Lädelikultur, sozusagen über den "Bedarf" hinaus.</li> </ul>	Wurde im Rahmen TP5 geprüft. Mit dem TP 5 werden die Voraussetzungen geschaffen für weitergehende Lösungen.
295	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zudem wünschen wir uns mehr Tangentialbusse, um auch die Vernetzung innerhalb der Quartiere und Gemeinden voranzubringen. Nach dem in der Stadt Bern positiven Resultat der Abstim-</li> </ul>	Wurde im TP5 aufgenommen



	<p>mung zum Tram Region Bern hoffen wir auch auf eine weitere zügige Umsetzung der Tramstadt Bern als wichtiger Faktor einer innovativen Stadtentwicklung.</p>	
	<p><b>SP</b></p>	
296	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Teilprojekt 5 ist gemäss Projektbeschreibung ganz auf Fragen des Verkehrs ausgerichtet. In diesem Rahmen sind die sechs Aufgabenpunkte des Teilprojekts als stimmig anzusehen. Was im Teilprojekt bereits angelegt ist, jedoch noch stärker gewichtet werden sollte, ist die breite Betrachtung der Strassen als öffentliche Räume, die von sehr unterschiedlichen Menschen mit unterschiedlichsten Ansprüchen genutzt werden. Strassenräume (Strassen und Plätze) sind nicht nur als Verkehrsanlagen anzusehen, sondern auch als Räume für den Aufenthalt, die soziale Interaktion und für temporäre gewerbliche Nutzungen.</li> </ul>	<p>Wurde im TP5 aufgenommen.</p>
297	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die unterschiedlichen Ansprüche der Stadtbevölkerung und unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen an die Strassen als öffentlicher Raum sind im STEK 2015 zu prüfen und miteinzubeziehen.</li> </ul>	<p>Wurde im TP5 aufgenommen.</p>
298	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die spezifischen Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Personen (Behinderte, Betagte) und Kindern sind bei der Gestaltung des Strassenraums, von Mobilität und Gesamtverkehr besonders zu berücksichtigen (Schulwege, aber auch andere von Kindern genutzte Verkehrswege brauchen weniger Verkehr, weniger Tempo und mehr Raum auf dem Trottoir).</li> </ul>	<p>Wurde im TP5 aufgenommen.</p>
299	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Überdimensionierte Verkehrsflächen sind zu reduzieren.</li> </ul>	<p>Auch in Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wird aufgrund des Mobilitätswachstums der Gesamtverkehr zunehmen. Die Verkehrsräume/flächen für die Mobilität werden auf der Basis einer nachhaltigen Stadtentwicklung neu zugeteilt. So weit als möglich soll dieser Mehrverkehr mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr abgedeckt werden (Erhöhung des Modalsplit dieser Verkehrsmittel). Da in der Innen-</p>

		<p>stadt keine neuen Strassen gebaut werden können, setzen wir auf Verkehrsmittel, die wenig Platz brauchen (Fuss- und Veloverkehr). Gleichzeitig soll die Innenstadt weitgehend vom motorisierten Durchgangsverkehr befreit werden, um Stadträume mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität zu schaffen.</p>
300	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der öffentliche Verkehr muss bedarfsgerecht ausgebaut werden.</li> </ul>	<p>Wurde im TP5 aufgenommen</p>
301	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verkehrsberuhigung der Strassen in den Quartieren ist weiter voranzutreiben. Dabei sind insbesondere grosse, zusammenhängende Begegnungszonen zu schaffen.</li> </ul>	<p>Wurde im TP5 aufgenommen.</p>
302	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Umlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr, Fussverkehr und Veloverkehr ist zu fördern.</li> </ul>	<p>Wurde im TP5 aufgenommen.</p>
303	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wo dank den Verkehrsberuhigungsmassnahmen Lichtsignalanlagen für den Fuss- und Veloverkehr überflüssig geworden sind, sollen diese zurückgebaut werden.</li> </ul>	<p>Bei Verkehrsberuhigungsprojekten wird generell überprüft, ob auf Lichtsignalanlagen verzichtet werden kann.</p>
304	<ul style="list-style-type: none"> <li>Es sind Velobahnen als direkte und unterbruchsarme Verbindungen vom Zentrum in die Quartiere und in die Regionsgemeinden zu realisieren.</li> </ul>	<p>Wurde im TP5 aufgenommen.</p>
305	<ul style="list-style-type: none"> <li>Im Zentrum der Stadt Bern müssen zusätzliche Veloabstellplätze realisiert werden.</li> </ul>	<p>Wurde im TP5 aufgenommen.</p>
306	<ul style="list-style-type: none"> <li>Um die Sicherheit der Velofahrenden zu verbessern braucht es breitere, durchgehende Velostreifen.</li> </ul>	<p>Wurde im TP5 aufgenommen</p>
307	<ul style="list-style-type: none"> <li>Angesichts des hohen Anteils an Haushalten ohne Autobesitz sind die Regelungen zur Park-</li> </ul>	<p>Wurde im TP5 aufgenommen.</p>

	platzpflicht neu zu gestalten.	
