

Projektkoordination ESP Wankdorf

## Teilrevision Richtplan ESP Wankdorf

---

## Mitwirkungsbericht

17. Dezember 2019

1613\_380\_Mitwirkungsbericht\_191217\_bereinigt\_200114.docx



## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Öffentliche Mitwirkung.....</b>	<b>3</b>
1.1	Gegenstand.....	3
1.2	Mitwirkungseingaben.....	3
1.3	Mitwirkungsbericht .....	3
1.4	Zusammenfassende Beurteilung.....	3
1.5	Kommentar zu den einzelnen Stellungnahmen.....	5
<b>2</b>	<b>Auswertung und Stellungnahme zu den Mitwirkungseingaben .....</b>	<b>6</b>
2.1	Grundsätzliche Zustimmung.....	6
2.2	Allgemeines, Gesamtstrategie und Richtplan .....	8
2.3	Nutzung.....	11
2.4	Städtebau, Grün- und Lebensräume.....	23
2.5	Strassenverkehr: Infrastruktur und betriebliche Massnahmen .....	25
2.6	Öffentlicher Verkehr: Linien, Angebot und Haltestellen .....	31
2.7	Fuss- und Veloverkehr.....	33
2.8	Parkierung bei Grossanlässen .....	37
2.9	Verträglichkeit: Wirtschaft, Umwelt, Bevölkerung .....	45
2.10	Abstimmung, Abhängigkeiten, Koordination der Entscheide und Verfahren.....	53
<b>3</b>	<b>Liste der Mitwirkungseingaben.....</b>	<b>55</b>
<b>4</b>	<b>Verabschiedung und Beschluss.....</b>	<b>57</b>

## 1 Öffentliche Mitwirkung

### 1.1 Gegenstand

Stadt Bern, die Gemeinden Ittigen und Ostermundigen haben die Teilrevision des Richtplans ESP Wankdorf vom 13. August bis 19. Oktober 2018 zur öffentlichen Mitwirkung gebracht. In dieser Zeit lagen die Planungsunterlagen im Amt für Gemeinden und Raumordnung /AGR) und bei Stadt- bzw. Gemeindeverwaltungen auf und konnten während den Bürozeiten eingesehen werden. Zudem waren sie auf der Internetseite des Kantons ([www.be.ch/esp-wankdorf.ch](http://www.be.ch/esp-wankdorf.ch)) aufgeschaltet. Zur Mitwirkung aufgelegt wurden die folgenden Dokumente:

1. Richtplan ESP Wankdorf, Stand vom 13. August 2018
2. Zusatzbericht Verkehr vom 13. August 2018
3. Zusatzbericht Umwelt: Verträglichkeit Luftreinhaltung / Lärmschutz vom 12. Oktober 2017

Am 3. September 2018 fand für die interessierte Bevölkerung eine öffentliche Informationsveranstaltung im Restaurant Jardin in Bern unter Anwesenheit von Exekutivmitgliedern der Stadt Bern, Ittigen und Ostermundigen, der Projektkoordination und Fachleuten statt. Im Rahmen der von rund 40 Personen besuchten öffentlichen Informationsveranstaltung wurde das Planungsdossier der Bevölkerung vorgestellt und dazugehörige Fragen beantwortet. Mitwirkungseingaben konnten bis zum 19. Oktober 2018 schriftlich beim Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern eingereicht werden.

### 1.2 Mitwirkungseingaben

Beim Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) sind während der Mitwirkungsfrist insgesamt 42 Eingaben eingegangen (Details siehe Kapitel 3 «Liste der Mitwirkenden»), welche sich wie folgt gruppieren lassen:

- Öffentliche Verwaltung und Institutionen 6
- Vereine und Parteien 18
- Quartiervereine 6
- ESP-Partner (Beteiligte) 3
- Private 6

### 1.3 Mitwirkungsbericht

Der vorliegende Mitwirkungsbericht dokumentiert die Eingaben mit den vorgebrachten Einwänden und Anliegen sowie die entsprechenden Stellungnahmen der Planungsbehörde. Der Mitwirkungsbericht wurde anlässlich der Sitzung der Behördendelegation vom 17. Dezember 2019 verabschiedet. Er wird auf der Internetseite des Kantons ([www.be.ch/esp-wankdorf.ch](http://www.be.ch/esp-wankdorf.ch)) aufgeschaltet.

### 1.4 Zusammenfassende Beurteilung

#### a) Zielebene, Gesamtstrategie

Die dem Richtplan zu Grunde liegenden übergeordneten Gesamtstrategie und die Ziele der vorausschauenden Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung werden mitgetragen und insgesamt positiv beurteilt. Hohe Zustimmung geniesst die Stossrichtung, im Umfeld des hervorragend erschlossenen ÖV-Knotens Wankdorf sowohl Arbeitsplätze wie auch Wohnnutzungen zu realisieren und dabei die Mobilität möglichst nachhaltig zu organisieren. Entwicklung ja, aber auch Schutz der Quartierbevölkerung und der Flächen für die Öffentlichkeit: Verschiedene Mitwirkende weisen auf die Interessenkonflikte zwischen der Siedlungsentwicklung, der Mobilitätszunahme und den Schutzanliegen hin.

#### b) Nutzung (Kap. 2.1 Richtplan)

In Bezug auf Nutzungsfragen fokussieren die Eingaben in erster Linie auf Neuankmeldung von Nutzungspotenzialen oder auf die Möglichkeit, solche rascher als geplant realisieren zu können (Transfer von Langfrist- in Richtplanpotenziale). Insgesamt ist eine erhöhte Dynamik von Akteuren im ESP-Perimeter spürbar. Diese zeigen sich darin, dass aus dem Richtplan Ansprüche an Verbindlichkeit und Umsetzungssicherheit gestellt werden, welche der Richtplan als Instrument nicht erfüllen kann, da dies Aufgabe der Nutzungsplanung ist.

Der Richtplan gemäss der Mitwirkungsfassung vom August 2018 ist von einem Entwicklungspotenzial von 161'000 m<sup>2</sup> Wohnen und 438'000 m<sup>2</sup> Arbeiten ausgegangen, das auf die zukünftige Verkehrsinfrastruktur abgestimmt ist. Die im Richtplan aufgeführten Entwicklungsflächen finden grösstenteils Akzeptanz und auf diesen wird keine Flächenreduktion vorgenommen. Eine hohe

Aufmerksamkeit haben die Gebiete B4.3 Militärische Anlagen (Forderung nach früherer Umsetzung) und B6.2 Springgarten (kontroverse Diskussion) erfahren. In beiden Gebieten wird an der MW-Fassung festgehalten. Seitens privater oder institutioneller Akteure wurden u. a. in den Gebieten B1.1 (SE Business-Park), B1.3b (Wankdorffeldstrasse), B3.1 (Wankdorf), B4.4 (Wankdorfstrasse) und O1.1b (Mösli Ost) Anträge auf zusätzliche Nutzungspotenziale im Umfang von rund 150'000 m<sup>2</sup> BGF mit Antrag um Aufnahme in den Richtplan angemeldet. Nach aktuellem Stand (17. Dezember 2019) sollen davon rund 100'000 m<sup>2</sup> zusätzlich im Richtplan aufgenommen werden; im Bereich der Wankdorffeldstrasse soll der ESP-Perimeter geringfügig erweitert werden. Allerdings stellen sich grundsätzliche Fragen, wie auf die hohe Dynamik im ESP Wankdorf reagiert und wie der Richtplan und der Aktualisierungsprozess gestaltet werden kann.

Die beiden Karten «Richtplanpotenziale» und «Langfristpotenziale» des Kapitels 2.1 werden neu im Anhang des Richtplans aufgeführt und sind nicht mehr Teil des Genehmigungsinhalts. Diese Karten wurden erst im Rahmen der laufenden Teilrevision eingeführt. Die Diskussionen innerhalb der Projektorganisation und die Mitwirkungseingaben haben gezeigt, dass diese Darstellungen zu einer Verunklärung und einer Verunsicherung führen. Die Nutzungs- und Langfristpotenziale werden neu als BGF-Summe pro Teilgebiet aggregiert und als verbindliche Karte in Kap. 2.1 dargestellt. Die Karte «Koordinationsstand Arealentwicklung» in Kap. 2.1 wird aufgrund der hohen Dynamik entfallen.

### **c) Städtebau, Grün- und Lebensräume (Kap. 2.2 Richtplan)**

Die Eingaben zu Städtebau, Grün- und Lebensräume betreffen v. a. die Allmend und die Arealentwicklung im Springgarten. Die Bedeutung der grosszügigen Grünräume, deren Zugänglichkeit und Vernetzung untereinander wurde in verschiedenen Eingaben bekräftigt. Aus den Mitwirkungen ist eine hohe Sensibilität für die Baumreihen/Alleen im Planungsgebiet spürbar. Text und Karte in Kap. 2.3 werden punktuelle Anpassungen erfahren (z. B. zu Vernetzung).

### **d) Strassenverkehr (Kap. 2.3), ÖV (Kap. 2.4), Fuss- Veloverkehr (Kap. 2.5)**

Strassenverkehr: Verschiedene Eingaben zum Strassenverkehr betreffen punktuelle Situationen wie Abbiegesituationen, Verkehrssicherheit, betriebliche Lenkungsmaßnahmen (wie Tempobeschränkungen, Streckenbeschränkungen, etc.). Die Konzeption des Strassenverkehrs wird insgesamt nicht in Frage gestellt und erfährt keine massgebenden Änderungen.

Öffentlicher Verkehr: Die Zielsetzungen und Massnahmen zum Ausbau und der Optimierung des ÖV werden insgesamt mitgetragen.

Fuss- und Veloverkehr: Zahlreiche Mitwirkungseingaben befassten sich mit Fusswegverbindungen, Netzlücken, Netzoptimierungen etc. Da die Massnahmen im Richtplan-Perimeter weitestgehend auf die städtische Fuss- und Velonetzplanung abgestimmt sind und auch im Richtplan bereits zur Umsetzung aufgenommen sind, ergibt sich kein wesentlicher Überarbeitungsbedarf. Eine Anpassung des Richtplans wird u. a. vorgenommen: Fusswege auf der Grossen Allmend (Bereich Hysaplatz), Querung Kasernenareal NW-SE Richtung.

### **d) Parkierung bei Grossanlässen (Kap. 2.6)**

Die grundsätzliche Stossrichtung der Parkierungsregelung im Richtplan ist unter den ESP-Partnern konsolidiert und wird auch durch die Eingaben weitgehend getragen. Die zahlreichen Eingaben zielen mehrheitlich auf die Umsetzung des angestrebten Zielzustandes und fokussieren in erster Linie auf den bisherigen Grundsatz «Keine Aufhebung von Parkplätzen ohne gleichwertigen Ersatz». Im Rahmen eines Austauschs zwischen Planungsbehörden, Veranstalter, Sportverbänden und Quartierorganisationen wurde der Umgang im Richtplan bereinigt. Demnach werden die umstrittenen Stellen im erläuternden Teil des Richtplans entfernt. Im Gegenzug werden die verbindlichen Behördenaufträge konkreter ausformuliert. Dabei wird auch auf die Absichtserklärung zwischen BERNEXPO, dem Tiefbauamt der Stadt Bern und der Bau- und Verkehrsdirektion BVD und die in Erarbeitung stehenden Standortevaluation für die Umsetzung der Angebotsstufe 1 verwiesen. Im Richtplan wird neu konkret auf das Ergebnis der Standortevaluation referenziert. Der neue Aktualisierungsrhythmus (s. Bst. f

nachfolgend) gibt den Akteuren zudem die Möglichkeit, sich zeitnah einzubringen, wenn die Parkierungslösung nicht wie vorgesehen umgesetzt wird.

### e) **Verträglichkeit (Kap. 2.7)**

Das Thema der Modalsplitvorgaben wurde im Rahmen der Mitwirkung eher kontrovers beurteilt. Die Planungsbehörden und zahlreiche Organisationen tragen die Vorgaben als Festlegung im Richtplan mit, verschiedene vorwiegend private Akteure lehnen die Vorgaben ab.

Als Erkenntnis aus den Eingaben ist festzustellen, dass die gewählte kartographische Darstellung mit den textlichen Ergänzungen zu kompliziert war. So trat offenbar zu wenig hervor, dass die abgestuften Modalsplitvorgaben neue Wohn- und Dienstleistungsnutzungen betreffen und dass für neue Produktions- und Gewerbenutzungen (nur textlich und nicht grafisch) ein genereller Wert von max. 40% MIV-Anteil festgelegt wurde. Der Richtplan wird dahin überarbeitet, dass neu zwei Karten abgebildet werden: eine für neue Wohn- und Dienstleistungsnutzungen und eine zweite für neue Produktions- und Gewerbenutzungen. Seitens der Planungsbehörden Bern, Ittigen, Ostermundigen werden die Werte mitgetragen. An den Werten wird festgehalten.

Weiter kann festgehalten werden:

- Neue verkehrsintensive Standorte werden abgelehnt. Einzig bei einer Erweiterung oder Zusammenlegung von bestehenden Nutzungen im Bereich Produktion oder Gewerbe ist die Prüfung eines zusätzlichen VIV möglich (geringfügige Richtplanpräzisierung)
- Kritisiert werden in verschiedenen Eingaben zudem die negativen Auswirkungen auf die Umweltbelastung aufgrund der Entwicklung insgesamt.

### f) **Abstimmung, Abhängigkeiten, Koordination (Kap. 3)**

Die hohe Dynamik im ESP Wankdorf in Bezug auf die Konkretisierung und die Umsetzung von Nutzungspotenzialen stellt hohe Anforderungen an das Planungsinstrument des Richtplans. Aufgrund der Erfahrungen aus den bisherigen Richtplananpassungen wird daher der Aktualisierungsprozess neu gestaltet und der Richtplan eng auf die Aktualisierung des RGSK Bern Mittelland abgestimmt (vgl. Kap. 3.1). In einem 4-jährlichen Rhythmus sollen ein Monitoring durchgeführt und der Richtplan soweit nötig aktualisiert und dabei Inputs in die jeweilige RGSK-Überarbeitung eingegeben werden.

#### 1.5 **Kommentar zu den einzelnen Stellungnahmen**

Nachfolgend werden die Bemerkungen und Anregungen der Stellungnahmen zusammengefasst wiedergegeben und kommentiert. Der Kommentar wird in Form eines Symbols (Buchstabe) gegeben und bei Bedarf mit einer Bemerkung ergänzt. Die Symbole werden wie folgt umschrieben:

Symbol	Beschreibung	Umschreibung
A	Kenntnisnahme	Die Bemerkung wird zur Kenntnis genommen; eine allfällige Ergänzung steht im Feld «Bemerkungen».
B	Berücksichtigt	Das Anliegen wurde berücksichtigt. Im Feld «Bemerkungen» wird dargestellt, wo dies geschehen ist.
C	Nicht berücksichtigt	Das Anliegen kann nicht berücksichtigt werden; eine Kurzbegründung steht im Feld «Bemerkungen».
D	Nicht Gegenstand der Anpassungen	Das Anliegen ist nicht Gegenstand der Richtplananpassungen.
E	Hinweis für die Umsetzung	Das Anliegen muss gegebenenfalls bei der Umsetzung berücksichtigt werden.

## 2 Auswertung und Stellungnahme zu den Mitwirkungseingaben

### 2.1 Grundsätzliche Zustimmung

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
1 E 01	-	-	Die Burgergemeinde Bern wurde bei der Erarbeitung der Teilrevision als Grundeigentümerin miteinbezogen und konnte sich im Rahmen der Vernehmlassung im Herbst 2017 bereits einbringen. Wir verzichten auf eine Mitwirkung und danken Ihnen für die gute Zusammenarbeit.	A	Vielen Dank.
2 Ö 06	-	-	Für den Gemeinderat Ostermundigen sind die vorgesehenen Anpassungen grossmehrheitlich akzeptabel.	A	
3 Ö 08	-	-	Die Gesamtstrategie ist aus Sicht der Gemeinde Ittigen nach wie vor richtig. Die punktuelle Ergänzung mit Wohnnutzungen macht Sinn, auch wenn dies in einem Quartier wie der Wankdorf-City eine Herausforderung darstellt. [...] Für uns von Bedeutung sind auch die übergeordneten Massnahmen der Engpassbeseitigung, der Korrektur der Bolligenstrasse und der Leistungssteigerung des Knotens Wankdorf im Bereich Schermenweg-Bolligenstrasse.	A	
4 Ö 08	2.1	-	Der ESP Wankdorf entwickelt sich weiterhin erfreulich. Selbstverständlich hat die Abstimmung von Siedlung und Verkehr eine hohe Bedeutung. Erste Priorität hat jedoch das Ansiedeln der Nutzungen am richtigen Ort. Dies wegen der hohen Persistenz der Siedlungsstrukturen. In diesem Sinne ist alles zu unternehmen, dass die Areale auch entwickelt werden können. Die Nutzungspotentiale sind für Ittigen in der richtigen Grössenordnung.	A	
5 P 02	-	B 6.2 B 6.3 B 6.7	Grundsätzliche Zustimmung für die geplante Entwicklung in den Räumen B 6.2 (Springgarten), B 6.3 (Baumgarten) und B 6.7 (Nussbaum). Weiter wird der öffentlich zugängliche „Grünraum“ und die geplante, neue Velo-Verbindung als sinnvoll erachtet.	A	
6 P 06	-	-	Wir möchten uns für die bisher sehr offene und konstruktive Zusammenarbeit innerhalb des ESP Wankdorf bei der Projektorganisation sowie für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Richtplan-Entwurf bedanken und hoffen, dass die von uns beantragten Ergänzungen geprüft und in die weitere Überarbeitung einfliessen werden.	A	
7 Q 03	-	-	Läbige Stadt begrüsst grundsätzlich die Teilrevision des Richtplans ESP Wankdorf. Das Ziel den MIV weiter zu minimieren und quartier- und umweltschonend abzuwickeln wird positiv gewertet. Ebenso die grössere Vielfalt von Nutzungen an bestens erschlossener Lage. Der Ausbau und die Attraktivierung des ÖV-Angebotes sowie der konsequente Ausbau der Fussgängerwege und Velorouten sowie die Schaffung von Freiräumen im öffentlichen Raum sind Prioritäten. Die Orientierung am STEK 2016 ist aus städtischer Sicht zu begrüessen.	A	