308	<p><b>AL</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verzicht auf Ausbau Bypass A6 Bern Ost. Damit in Berns Osten die Lebensqualität nicht sinkt, soll im STEK 2015 explizit der Verzicht auf den Ausbau festgehalten werden.</li> </ul>	Anliegen wird aufgenommen und geprüft. Sofern eine Stadterweiterung in den Zielsetzungen des STEK 15 aufgenommen wird, müssen Varianten mit und ohne Bypass A6, resp. Verlegung der A6 geprüft werden
309	<p><b>Bern City</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Innenstadtgeschäfte sind auf Personen auch ausserhalb der Gemeindegrenze angewiesen. Sei dies als Arbeitnehmer oder Besucher. Eine Bevormundung und Einschränkung auf die Mobilität durch Verbote und Ausschlüsse kann und darf nicht geschehen. Es muss immer noch möglich sein aus freien Stücken zu entscheiden, welche Mobilität ich wählen will, mit der Konsequenz bspw. hohe Parkkosten zu bezahlen. Wir lehnen eine Vorgabe durch die Einschränkung des MIV (Motorisierter Individual Verkehr) ab.</li> </ul>	Anliegen wird aufgenommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft. Die Innenstadtparkhäuser sind weiterhin erschlossen.
310	<p><b>Entente Bernoise</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Idee der STADT-METRO ist zu berücksichtigen. Die Initianten rechnen mit einem Realisierungshorizont um 2030, was im Rahmen des STEK 2015 vertretbar erscheint.</li> </ul>	Anliegen wurde aufgenommen und bei der weiteren Bearbeitung verworfen. Die Stadt Bern setzt den Fokus auf den weiteren Ausbau des Tramnetzes.
311	<p><b>HIV Sektion Bern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Region Bern wächst weiter. Mehr Einwohner und mehr Arbeitsplätze bedeuten mehr Verkehr. Um die Mobilität der Bevölkerung in der Region weiterhin zu gewährleisten, muss die Funktionsfähigkeit der Verkehrsnetze verbessert werden.</li> </ul>	In den letzten Jahren konnte das Verkehrswachstum von ÖV-, Velo- Fussverkehr aufgenommen werden. Diese Entwicklung wird gezielt fortgesetzt, damit aus dem angestrebten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum kein MIV-

		Wachstum resultiert, sondern eine bedürfnisgerechte Mobilität für alle, die gleichzeitig weniger Verkehr verursacht.
312	<ul style="list-style-type: none"> <li>Für die Stadt und Agglomeration Bern ist ein Gesamtverkehrskonzept aufgrund einer verlässlichen Datengrundlage zu erstellen, mit dem Ziel, die Mobilität bei den zu erwartenden Verkehrszunahmen gemäss Regionalem Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept zu erhalten.</li> </ul>	Anliegen wird aufgenommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft
313	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zur Gewährleistung der Mobilität auf mittlere bis längere Frist seien sowohl für den öffentlichen als auch für den motorisierten Individualverkehr und den Langsamverkehr Szenarien, Perspektiven und Lösungen zu entwickeln.</li> </ul>	Anliegen wird aufgenommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft
314	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Kapazität des Basisnetzes für den motorisierten Individualverkehr ist zu erhalten und zu steigern.</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen. Das STEK sieht eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs vor.