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
8 Q 03	-	-	Das geplante breite Nutzungsspektrum wird grundsätzlich positiv bewertet. Gerade die Sicherstellung von kurzen Wegen und einer guten Infrastruktur für den FVV und ÖV sind zentrale Elemente. Ebenso die hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Die Zunahme des MIV und Anlieferverkehrs im Perimeter des ESP Wankdorf sollte verhindert werden.	A	Vielen Dank.
9 Q 05	-	-	Grundsätzlich sind wir mit der Stossrichtung des RP einverstanden. Es ist positiv zu werten, dass aufgrund sich verändernder Rahmenbedingungen bereits nach relativ kurzer Zeit die Aktualisierung des RP vorgenommen wird.	A	
10 P 05	2.1	-	Wir stimmen den Zielsetzungen des Richtplans ESP Wankdorf 2030 und dem STEK zu, dass das Areal «Wankdorffeldstrasse» aufgrund seiner hervorragenden Lage und Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr eine grosse Chance für eine innere Verdichtung und die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum bietet. [...] Unsere Eingaben zielen darauf ab, mit den entsprechenden Instrumenten (qualitätssicherndes Verfahren, Mobilitätskonzept) die für diesen Standort beste Lösung auszuloten. In diesem Sinne ersuchen wir Sie, unseren Anträgen zu entsprechen.	A	
11 V 09	-	-	Die SVP Kanton Bern ist in einigen Teilen einverstanden mit den Änderungen des Richtplans ESP Wankdorf und erachtet die bisherigen Entwicklungen in diesem Gebiet insgesamt als sinnvoll.	A	
12 V 06	2.3 2.4 2.5	-	Wir begrüßen insbesondere die geplanten Verbesserungen bei der S-Bahn und den Ausbau beim Busangebot sowie die Verlegung der Tramhaltestelle Guisanplatz. Beim Langsamverkehr erwarten wir, dass zeitnah zusätzliche attraktive Wegverbindungen realisiert werden. Bei allfälligen neuen Überbauungen muss eine gute Durchlässigkeit gewährleistet sein. Zur Stärkung des Veloverkehrs fordern wir den Ausbau des Velowegnetzes und einen Ausbau der Veloabstellplätze. So begrüßen wir auch die geplante Passerelle und die Velostation beim S-Bahnhof Wankdorf.	A	
13 V 12 V 14	-	-	Das Grüne Bündnis Bern und der VCS begrüßen die Stossrichtung des ESP, an der sehr gut erschlossenen Lage Wankdorf zusätzliche Arbeitsplätze und Wohnraum anzusiedeln. Die Konzentration von Arbeitsplätzen und Wohnraum an den am besten erschlossenen Lagen des Kantons Bern ist ein wichtiger Beitrag zur Vermeidung von Verkehr. Die Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr und die ÖV-Ausbauten sowie die Reduktion der Parkplätze und die Aufhebung der Parkplätze in den Schutzzonen begrüßen wir.	A	
14 V 15	-	-	Pro Velo Bern begrüsst die allgemeine Stossrichtung des Richtplans ESP Wankdorf.	A	

**2.2 Allgemeines, Gesamtstrategie und Richtplan**

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
15 Q 04	1.2	-	In der Gesamtstrategie werden Fokus und Wert zu wenig auf den Wohnungsbau gelegt. Es wird beschrieben, dass «der Wohnungsbau gefördert werden soll», gleichzeitig stellen wir beim «Richtplanpotential RP 2030» gemäss Seite 22 (161'000 m <sup>2</sup> BGF W, 438'000 m <sup>2</sup> BGF A) ein grosses Übergewicht beim Arbeiten fest. Dies muss zugunsten eines deutlich erhöhten Wohnanteils verschoben werden. Der Wohnungsbau im Perimeter Wankdorf muss an Gewicht gewinnen.	A	Auf planungspolitischer Ebene haben Wohnnutzungen einen Bedeutungsgewinn erfahren. Entsprechende Nutzungsbestimmungen werden in die Nutzungsplanung einfließen oder sind bereits eingeflossen. Im Perimeter ESP Wankdorf sind substantielle zusätzliche Wohnnutzungen in den Teilgebieten vorgesehen.
16 V 13	2.1	-	Wir sind mit der Stossrichtung des RP einverstanden. Das Mass für die gesamte Nutzung (W + A) scheint uns einleuchtend. Wir anerkennen, dass gegenüber dem früheren RP das Wohnen an Gewicht gewonnen hat. Der Paradigmenwechsel ist jedoch aus unserer Sicht noch viel zu schwach ausgefallen: Auf Seite 22 finden wir unter Richtplanpotential 2030 unter BGF W 161'000m <sup>2</sup> und unter BGF A 438'000m <sup>2</sup> , also einen Wohnanteil von knapp 27%.		
17 Q 05	-	-	Die geplanten riesigen Verkehrsanlagen im Norden der Allmend machen keine Freude, sind aber offensichtlich das notwendige Übel für die vom Stadtteil IV erhoffte Stadtreparatur im Gebiet Ostring. Es ist alles daran zu setzen, dass die Überschreitung der Luft- und Lärmgrenzwerte möglichst rasch ganz eliminiert wird.  Die langfristige Sicherung zusammenhängender Frei- und Grünräume im ESP Bereich östlich der Papiermühleallee ist uns äusserst wichtig. Sowohl die Allmenden als auch der Springgarten bilden ein zukünftiges Freiraumpotenzial, das nicht genügend hoch bewertet werden kann!	A	Dies entspricht dem Ziel und Zweck des Richtplan ESP Wankdorf. «Der Richtplan stimmt die Nutzungszonen, die Erschliessung und den Verkehr aufeinander ab und zeigt die Auswirkungen auf die Umwelt auf.»
18 P 07	-	B 1.1	Auch wenn der Hauptfokus von RUAG Real Estate AG in der Weiterentwicklung ihres Business Parks liegt, verfügen wir über attraktive Flächenressourcen, welche sich [...] durchaus für eine höherwertige Wohnnutzung eignen. Entsprechende Nutzungspotenziale sind anhand der bestehenden UeO vorhanden. Der Richtplan erwähnt den Perimeter RUAG B 1.1 in dieser Hinsicht nicht.	B	Die Anliegen der Grundeigentümerin wurden geprüft und werden berücksichtigt. Im Gebiet B 1.1 wird das bestehende Richtplanpotenzial von 10'000 m <sup>2</sup> Arbeiten um total 40'000 m <sup>2</sup> BGF erhöht (entfallend +22'000 m <sup>2</sup> BGF Arbeiten und +18'000 m <sup>2</sup> BGF Wohnen).
19 P 07	-	B 1.1	Wir stellen weiter fest, dass auf allen Karten das im Baurecht von Swisscom erstellte Gebäude auf der Parzelle 3057 fehlt. Die den Visualisierungen zugrunde liegenden Karten sind anzupassen.	B	Gebäude wird entsprechend ergänzt.
20 P 07	6	-	RUAG Real Estate bittet um Aufnahme in das Gremium ESP um bei künftigen Diskussionen als Partner frühzeitig eingebunden zu sein.	B	RUAG Real Estate ist Teil der Wirtschaftsgruppe ESP Wankdorf. Das Privatunternehmen wird bei Bedarf entsprechend beigezogen und informiert.
21 V 01	-	B 8.1	Auf der Grossen Allmend fehlt der Zugang zu Trinkwasser. Insbesondere während den heissen Sommermonaten ist dies problematisch, da die Spielerinnen und Spieler literweise Getränke auf die Spielfelder schleppen müssen, was wiederum viel Abfall produziert. Ein naher Trinkwasserzugang würde diesem Problem Abhilfe schaffen.	D	Die Anliegen sind nicht Gegenstand des Richtplans ESP Wankdorf. Bitte wenden Sie sich mit Ihren Anliegen an die Stadt Bern.



Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
22 V 01	-	B 8.1	Momentan fehlen Sitzgelegenheiten. Ein paar Bänke würden unseren Zuschauenden das mitfiebern an den Spielen erleichtern, da sie nicht auf dem feuchten Boden sitzen müssen.		
23 V 09	-	-	Der Bericht ist in Teilen einseitig und politisch gefärbt. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit bspw. wird fast ausschliesslich mit Blick auf den Langsamverkehr erwähnt. Diese Optik ist einseitig und tendenziös, Anpassungen sind notwendig. Nur am Rande erwähnt wird der Schwerverkehr. Wie aber sollen angesichts des zu erwartenden Wachstums die Güter zu den Kunden gelangen? Auch diesbezüglich erachten wir den Bericht als einseitig und politisch gefärbt.	A	Die Massnahmen wurden in den zuständigen Projektorganen einschliesslich der Behördendelegation diskutiert und von diesen genehmigt. Die Hauptanliegen des Richtplans liegen nicht im Schwerverkehr, sondern in der übergeordneten Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Der Schwerverkehr ist anteilmässig gering. Der grösste Teil des Verkehrsaufkommens wird durch Einwohner und Arbeitsplätze verursacht. Grundsätzlich ist die Entwicklung im ESP-Perimeter nur möglich, wenn das Strassennetz nicht durch zusätzlichen MIV belastet wird. Dafür muss der MIV-Anteil bei neuen Nutzungen entsprechend gering sein und wo möglich im Bestand reduziert werden.
24 V 09	-	-	Mit dem Bernapark verfügt der Kanton Bern in der Agglomeration Bern über eine einzigartige grossflächige Entwicklungsmöglichkeit, die sich mit der Strategie einer Siedlungsentwicklung nach innen deckt, ohne dass Fruchtfolgefleichen beansprucht werden. Aufgrund dieser Chance sind wir der Auffassung, dass der ESP Wankdorf entsprechend ergänzt bzw. dass der Bernapark als ESP aufgenommen werden muss.	C / D	Das Anliegen ist nicht Gegenstand des Richtplans ESP Wankdorf. Eine Erweiterung des ESP-Perimeters bzw. eine Exklave wird nicht in Betracht gezogen.
25 V 03	2.7 2.3 2.4	-	Generell fällt auf, dass die geplanten Veränderungen zulasten des MIV gehen. Vor dem Hintergrund der angestrebten verdichteten Nutzung erscheint es uns fraglich, ob diese Priorisierung realistisch ist.	A	Das gesamte Verkehrssystem wird optimiert. Nebst Massnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr werden auf Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr (z. B. Umbau Anschluss Wankdorf und Korrektur Bolligenstrasse Nord) umgesetzt. Die MIV-Massnahmen dienen unter anderem dazu, den Verkehrsfluss auf dem «Allmend-Ring» aufrecht zu erhalten. Das Strassennetz im ESP-Perimeter wird heute nahe seiner Belastungsgrenze betrieben. Zusätzlicher Verkehr kann grundsätzlich nicht mehr aufgenommen werden. Um die angestrebte Entwicklung realisieren zu können, muss der Mehrverkehr zu einem grossen Teil durch den öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr abgedeckt werden. MIV-Neuverkehr ist nur möglich, wenn im Bestand Reserven durch Umlagerungen auf den ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr geschaffen werden. Ohne die anfangs erwähnten MIV-Massnahmen muss der MIV-Neuverkehr noch geringer ausfallen.
26 V 09	2.3	-	Allgemein fällt auf, dass praktisch alle Verkehrsmassnahmen/-veränderungen zulasten des MIV ausfallen. Aus gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Sicht sowie mit Blick auf die nach wie vor und auch in Zukunft zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse und die angestrebten, substanziellen zusätzlichen Wohnnutzungen ist dies realitätsfremd und blauäugig. Der Ausbau des ÖV und die Infrastrukturmassnahmen dürfen nicht zulasten des MIV erfolgen. So darf beispielsweise die Verlegung der Haltestelle in die Papiermühlestrasse nicht dazu führen, dass diese für den MIV unpassierbar gemacht wird. Auch sind der Modalsplit-Wert und die maximalen MIV-Anteile nicht zu tief anzusetzen. Der Richtplan ist so anzupassen, dass auch den Bedürfnissen des MIV weiterhin angemessen Rechnung getragen wird. Speziell erwähnen möchten wir zudem die Bolligenstrasse Nord, die als Verbindungsachse des Worblentals Richtung Autobahn und Wankdorf bzw. Stadt Bern ein wichtiger Lebensnerv ist. Eine angemessene Anbindung an den MIV ist für diese Region elementar.		

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
27 V 12 V 14	Zusatz-be- richt Ver- kehr	-	<p>Die im Zusatzbericht Verkehr herbeigezogenen Massnahmen des Zustand D sind als Richtplanmassnahmen verbindlich festzusetzen.</p> <p>Begründung: Im Zusatzbericht Verkehr wird die Verkehrsentwicklung in vier verschiedenen Szenarien prognostiziert. Zustand D berücksichtigt weitergehende Massnahmen in den Bereichen ÖV, FVV und Mobilitätsmanagement. Diese Massnahmen wurden in den Richtplanmassnahmen jedoch nicht berücksichtigt. Da wie einleitend dargelegt, auf zwei Achsen die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, sind sämtliche Massnahmen zur MIV-Reduktion auszuschöpfen und es müssen auch die im Zustand D berücksichtigten Massnahmen verbindlich im Richtplan festgesetzt werden.</p>	C	<p>Der Zustand D umfasst auch Massnahmen zur Verkehrsverlagerung im Bestand. Die Umsetzung ist folglich schwierig und zieht einen langen Prozess mit sich. Zudem ist der Richtplan nicht grundeigentümergebunden.</p> <p>Der Zustand D dient dazu, die Reserven für künftige Entwicklungen, die noch nicht Bestandteil des Richtplans sind, aufzuzeigen. Diese Reserven sind zudem dann von Bedeutung, wenn im Controlling festgestellt wird, dass der Verkehr mehr als vorgesehen zugenommen hat.</p>
28 V 12 V 14	Zusatz-be- richt Ver- kehr	-	<p>Die im Zusatzbericht Verkehr berechneten Querschnittsbelastungen 2030 für die Morgen- und Abendspitzenstunden sind als Maximalwerte für die Verkehrsentwicklung bis 2030 verbindlich in den Richtplan aufzunehmen.</p> <p>Begründung: Die Teilrevision des Richtplans berechnet die durch die Massnahmen vorgesehene Verkehrsentwicklung bis 2030. Es braucht jedoch eine «Notbremse», falls der Verkehr unerwünscht stark zunimmt.</p>	C	<p>Der ESP-generierte Verkehr ist nur ein Teil des Gesamtverkehrs. Der daneben existierende Durchgangsverkehr kann auf der Richtplanebene nicht beeinflusst werden. Der Richtplan ist daher nicht das richtige Instrument, um Maximalwerte für Querschnittsbelastungen festzulegen.</p>
29 V 15	-	-	<p>Für Pro Velo Bern stehen gewisse Nutzungs- und Entwicklungsziele in Konflikt mit den Schutzziele. Namentlich ist vieles darauf angelegt, eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) nicht nur hinzunehmen, sondern zu fördern und schliesslich «bewältigen» zu wollen, ihm letztlich auch gute, «erträgliche» Bedingungen zu bieten. Dies unterstützen wir nicht, weil wir befürchten, dass darunter auch der Veloverkehr zu leiden haben wird.</p>	A	<p>Der Richtplan ESP Wankdorf wurde in den zuständigen Projektorganen inkl. der Behördendelegation diskutiert. Die Entwicklung innerhalb des ESP-Perimeters wurde stets als richtig erachtet. Das Hauptanliegen besteht in der Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.</p>
30 V 13	-	-	<p>Wie bei sämtlichen neuen Wohnbauzonen verweisen wir auch hier auf die im Kapitel "Allgemeines" (S. 1/2) vermerkte Forderung, dass künftige Wohnüberbauungen nebst einer hohen städtebaulichen Qualität auch eine gute, soziale Durchmischung mit mindestens einem Drittel preisgünstigem Wohnraum aufweisen muss. Einen der Planungspartner auf Seite 21 stellen wir in Frage: Neben Stadt/Kanton Bern und der Burgergemeinde ist auch BERN-EXPO vertreten. Wir lehnen letzteren Planungspartner ab, weil wir Einbussen beim Freiraum befürchten. Wir kennen die leider erfolgreiche Expansion von BERN-EXPO auf den Allmenden. Eine analoge Expansion Richtung Springgarten kommt für uns nicht in Frage.</p>	C	<p>Die Zusammenarbeit mit dem BERN-EXPO hat sich bewährt. Die Haltung des ESP Wankdorf ist, die unterschiedlichen Partner einzubinden und gemeinsam Lösungen zu suchen.</p>