315	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Planung der fehlenden Südverbindung ist an die Hand zu nehmen.</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen
316	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Kapazität der innerstädtischen Verbindungsachse für den motorisierten Individualverkehr zwischen Hirschengraben und Bollwerk sind zu erhalten.</li> </ul>	Wird zur Kenntnis genommen. In diesem Raum findet eine Abwägung der verschiedenen Verkehrsmittel aufgrund ihrer Nutzungsansprüche statt.
317	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zur Sicherstellung des Güterverkehrs auf lokaler Ebene sind kommunale Güterverkehrskonzepte zu erstellen.</li> </ul>	Wurde im TP 5 aufgenommen.
318	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zur baldigen Entlastung des öV-Knotens Bahnhof Bern sind Übergangslösungen – baulich und Netzorganisation – zu entwickeln, aber auch die Netzstruktur des öffentlichen Verkehrs ist vor-</li> </ul>	Wurde in TP 5 aufgenommen.

319	<p>behaltlos zu hinterfragen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zur Förderung der kombinierten Mobilität seien planerisch und baulich bessere Voraussetzungen zu schaffen.</li> </ul>	Wurde in TP 5 aufgenommen.
320	<p><b>Mobilitätskonferenz</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bern soll sich als Vorreiter im Bereich Slow City/Cultural City positionieren.</li> </ul>	Anliegen wird aufgenommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft
321	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mit welchen Instrumenten des Mobilitätsmanagements und der Verkehrs- und Städteplanung können nachhaltige Mobilitätsformen noch mehr gefördert werden?</li> <li>▪ Im Bereich Mobilität besteht auf nationaler Ebene enormer Nachholbedarf, was die Einhaltung der Klima- und Energieziele anbelangt. Welche Impulse/Trends kann die Stadt Bern hier, zusammen mit anderen fortschrittlichen Städten und Gemeinden für die nächsten Jahre setzen?</li> <li>▪ Ist es möglich, auch im Verkehr den Anteil der erneuerbaren Energie auf ein bestimmtes Niveau anzuheben? §</li> <li>▪ Wie/Wo kann der Energieverbrauch im Mobilitätsbereich reduziert werden?</li> <li>▪ Welche Rolle spielt hier die „Elektromobilität“ in 15 Jahren?</li> <li>▪ Mit welchen „Leuchtturmprojekten“ zur nachhaltigen / innovativen Mobilität kann sich Bern als „Green City“ gesamtschweizerisch und international positionieren?</li> <li>▪ Wie können die Ziele "weniger MIV" und „Steigerung des Fuss- und Veloverkehrs“ (mit dem Instrument STEK) erreicht werden?</li> <li>▪ Welche Wirkung kann dabei durch eine flächendeckende Verkehrsberuhigung / einer Reduktion der generellen Höchstgeschwindigkeit erreicht werden?</li> <li>▪ Wie kann erreicht werden, dass mittlere Wege in der Stadt mit dem Velo/dem öV schneller bewältigt werden können als mit dem PW?</li> <li>▪ Und mit welchen Instrumenten des Mobilitätsmanagements, der Infrastrukturplanung können der Pendler- und der Freizeitverkehr weiter reduziert werden?</li> <li>▪ Wie kann dabei auch die Region einbezogen werden?</li> <li>▪ Welche Impulse kann Bern für die regionale Entwicklung setzen, damit das prognostizierte Ver-</li> </ul>	Die Beantwortung dieses umfangreichen und umfassenden Fragenkatalogs benötigt mehr Zeit. Die Fragen werden daher aufgenommen, können zum heutigen Stand der Bearbeitung aber noch nicht beantwortet werden. Im Rahmen des TP 5 sind jedoch umfassende Massnahmen formuliert, die in Richtung des Fragenkataloges zielen. In einem weiteren Schritt ist ein Controlling zu entwickeln, um die Massnahmen voranzutreiben und deren Wirkung später zu überprüfen.

	<p>kehrs-Wachstum vermieden werden kann?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wie kann dabei die Attraktivität des MiV's gesenkt werden (z.B. Reduktion der städtischen PP, PP-Knappheit, teurere PP-Bewirtschaftung, Roadpricing)?</li> <li>▪ Wie kann die Attraktivität des Langsamverkehrs und des öVs gesteigert werden (sichere und attraktive Wege, Förderung Homework, veränderte Arbeitszeiten bei den Unis oder in der Verwaltung etc.)?</li> <li>▪ Wo liegen die Chancen und Risiken der inneren Verdichtung bezüglich Mobilität?</li> <li>▪ Wie können die Ziele zum Verkehr/zur Mobilität (bezüglich Volumen, Mobilitätsverhalten, Auswirkungen) (auch) in der gebauten Stadt erreicht werden?</li> <li>▪ Welches Potential besteht in der Umnutzung überdimensionierter Verkehrsflächen?</li> <li>▪ Mit welchen Instrumenten können mobilitätsrelevante Anpassungen bei bestehenden Gebäuden/Nutzungen erreicht werden (z.B. Parkplatzbewirtschaftung bei bestehenden Einkaufszentren, autofreie Innenhöfe und Piazzas, Weiterentwicklung der Begegnungszonen bis hin zu autofreien Quartierabschnitten, Umgestaltung des Strassenraums (z.B. mit mobilen Gärten, attraktiven Plätzen)?</li> <li>▪ Wie wird der öffentliche Raum einbezogen und genutzt?</li> <li>▪ Wie kann die nachhaltig orientierte Wirtschaft einbezogen werden?</li> <li>▪ Welche Vorgaben für Neueinzonungen, bei Verdichtung sind erforderlich, damit die Mobilitätsziele erreicht werden?</li> <li>▪ Welche Chancen entstehen für die Stadtbevölkerung und das lokale Gewerbe durch Bern als eine green&amp;slow&amp;public&amp;sustainable City?</li> </ul>	
322	<p><b>Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem QBB</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Welche Strategie verfolgt die Stadt mit der Verbindung Westside - Niederbottigen - Niederwangen?</li> </ul>	Im TP 5 ist eine ÖV-Tangentiale vorgesehen.
323	<p><b>Pro Velo Bern</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das STEK soll gerade im Bereich Mobilität, Gesamtverkehr und natürlich Veloverkehr noch viel konkreter werden.</li> <li>▪ Es stellt sich die Frage, ob es besser ist, dem Verkehr ein separates Teilprojekt zu widmen, oder</li> </ul>	Anliegen werden aufgenommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft. Der Veloverkehr erhält einen hohen Stel-

	<p>ihn in sämtlichen andern Teilprojekten zu integrieren. Denn Siedlung, Nutzung und Verkehr sind kaum trennbar verknüpft. Keines der Teilprojekte scheint losgelöst von Gesamtverkehrsfragen betrachtbar. So gesehen könnte eine Integration in jedes Teilprojekt oder die Erhebung des Verkehrs zum Querschnittsthema Sinn machen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es braucht eine konsequente Förderung des Veloverkehrs in der Stadt Bern. Das Ziel muss die Verdoppelung des Anteils des Veloverkehrs beim Modalsplit sein. Massnahmen dazu sind die Schaffung von Velobahnen, die deutliche Erhöhung der Sicherheit und die Realisierung von zusätzlichen Velo- Abstellplätzen vorzusehen</li> <li>▪ Neben den "verkehrsträgerübergreifenden" Themen soll zusätzlich stärker auf umweltneutrale Mobilität fokussiert werden. Dazu gehört eine alle Teilprojekte und Verwaltungsbereiche durchdringende Förderung des Veloverkehrs (z.B. Komfort, Sicherheit, Durchlässigkeit, Transportleistung -&gt; Velobahnen, Abstellmöglichkeiten). Auch im Verkehrssystemmanagement muss dem Veloverkehr eine hoch priorisierte Bedeutung zukommen.</li> </ul>	<p>lenwert im STEK. Die Verdoppelung des Veloverkehrs ist im STEK definiert.</p>
324	<p><b>Quartiermitwirkung QM3</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Vernetzung zwischen den Quartieren, den Fuss- und Veloverkehr ist zu fördern. Dies ist insbesondere dort zentral, wo mehrere Basisstrassen ein Quartier durchschneiden (z.B. Holligen).</li> <li>▪ Tramlinien werden als zukunftssträchtiges öffentliches Verkehrsmittel propagiert. Entsprechend ist der Rückbau der Tramlinie 6 als Durchmesserlinie zu verhindern, respektive dieselbe zu sichern und Richtung Köniz zu erweitern.</li> <li>▪ Viele Hauptstrassen durchschneiden Quartiere (teilweise mehrmals): Massnahmen zur Verbesserung von Wohn- und Aufenthaltsqualität</li> <li>▪ Auswirkungen der fehlenden Südumfahrung: Massnahmen zur Entlastung der Quartierstrassen (Holligen-Fischermätteli)</li> </ul>	<p>Anliegen werden zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft</p>