**2.3 Nutzung**

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
31 P 05	2.1	-	Der Perimeter des ESP Wankdorf ist im Bereich der Kreuzung Stauffacherstrasse und Wankdorffeldstrasse bis an die Stauffacherstrasse auszudehnen.	B	Wird entsprechend angepasst  Im Mengengerüst berücksichtigt. Kartenmässig wird dies auf den Karten während der Vorprüfung (im Hinblick auf die Genehmigung) gemacht.
32 Q 02	2.1 2.7	-	Neben den zunehmenden Messe-, Freizeit- und Sportplatznutzungen wurden bisher primär Arbeitsplätze gebaut. Innerhalb des ESP-Perimeters erfolgte bislang kaum Wohnungsbau. Wir begrüßen deshalb die vorgesehenen Wohnbaugebiete (Teilgebiete Wankdorffeldstrasse B 1.3b / Wankdorf City Ost B 1.6 / Teile des Springgartens B 6.2), innerhalb des Zeithorizontes bis 2030 zu planen und zu realisieren. Dennoch bleibt die Mehrzahl der Nutzungserhöhungen rund um die Wohnquartiere beim Stade de Suisse bis 2030 im Wesentlichen stark arbeitsplatz- und freizeitlastig (BERNEXPO, Stadion, Kongresse).	A	Vielen Dank.
33 V 06	2.1	B 6.2	Wir teilen die Haltung, dass der ESP Wankdorf dank der sehr guten Erschliessung eine hohe Nutzungsdichte aufweisen muss. Allerdings muss die Wohnnutzung noch ein höheres Gewicht erhalten. [...] Ziel muss es deshalb sein, wo immer möglich Wohnraum zu realisieren. Dazu zählen insbesondere der Springgarten und die nicht mehr genutzten militärischen Anlagen. Das nimmt einerseits Druck vom überhitzten städtischen Wohnungsmarkt. Andererseits kann so der Pendelverkehr reduziert werden, was letztlich dem ganzen Kanton zugutekommt.	A	Vielen Dank.
34 Q 01	2.1 2.7	B 1	Günstiger Wohnraum ist in der Stadt Bern Mangelware, jedoch sehr gesucht. Es wäre wünschenswert die gegebenen Mieten in diesem Perimeter zu erhalten oder günstigen Wohnraum zusätzlich zu schaffen (z.B. durch Genossenschaften).	C / D	Im Richtplan ESP Wankdorf werden die Nutzungsanteile der Wohn- und Arbeitsnutzungen unterschieden. Dabei werden innerhalb der Nutzungsart „Wohnen“ keine Festlegungen zu Zielgruppen und Nutzungsprofil einzelner Areale gemacht.
35 V 13	2.1	B1	Es ist von grosser Bedeutung, dass Neuwohnungsüberbauungen nebst einer hohen städtebaulichen Qualität auch eine gute, soziale Durchmischung aufweisen müssen. Deshalb fordern wir bei allen neu zu entwickelnden Wohngebieten mindestens die Einhaltung der am 18. Mai 2014 vom Volk angenommenen «Initiative für bezahlbaren Wohnraum». Gemäss der Initiative muss mindestens ein Drittel der Neubauwohnungen als preisgünstiger Wohnraum im Sinne der eidgenössischen Wohnraumförderungsverordnung vom 26. November 2003 erstellt und dauerhaft in Kostenmiete vermietet werden. Generell ist bei allen Neuüberbauungen zudem auf unterschiedliche Wohnbedürfnisse, wie z.B. Mehrgenerationenhäuser, Wohngemeinschaften, behinderungsgerechten Wohnungsbau, autolose Haushalte etc.) zu achten.		
36 Q 01	2.1 2.7	B 1	Die Schaffung von Raum für das Kleingewerbe beachten.	A	Wird bereits berücksichtigt.

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
37 V 13	2.1	B 1	Die geplanten Wohnüberbauungen begrüssen wir ausdrücklich. Insbesondere die Ausdehnung des Wohnungsbaus auf den Raum Wankdorf City ist ein wesentlicher Schritt in die richtige Richtung, dürfte aber durchaus noch ein höheres Mass an Wohnungen aufweisen. Wir erachten den im Plan vorgesehenen Wohnungsanteil noch für erweiterbar, zumal aus unserer Sicht die kritische Masse für eine qualitativ hohe Wohnraumqualität in diesem Gebiet noch nicht erreicht werden dürfte.	A	Vielen Dank. Die jeweiligen Richtplan-/Langfristpotenziale für Wohnen wurden zusammen mit der Planungsbehörde und den Grundeigentümern abgeglichen und entsprechen dem geltenden Konsens.
38 Q 05	2.1	B 1 B 2	Das Mass für die Nutzung scheint uns einleuchtend. Ebenso, dass ein gewisser Nutzungsmix, der nun auch Wohnraum enthält angestrebt wird. Die Nutzungskonzentration im Perimeter B 1 ist richtig, der Perimeter B 2 ist leider durch grossflächige, niedrige Gewerbevolumen mit viel zu hohem Landverbrauch unternutzt. Dort müsste noch konzentrierter verdichtet werden. Ebenso ist abzuklären, ob nicht auch dort ein sinnvoller Wohnanteil (Südlage, Waldnähe) geplant werden sollte.	C	Der Richtplan ESP Wankdorf wurde in den zuständigen Projektorganen inkl. der Behördendelegation diskutiert. Wohnraumentwicklung im Gebiet B 2 entspricht nicht der Absicht der Planungsbehörde (vgl. STEK 2016).
39 P 07	2.1	B 1.1	Bezeichnung B 1.1 SE Business Park bitte korrigieren in „Business Park Bern“, dies entspricht unserer offiziellen Arealbezeichnung.	B	Wird entsprechend angepasst.
40 P 07	2.1	B 1.1	Den an diversen Stellen im Richtplan ESP Wankdorf geäusserten Standpunkten, dass für das Teilgebiet B 1.1 kein langfristiges Potenzial besteht, können wir aufgrund der einleitend geschilderten Entwicklungen nicht zustimmen.	B	Die Anliegen der Grundeigentümerin wurden geprüft und werden berücksichtigt. Im Gebiet B 1.1 wird das bestehende Richtplanpotenzial von 10'000 m2 Arbeiten um total 40'000 m2 BGF erhöht (entfallend +22'000 m2 BGF Arbeiten und +18'000 m2 BGF Wohnen).
41 P 07	2.1	B 1.1	RUAG Real Estate plant im Teilgebiet B 1.1 mit Horizont 2030 die Weiterentwicklung des Areals zu einem Büro- und Gewerbecluster, welcher gemäss geltender Überbauungsordnung auch Wohnanteile umfasst. Dies wurde auch schon im bestehenden Richtplan (Seite 16, Punkt 2.1.1, Absatz 3) unter: "Die UeO und der NZP Stauffacherstrasse 59-69 sind genehmigt" festgehalten. Die UeO/NZP umfasst das RUAG Areal Es besteht hier Entwicklungs- und Verdichtungspotenzial, welches in eine künftige Anpassung des Richtplanes aufzunehmen ist.		
42 P 07	2.1	B 1.1	Wir stellen fest, dass im Teilgebiet B 1.1 ausschliesslich Richtplanpotenzial „Arbeiten“ ausgewiesen ist. Gemäss Masterplanung RUAG Real Estate, welche sich auf die geltende UeO abstützt, weist der Perimeter ein Potenzial von 124'000 m2 BGF aus, was einer Differenz von 50'000 m2 zu dem auf der Richtplankarte genannten heutigen Bestand von 74'000 m2 entspricht. Die Differenz teilt sich in rund 18'000 m2 Potenzial für Wohnen und 32'000 m2 für Arbeiten auf. Die Werte auf der Karte sind den effektiven Gegebenheiten anzupassen.		
43 P 01	2.1.1	B 1.1a	Wir vertreten die Auffassung, dass das Teilgebiet B 1.1a dem unter Punkt 2.1.1 speziell erwähnten Teilgebiet B 1.3b bezüglich substanziellem Potential für Wohn- und Arbeitsnutzung ebenbürtig ist. Mit Blick auf eine Bebauung unserer Parzelle stellen wir den Antrag, dass das Teilgebiet B 1.1a mit den gleichen Parametern wie das Teilgebiet B 1.3b in den Richtplan aufgenommen wird, denn es erfüllt u.E. die gleichen Kriterien, wie das im Richtplan unter Punkt 2.1.1, Abschnitt 5 explizit erwähnte Teilgebiet B 1.3b.	C	Im Gegensatz zum Gebiet B1.3b, welches auf einer langen Abwicklung an eine Wohnzone grenzt, ist der Perimeter B1.1.a Teil eines grösseren Arbeitsgebiets mit Grundnutzung Dienstleistungszone. Die Weiterentwicklung als Wohngebiet steht nicht im Vordergrund.

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
44 P 04	2.1	B 1.2a	Wir beantragen, am maximalen Wohnanteil von 50% festzuhalten und im Teilgebiet B 1.2a nicht auf 66% zu erhöhen. Da ein höherer Wohnanteil von uns nicht angestrebt wird, aufgrund der örtlichen Verhältnisse (bspw. Lärmbelastungen) nicht oder nur schwer umsetzbar ist und dies die Ziele des kantonalen ESP-Programms untergräbt.	C	Die Aufteilung der Nutzungspotenziale nach Wohnen/Arbeiten wurde mit der Stadt und der Burgergemeinde Bern abgesprochen und auf die Ausrichtung STEK 2016 abgestimmt. Massnahmen zum Schutz der künftigen Nutzerinnen vor Umweltbelastungen sind in den nachgelagerten Verfahren festzulegen.
45 P 04	2.1	B 1.2a	Die Revision des ESP-Richtplans ortet im Gebiet B 1.2a Defizite in der Nutzungsplanung. Unsere Machbarkeitsstudien zeigen jedoch, dass die Realisierung des maximalen Richtplanpotenzials von 100'320m <sup>2</sup> Bruttogeschossfläche mit maximal 50% Wohnen und einem Modalsplit von maximal 15% für neue Nutzungen innerhalb der bestehenden, rechtsgültigen Überbauungsordnung „ESP Bern Wankdorf möglich und sichergestellt ist. Eine grundsätzliche Anpassung der bestehenden Nutzungsplanung bzw. der rechtsgültigen Überbauungsordnung ist somit nicht angezeigt. Wir beantragen, das Teilgebiet B 1.2a in der Karte „Koordinationsstand Arealentwicklung“ zum Kapitel 2.1 (Seite 25) weiterhin in der Kategorie GRÜN = Kein Handlungsbedarf zu belassen, da mit der Richtplanrevision keine wesentlich veränderten Voraussetzungen für das Teilgebiet entstanden sind, welche eine neue Kategorie aus planungsrechtlicher Sicht rechtfertigen.	C	Die Aufteilung der Nutzungspotenziale nach Wohnen/Arbeiten wurde mit der Stadt und der Burgergemeinde Bern abgesprochen und auf die Ausrichtung STEK 2016 abgestimmt. Die vorgenommene Erhöhung des Wohnanteils folgt dem Bedeutungsgewinn der Wohnnutzung aus politischer Sicht im Umfeld des ESP Wankdorf. Nach eingehender Diskussion wird im Richtplan neu auf die Karte „Koordinationsstand“ verzichtet. Dies, in erster Linie aufgrund der hohen Entwicklungsdynamik und damit zusammenhängenden Änderungen der Grundordnung.
46 P 04	2.1.1	B 1.2a	Wir beantragen, eine allfällige (geringfügige) Anpassung der Nutzungsplanung des Teilgebietes B 1.2a in der Matrix auf Seite 29 neu auf das Jahr 2019 (statt 2020) festzusetzen und die entsprechenden Planungspartner mit deren Umsetzung zu beauftragen.	B	Wird entsprechend angepasst.
47 P 04	2.2	B 1.2a	Wir beantragen zum Punkt „Ausbau des ÖV-Umsteigeknotens“ (6. Umfeld S-Bahn-Station, Seite 28), die diesbezüglichen Planungs- und Realisierungsarbeiten zügig voranzutreiben und zeitlich und räumlich mit uns abzustimmen.	A	Für Details zum ÖV vgl. Kap. 2.4 des Richtplans
48 P 03	2.1	B 1.3a	Am Standort S-Bahnstation Süd, wären aus unserer Sicht deutlich höhere Bauten vorstellbar, als heute realisiert sind. Auch in dem nicht farbig umrandeten Teilgebiet B 1.3a (Karte zum Kapitel 2.1, S. 24) wird es längerfristig infolge bspw. eines Sanierungsbedarfs der Gebäude neue Entwicklungen geben. Dies ist entsprechend im Richtplan zu berücksichtigen.	E	Die Möglichkeit zur Aufnahme langfristiger Entwicklungen von Arealen ist jederzeit im Rahmen einer Richtplanüberprüfung gegeben.
49 P 05	2.1	B 1.3b	Der Perimeter des Teilgebiets B 1.3b ist im ganzen Dokument einheitlich darzustellen und entsprechend an seinem westlichen Ende in der Grafik «Übersicht ESP-Perimeter und Teilgebiete» bis an den neuen Rand des ESP-Perimeters auszudehnen.	B	Wird entsprechend angepasst.
50 P 05	2.1.1	B 1.3b	Die folgende Textpassage ist anzupassen (Kap. 2.1.1 Was ist zu tun?, S. 17): <i>Laut der Burgergemeinde als Grundeigentümerin bestehen verschiedene Baurechtsverträge, teils bis ins Jahr <del>2025</del> 2057.</i>	B	Anträge werden entsprechend umgesetzt.

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			Die Baurechtsnehmerinnen im Areal «Wankdorffeldstrasse» sind als Planungspartner zu bezeichnen und im Verfahren entsprechend miteinzubeziehen (Tab. Genehmigungsinhalt des Richtplans, S. 21 und Tab. Genehmigungsinhalt des Richtplans, S. 29).		
51 P 05	2.1	B 1.3b	Das vorgesehene Nutzungsmass des Teilgebietes B 1.3b ist durch die neue Ausdehnung entsprechend um 6'150m <sup>2</sup> BGF zu erhöhen.	B	Das Anliegen der Mitwirkungseingabe wurde geprüft und wird berücksichtigt. Im Gebiet B 1.3b wird der Bestand Wohnen um +4'000 erhöht. Das bestehende Richtplanpotenzial von 45'000 m <sup>2</sup> Wohnen wird um total 2'000 m <sup>2</sup> BGF erhöht. Das Richtplanpotenzial Arbeiten von 15'000 m <sup>2</sup> BGF bleibt unverändert.
52 P 05	2.1	B 1.3b	Aufheben der Unterscheidung zwischen Langfristpotenzial und Richtplanpotenzial auf dem Teilgebiet B 1.3b: Das gesamte mögliche Nutzungsmass für das Teilgebiet B 1.3b, zusammengesetzt aus dem Bestand 2015, dem Richtplanpotenzial bis 2030 und dem Langfristpotenzial ab 2030, soll ohne zeitliche Staffelung festgesetzt werden (Kap. 2.2.1 Was ist zu tun?, S.16 ff; Tabelle «Nutzungspotenziale in den Teilgebieten», S. 22; Grafik «Karte Richtplanpotenziale zu Kapitel 2.1», S. 23; Grafik «Karte Langfristpotenziale zum Kapitel 2.1», S. 24).	C	Das Anliegen der Mitwirkungseingabe wurde geprüft. Auf einen Nutzungstransfer von 30'000 m <sup>2</sup> BGF von Langfrist zu Richtplanpotenzial wird verzichtet. Das Langfristpotenzial verbleibt unverändert. Es wird nicht als realistisch beurteilt, dass sowohl Richtplan- wie auch Langfristpotenzial innerhalb des Richtplanhorizonts umgesetzt werden.
53 P 05	2.1	B 1.3b	Zuweisung des Verdichtungspotenzials auf das Areal «Wankdorffeldstrasse»: Das im Richtplan ESP Wankdorf 2030 für das Teilgebiet B 1.3b vorgesehene Verdichtungspotenzial von 90'000 m <sup>2</sup> BGF soll vollumfänglich dem Areal «Wankdorffeldstrasse» zugewiesen werden und die Gebäude Wankdorffeldstrasse 69 / 71-77 und Winkelriedstrasse 14 nicht berücksichtigen.	A	Die Hinweise zu den bezeichneten Liegenschaften werden zur Kenntnis genommen. Im Übrigen vgl. Antwort zu Nr. 52.
54 P 05	2.1	B 1.3b	Heutiger Bestand auf dem Areal «Wankdorffeldstrasse»: Beim heutigen Bestand auf dem Areal «Wankdorffeldstrasse» ist von 60'200m <sup>2</sup> BGF auszugehen. Siehe Nachweis in der Beilage.	A	Wird bereits berücksichtigt. Der heutige Bestand von 78'470 m <sup>2</sup> BGF (alleine 60'200 m <sup>2</sup> entlang der Wankdorffeldstrasse) berücksichtigt auch die Gebäude an der Wankdorffeldstrasse 69 / 71-77 und Winkelriedstrasse 14.
55 P 05	2.1	B 1.3b	Festsetzung eines minimalen Nutzungsmasses auf dem Areal «Wankdorffeldstrasse»: Das gesamte mögliche Nutzungsmass für das Areal «Wankdorffeldstrasse» soll auf mindestens 156'350 m <sup>2</sup> BGF festgesetzt werden (Kap. 2.2.1 Was ist zu tun?, S.16 ff; Tabelle «Nutzungspotenziale in den Teilgebieten», S 22; Grafik «Karte Richtplanpotenziale zu Kapitel 2.1», S. 23; Grafik «Karte Langfristpotenziale zum Kapitel 2.1», S. 24). Zusammensetzung minimales Nutzungsmass für das erweiterte Areal «Wankdorffeldstrasse» <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestand Areal «Wankdorffeldstrasse»: 60'200 m<sup>2</sup> BGF</li> <li>• Richtplanpotenzial bis 2030, Teilgebiet B 1.3b: 60'000 m<sup>2</sup> BGF</li> <li>• Langfristpotenzial ab 2030, Teilgebiet B 1.3b: 30'000 m<sup>2</sup> BGF</li> <li>• Erweiterung Teilgebiet B 1.3b 6'150 m<sup>2</sup> BGF</li> <li>• Total erweitertes Areal «Wankdorffeldstrasse»: 156'350 m<sup>2</sup> BGF</li> </ul>	A	Vgl. Antwort zu Eingabe Nr. 52  Die Festlegung des definitiven Nutzungsmasses liegt in der Kompetenz der Planungsbehörde. Die im Richtplan ausgewiesenen Anteile zu Wohn- resp. Arbeitsnutzungen bilden die Grundlage zur Ermittlung der Verkehrsentwicklung. Ein Nutzungsmix, welcher gegenüber den Annahmen zu Mehrverkehr führt, gilt als nicht abgestimmt.