325	<p><b>Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem QBB</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alle Quartiere der Stadt sind mit genügend öV zu versorgen. In Bern West besteht ein Erschliessungs-Manko</li> <li>▪ ESP Ausserholligen von der Nordseite aus erschliessen, Riedernrain, Gumme, Buech, Riedbach)</li> <li>▪ Die Veloverbindungen ins Zentrum sind zu verbessern (Sicherheit, Attraktivität).</li> </ul>	<p>Anliegen werden zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft</p>

<p>326</p>	<p><b>VCS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Aspekt Mobilität muss in alle Teilprojekte einfließen. Dazu sind Vorgaben und Ziele zu formulieren. In jedem TP muss aufgezeigt werden, wie die Vorgaben und Ziele umgesetzt werden, wie: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reduktion der Belastung von Umwelt und Bewohnenden durch den motorisierten Verkehr (mit quantitativer Zielvorgabe, z.B. Reduktion Fahrleistung MiV auf städtischen Strassen um 10% bis 2025)</li> <li>- Aktive Förderung des stadtverträglichen Verkehrs (Prioritätenordnung: Fussgänger, Velo, öV, MiV)</li> <li>- Keine Erhöhung oder Reduktion des PW-Bestandes in der Stadt</li> <li>- Reduktion der Anzahl PW-Pendlerfahrten in die Stadt und innerhalb der Stadt</li> <li>-Reduktion des Flächenbedarfs des motorisierten Verkehrs im öffentlichen Raum, insbesondere Reduktion der Parkplätze auf Strassen und Plätzen</li> </ul> </li> </ul>	<p>Anliegen wurden zur Kenntnis genommen und sind weitgehend im TP 5 eingeflossen.</p>
<p>327</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ein Planungsinstrument, welches Ziele und Strategien für die kommenden 10 bis 15 Jahre festlegt muss sehr ehrgeizige Ziele beinhalten, will die Stadt weiterhin zu den Leadern bezüglich stadtverträglicher Mobilität gehören. Auch hier sind "Leuchtturmprojekte" erforderlich, aber insbesondere eine flächendeckende Strategie zur Reduktion der negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Menschen und Umwelt. Dazu gehören u.a. Fragen der Logistik ("City-Logistik"), die Parkplatzfrage (u.a. unbefriedigende Situation in der unteren Altstadt, Tarife/Gebühren als Steuerungsinstrument) aber insbesondere auch Klärung des Umgangs mit "neuen Mobilitätsphänomenen" wie Carpooling, Parkplatzsharing, e-Bikes, sinkende Velotauglichkeit der Jungen, etc. Der VCS hat die Vision von Bern als Langsamverkehrsstadt. Das Mobilitätsmanagement orientiert sich dabei an Geschwindigkeitsniveau eines durchschnittlichen Velofahrers. Für den Weg von A nach B (z.B. vom Quartier zum Bahnhof) ist das Velo die schnellste Lösung. Das STEK muss aufzeigen, mit welchen Instrumenten/Massnahmen diese Vision umgesetzt werden kann.</li> </ul>	<p>Anliegen werden zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft</p>
<p>328</p>	<p><b>Aus dem Forum</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Attraktivierung der Strassenräume: offenbar wird der Freudenbergerplatz vom SPA als ‚hoffnungslos‘ aufgegeben (Sh. Bund vom 5.09.2014). Was aber, wenn kein Geld für den Bypass, resp. die grosse Stadtreparatur da ist? Und was, wenn das Ganze sich noch über 15 -20 Jahre</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p>



	<p>hinzieht? Dringend Plan B entwickeln!</p>	
329	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inwieweit soll Ausweichverkehr durch Quartiere stattfinden und inwiefern sind Wabenlösungen denkbar?</li> </ul>	<p>TP5 sieht vor, die Quartierstrassen vom quartierfremden Verkehr zu entlasten.</p>
330	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gibt es jeweils eine eigene Strategie zu den einzelnen Verkehrsträgern sowie zu Quartierverkehr / Durchgangsverkehr / Regionalverkehr?</li> </ul>	<p>Im TP 5 wurden Strategien zu den einzelnen Verkehrsträgern und Verkehrsarten definiert.</p>
331	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Welche Pläne / Strategien gibt es zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Quartiernetzes, zur Entlastung (Bypass?), zur Sicherstellung der Qualität des MIV-Netzes? Ziel: Freie Wahl des Verkehrsmittels.</li> </ul>	<p>In den letzten Jahren konnte das Verkehrswachstum von ÖV-, Velo- Fussverkehr aufgenommen werden. Diese Entwicklung wird gezielt fortgesetzt, damit aus dem angestrebten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum kein MIV-Wachstum resultiert, sondern eine bedürfnisgerechte Mobilität für alle, die gleichzeitig weniger Verkehr verursacht. Dadurch kann eine hohe Qualität des Gesamtverkehrs in der Stadt sichergestellt werden.</p>
332	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ist das Projekt "Berner Stadtmetro" - 2. Tramachse im STEK 2015 integriert?</li> </ul>	<p>Das Projekt "Berner Stadtmetro" ist nicht integriert; das Projekt 2. Tramachse ist sistiert und behält weiterhin Gültigkeit bis weitergehende Erkenntnisse vorliegen (Beispielsweise aus ZMB Wyler - Länggasse oder weiteren Studien).</p>

333	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Verkehr im Nordquartier nimmt durch Verkehrsberuhigungen ab. Wie wird das planerisch aufgefangen?</li> </ul>	<p>Strassenflächen werden aufgrund der Nutzungsansprüche neu organisiert.</p>
334	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Klassifizierung des Verkehrs ist zu klären.</li> </ul>	<p>Das Strassennetz wird in ein Basisnetz und ein Quartiernetz mit Quartierverbindungsstrassen (ehemals Übergangsnetz) und Quartierstrassen eingeteilt. Das Geschwindigkeitsregime wird stärker den angrenzenden Nutzungen angepasst.</p>
335	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bern muss sowohl als Wohn- als auch als Arbeitsort funktionieren. Auch der MIV muss möglich sein, die Anlieferung in Quartieren soll ohne unnötige Umwege möglich sein und die Ver- und Entsorgung für das Gewerbe ist sicherzustellen.</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft.</p>
336	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durchgehende Infrastruktur zwischen den Quartieren sowie bessere Übergänge für Fuss- und Veloverkehr schaffen sowie die Vernetzung und Durchlässigkeit des Verkehrs fördern.</li> </ul>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung geprüft.</p>
337	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Veloschnellstrassen sind ins Netz zu integrieren.</li> </ul>	<p>Im STEK wird ein durchgängiges Routennetz mit hohem Standard aufgebaut (Radialen und Veloring).</p>
338	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eine genaue Analyse der Wege ist zu erstellen, um die Umlagerung auf den öV und Fuss- und Veloverkehr weiter zu fördern. Ziel muss sein: Eine Stadt der kurzen Wege, Infrastrukturen in den Quartieren zu stärken, um so eine höhere Lebensqualität zu erreichen. Der Raum ist kleinteilig zu planen, so dass er vielfältig nutzbar wird; Mobilität muss in eine Gesamtvision eingebettet werden.</li> </ul>	<p>Das Ziel wird im TP 5 aufgenommen.</p>

339	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadterweiterung/Verdichtung ist eng abzustimmen mit Mobilität und Gesamtverkehr.</li> </ul>	Dies ist im Rahmen der STEK-Synthese gewährleistet.
340	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Themen wie z.B. Mobilität und Senioren und Schulwege müssen miteinbezogen werden.</li> </ul>	Wurde im TP5 aufgenommen.
341	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ MIV darf nicht einfach verdrängt werden.</li> </ul>	Wurde im TP5 aufgenommen.
342	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Thema Parkierung muss auch mit aufgenommen werden.</li> </ul>	Wurde im TP5 aufgenommen (gleichzeitig wird ein Parkierungskonzept erarbeitet).