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
56 P 05	2.1	B 1.3b	Wir beantragen diese Nutzung als minimales Nutzungsmass festzulegen. Das maximale Nutzungsmass soll mit der Durchführung von qualitätssichernden Verfahren und der Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts für das Areal «Wankdorffeldstrasse» ausgelotet werden. Wir sind überzeugt, dass an diesem Standort mit einem hervorragenden städtebaulichen Konzept noch eine höhere Nutzung erreicht und das damit verbundene Verkehrsaufkommen mit einem innovativen Mobilitätskonzept auch bewältigt werden kann.		
57 P 05	2.1	B 1.3b	Das Verhältnis von Wohnen zu Arbeiten, bezogen auf das gesamte mögliche Nutzungsmass im Teilgebiet B 1.3b, soll sich in Zukunft wie folgt ändern (Kap. 2.2.1 Was ist zu tun?, S.16 ff; Tabelle «Nutzungspotenziale in den Teilgebieten», S 22; Grafik «Karte Richtplanpotenziale zu Kapitel 2.1», S. 23; Grafik «Karte Langfristpotenziale zum Kapitel 2.1», S. 24): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wohnen: mindestens 75% der BGF (vorgesehen im ESP Wankdorf 2030: 52%)</li> <li>• Arbeiten: mindestens 20% der BGF (vorgesehen im ESP Wankdorf 2030: 48%)</li> </ul>		
58 V 13	2.1	B1.3b	Der momentane Zustand gemäss Karte Richtplanpotenziale (Seite 23) zeigt, dass die BGF A fast drei Mal so gross ist wie BGF W. Immerhin wird dieses Verhältnis beim Nutzungspotential 2030 umgekehrt: BGF W soll drei Mal grösser werden als BGF A. Wir beurteilen diese Korrektur als zu gering. Beim Potential müsste stehen: BGF W 60'000 m <sup>2</sup> . BGF A 0m <sup>2</sup> . Eine Addition des Bestandes mit dem Potential würde Folgendes ergeben: BGF W 80'160 m <sup>2</sup> und BGF A 58'310 m <sup>2</sup> . Die Arbeitsnutzung würde also immer noch mehr als 40% (!) betragen, was bei einem Gebiet, das als «sehr geeignet zum Wohnen» bezeichnet wird, eigentlich immer noch zu hoch ist.	C	Die Aufteilung der Nutzungspotenziale wurde mit der Stadt und der Burgergemeinde Bern abgesprochen und auf das STEK abgestimmt. Das Gebiet soll nicht ein reines Wohnquartier sein, sondern die Anordnung von gewissen Arbeitsnutzungen (max. mässig störende Betriebe) ist zweckmässig.
59 Q 04	2.1	B 1.4b	Das langfristige Potential des Geleisdreiecks Wankdorf soll ins Potential bis 2030 aufgenommen werden. Wir sind der Ansicht, dass die Unterstation den neuen Rahmenbedingungen angepasst wird und somit Platz für eine Überbauung entstehen kann.	C	Das Anliegen der Mitwirkungseingaben wurde geprüft. Auf einen Nutzungstransfer der Langfrist- zu Richtplanpotenzialen wird verzichtet (aktuell B.1.4b 70'000 m <sup>2</sup> BGF Langfristpotenzial). Das Langfristpotenzial verbleibt unverändert. Dies, in Abstimmung mit dem Terminplan der Grundeigentümerin B1.4b.
60 V 13	2.1	B1.4a	Wir befürworten hier eine raschere bauliche Entwicklung, etwa ein Baufeld für ein Hochhaus bereit zu stellen. Die Nutzflächen sind leider «bloss» im Langfristpotential angemerkt. Wir beantragen, ein zeitliches Vorziehen dieser Entwicklung.	C	
61 E 03	2.1	O 1.1b	Mösli Ost (Süd) O 1.1b: Aufgrund der jetzigen Nutzungspotenziale sollte die Parzelle in zwei Etappen (Richtplan- / Langfristpotenzial) bebaut werden. Die Aufteilung in Richtplan- / Langfristpotenzial ist für einen Investor nicht attraktiv und birgt das Risiko, dass die angestrebte Baudichte nicht erreicht wird.	B	Aufgrund einer erneuten Überprüfung des Gebiets wird das bestehende Richtplanpotenzial im Gebiet B 01.1b von aktuell 10'000 m <sup>2</sup> Arbeiten durch einen Transfer des Langfristpotenzials um total 15'000 m <sup>2</sup> BGF erhöht (auf neu +25'000 m <sup>2</sup> BGF Arbeiten). Es verbleibt kein Langfristpotenzial mehr im Teilgebiet O1.1.
62 P 06	2.1	B 2.1	Das auf der Parz. Nr. 7 mögliche Nutzungspotenzial von 38'200m <sup>2</sup> BGF muss zwingend, wie im überarbeiteten Richtplanentwurf ESP Wankdorf vorgesehen, im Richtplanpotenzial enthalten sein.	A	Das bezeichnete Nutzungspotenzial (Arbeiten) wird bereits berücksichtigt.