343	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ „Klimaneutral“ – ist das umsetzbar? Begriff muss fassbarer gemacht werden.</li> </ul>	Begriff wird im TP5 definiert.
344	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Sicherheitsfragen für ältere Menschen und Kinder sollten ebenfalls berücksichtigt werden.</li> </ul>	Wurde im TP5 aufgenommen.
345	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Thema Velos unter den Boden; bei STEK 95 war Thema Autos unter den Boden zu verlagern, dies sollte wieder stärker in den Fokus rücken, das gibt mehr Platz als mit Velos unter dem Boden.</li> </ul>	Es sind keine relevanten unterirdischen Bauwerke vorgesehen (ausgenommen Velostationen).
	<b>QUAV4 (SVP Sektion ISK)</b>	
346	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wir lehnen die vorgesehen Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu Gunsten Langsamverkehr generell ab; z.B. im Raum Thunstrasse und Raum Ostring, da sie einseitig zu Lasten des Privat und Gewerbeverkehrs (PGV) gehen und für das gesamte Quartier zu erheblichen Nachteilen führen; Wir sind für Miteinander und nicht Gegeneinander der verschiedenen Verkehrsträger; allenfalls ist sogar die Kompetenz für Autobahnzubringer von der Gemeinde weg zu Kanton, resp. Bund zu verlagern;</li> <li>▪ Bypass und Fahren auf Pannestreifen werden von uns dagegen begrüsst, eine Überdachung der Autobahn mittels Projekte privater Investoren ist zu prüfen. Dabei wäre angesichts der ausgezeichneten Wohnlage unbedingt Wohnungen im oberen Segment anzustreben;</li> <li>▪ Der Privat und Gewerbeverkehr (PGV) auf den wichtigen Hauptachsen Thunstrasse/Ostring darf ebenfalls nicht eingeschränkt werden. Auch Strassen wie die Brunnadern- und Egghölzlistrasse</li> </ul>	Die Themen werden nicht im STEK 15 aufgenommen. Sie sind im Teilverkehrsplan MIV für den Stadtteil 4 (Kirchenfeld – Schosshalde) enthalten, welchen der Gemeinderat im September 2013 erlassen hat, gestützt auf die Eingaben der öffentlichen Mitwirkung vom Herbst 2012. Der Teilverkehrsplan MIV zeigt die angestrebte Entwicklung des Basis- und Quartiernetzes in den nächsten 15 Jahren auf und definiert die Schlüsselprojekte. Das

	<p>dürfen nicht mit Schikanemassnahmen zu Behinderungen für die Automobilisten führen, weil ansonsten Nachteile für das ganze Quartier drohen; der Verkehr wird durch die vorgesehenen Massnahmen in die besonders zu schützenden Quartierstrassen abgedrängt; auch Fahrverbote werden dort missachtet. Die Polizei wird nie in der Lage sein, alle Strassen zu kontrollieren. Es ist deshalb besser der Verkehr verläuft auf den grossen Strassen, die dafür erstellt wurden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ die Velos sind dagegen vermehrt über kleinere Strassen zu führen, wo es keine Konflikte mit den übrigen Verkehrsträgern gibt;</li> <li>▪ Poller und Schweller werden von uns weiterhin klar abgelehnt, dafür sind Autoparkplätze zu erhalten und sogar noch weitere für Anwohner zu schaffen; der Errichtung von zusätzlichen Mobilityparkplätzen zu Lasten des PGV stehen wir ablehnend gegenüber;</li> <li>▪ Die Begegnungszone Egghölzlistrasse soll offenbar nicht zuletzt einer prominenten Anwohnerin an der Dunantstrasse zu gute kommen (Frau GR Ursula Wyss). Der Verkehr wird Ausweichrouten wählen. Im Gegensatz zu breiten Strassen wie der Egghölzlistrasse sind diese viel enger und führen zu einer Gefährdung des Quartiers.</li> </ul>	<p>STEK 15 wird keine Festlegungen auf dem Detaillierungsgrad der Teilverkehrspläne enthalten.</p>
347	<p><b>Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern BRB</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es soll eine ideale hindernisfreie Mobilität mit dem öffentlichen Verkehr zwischen Alters- und Pflegeheimen sichergestellt werden.</li> </ul>	<p>In Projekt „hindernisfrei“ berücksichtigt</p>