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
63 Q 02	2.1	B 3.1	Gemäss Richtplan-Entwurf werden Möglichkeiten zur mittel- bis langfristigen Erweiterung der Mantelnutzung um 20'000m <sup>2</sup> geprüft (vorwiegend Arbeitsnutzung). Eine weitere Nutzungsverdichtung auf dem bereits dicht überbauten Teilgebiet B 3 halten wir für nicht mehr verträglich zur Erhaltung einer guten Wohnqualität in den umliegenden Wohngebieten. Diese Wohngebiete sind schon heute durch das Einkaufszentrum Wankdorf, die häufigen Veranstaltungen im Stade de Suisse und den Industriebetrieb der CSL Behring AG hohen Belastungen ausgesetzt. Wir empfehlen deshalb die Streichung dieser Prüfung.	B	Das Anliegen wurde geprüft und wird berücksichtigt. Es wird ein Nutzungstransfer von 20'000 m <sup>2</sup> BGF Arbeiten vom Langfrist- in das Richtplanpotenzial vorgenommen. Zudem wurde als Ergebnis des zwischenzeitlich durchgeführten qualitätssichernden Verfahrens ein zusätzliches Richtplanpotenzial von 11'000 m <sup>2</sup> BGF aufgenommen. Das Richtplanpotenzial erhöht sich daher von 0 m <sup>2</sup> auf 31'000 m <sup>2</sup> BGF Arbeiten. Neu weist das Gebiet daher kein Langfristpotenzial mehr auf.
64 P 06	2.1	B 3.1	Gestützt auf erste städtebauliche Abklärungen (....) könnten zusätzlich benötigte Laborräume innerhalb einer Aufstockung des Dienstleistungsgebäudes unmittelbar beim Firmensitz angeboten werden. Infolge des aktuellen Handlungsbedarfs beantragen wir, dass das zusätzliche Nutzungsmass im Teilgebiet B 3.1 nicht erst langfristig zur Verfügung steht (Langfristpotenzial), sondern bereits heute, damit die Laborfläche ab 2021 realisiert werden können – Aufnahme des langfristigen Nutzungsmasses von 20'000m <sup>2</sup> BGF ins Richtplanpotenzial.	B	Das Anliegen wurde geprüft und wird berücksichtigt. Es wird ein Nutzungstransfer von 20'000 m <sup>2</sup> BGF Arbeiten vom Langfrist- in das Richtplanpotenzial vorgenommen. Das Richtplanpotenzial erhöht sich daher von 0 m <sup>2</sup> auf 20'000 m <sup>2</sup> BGF Arbeiten. Neu weist das Gebiet daher kein Langfristpotenzial mehr auf. In Bezug auf das zwischenzeitlich durchgeführte qualitätssichernde Verfahren vgl. Hinweis nächste Seite oben. Im Hinblick auf darüber hinausgehende zusätzliche Nutzungen stellen sich folgende Fragen im Nutzungsplanungsverfahren:
65 P 03	2.1	B 3.1	Aufgrund der dringenden Nachfrage nach Dienstleistungs- und Laborflächen der CSL Behring AG ist eine Änderung zugunsten des Richtplanpotenzials zwingend notwendig. Gestützt auf erste städtebauliche Abklärungen könnten die zusätzlich benötigten Räume in einer Aufstockung des Dienstleistungsgebäudes angeboten werden. Infolge des dargestellten aktuellen Handlungsbedarfs beantragen wir, dass mindestens das zusätzliche Nutzungsmass im Teilgebiet B 3.1 anstelle des langfristigen Potenzials dem Richtplanpotenzial zugeteilt wird. Mit dieser Änderung sollte zudem gestützt auf eine städtebauliche Analyse und Überprüfung der verkehrlichen Auswirkungen eine Erhöhung des maximal möglichen Nutzungsmasses von 20'000m <sup>2</sup> BGF für das Teilgebiet B 3.1 geprüft werden.		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Integration der neuen Nutzungen</u>: Welche Nutzungen werden mit der Flächenerweiterung vorgesehen, auch Nutzungen neben CSL? Verträglichkeit mit den bestehenden Nutzungen? Auswirkungen der Nutzungen auf das Verkehrsaufkommen?</li> <li>• <u>Städtebauliche Integration</u>: Kann die Erweiterung unter Einbezug bestehender Bauten und Anlagen städtebaulich verträglich ausgestaltet werden ?</li> <li>• <u>Verkehrstechnische Einbindung</u>: Wie kann das zusätzliche Verkehrsaufkommen verarbeitet werden? Welche Rahmenbedingungen kommen zur Anwendung ?</li> <li>• <u>Quartierschutz</u>: Können und wenn ja wie, können neue Nutzungen im vorgesehenen Umfang quartierverträglich ausgestaltet werden?</li> </ul>



Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
					Hinweis: Die Klärung der Fragen bezüglich darüber hinausgehende zusätzliche Nutzungen wurde von den betroffenen Akteuren UBS, CSL Behring, Stade de Suisse Wankdorf AG im Rahmen eines Gutachterverfahrens unter Einbezug eines Begleitgremiums untersucht. Gestützt auf die Ergebnisse des Gutachterverfahrens wird das aufzunehmende Nutzungsmass von 20'000 auf 31'000 m <sup>2</sup> BGF erhöht. Die zusätzliche Nutzungserhöhung von 11'000 m <sup>2</sup> BGF kann durch das Verkehrsnetz aufgenommen werden. Die Auswirkungen auf den Lärm sind nicht wahrnehmbar. Aus Sicht der Luftreinhaltung werden drei belastete Strassenabschnitte zusätzlich belastet. Der Richtplan und die Zusatzberichte Verkehr und Umwelt werden für die kantonale Vorprüfung entsprechend angepasst.
66 V 09	2.1.1 2.2	B 4 B 6.2	Die zusätzlichen Nutzungspotenziale in den Teilgebieten B 4 (Militärische Anlagen) und B 6.2 (Springgarten) dürfen nicht zu einer Gefährdung der Zukunft des NPZ führen.	A	
67 P 06	2.1	B 4.1b	Der Hinweis auf die Variante «Turm» (Seite 18) sollte aus unserer Sicht weggelassen werden, da das Nutzungsmass auch ohne die Variante «Turm» realisiert wird.	C	Wird entsprechend angepasst.
68 Q 02	2.1	B 4.2	Idealerweise sollten die Planungen auf diesem Areal parallel zu jenen des Springgartens erfolgen, wie dies im RP Entwurf auch angedeutet ist. Die vorgesehene massive Nutzungsverdichtung des Langfristpotentials von bisher 10'000m <sup>2</sup> auf neu 29'000m <sup>2</sup> BGF bereitet uns jedoch Sorgen, zumal im RP-Entwurf zugegeben wird, dass sich dabei "verkehrsplanerische Fragen" (S. 18) ergeben.	A	Die Änderung des Nutzungsmasses oder des Nutzungsprofils eines Gebiets führt in der Regel zu Fragen der verkehrsplanerischen Konzeption und deren Verträglichkeit im Kontext des erwarteten Mobilitätsverhaltens. Gemäss der Karte zu Kap. 2.1 Koordinationsstand Arealentwicklung (S. 25) wird das Gebiet B 4.2 in ein „grünes“ und ein „blaues“ Teilgebiet unterteilt (zu letzterem siehe nächste Stellungnahme). Das südliche „grüne“ Gebiet wird heute durch den Bund (BBL/VBS) genutzt und soll um das Mass von 29'000 m <sup>2</sup> BGF verdichtet werden. Die Erweiterung des Nutzungsmasses soll im Rahmen der geltenden Grundordnung erfolgen, wobei die Konzeption einer verkehrsverträglichen Lösung wie bei jedem anderen Vorhaben eine Bewilligungsvoraussetzung darstellt.
69 Q 04	2.1	B 4.2	Im Gebiet NPZ muss mittelfristig (Richtplanpotential RP 2030) geprüft werden, ob dort auch grossen Flächen Wohnen ermöglicht werden können. Beim NPZ ist eine sanfte Vorgehensweise erwünscht. Randsportarten sollen auch im ESP Wankdorf Platz haben.	C	Im Gebiet NPZ des Gebiets B 4.2 (nördlicher „blauer“ Teil der Karte zu Kap. 2.1 Koordinationsstand Arealentwicklung) sind u.a. aufgrund des historischen Baubestands

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
70 Q 06	2.2	B 4.2 B 4.3	In Gebieten wie beim NPZ oder dem Kasernenareal muss mittelfristig (Richtplanpotential RP 2030) geprüft werden, ob dort auf grossen Flächen Wohnen ermöglicht werden kann.		keine Erweiterungen des Nutzungsmasses angemeldet. Eine Überprüfung der nutzungsplanerischen Festlegungen ergibt sich zu gegebener Zeit im Zusammenhang mit einer Entwicklung im Gebiet B 6.2 Springgarten.
71 V 06	2.1	B 4.2	Beim Areal des NPZ soll Wohnnutzung vorgesehen werden. Sie hat für uns ein höheres Gewicht, als ein allfälliger denkmalpflegerischer Gebäudeschutz.		Der Richtplan ESP Wankdorf macht keine Interessenabwägung von Nutzung im Kontext denkmalpflegerischer Schutzobjekte (Bauinventar, ISOS).
72 V 13	2.1	B 4.2 (B 6.2)	<p>Die Schutzzone im geltenden Zonenplan verläuft über dem östlichen Teil der Gebäude des NPZ-Areals, insbesondere über geschützte Bauten. Dies ergibt wenig ASinn. Besser wäre die Erstellung eine Schutzzone entlang der Bolligenallee (steht auch im RP-Entwurf). Auch wenn gemäss RP-Entwurf Seite 30 das NPZ-Areal als «Ensemble» erhalten würde, müsste die geltende Schutzzone angepasst werden. Wir lehnen die Option «Ensemble erhalten» ab.</p> <p>Der Zonenplan auf dem NPZ-Areal müsste unbedingt angepasst werden. In RP-Entwurf steht dazu Widersprüchliches: Auf dem Plan auf Seite 25 ist das NPZ blau eingetragen, was bedeutet «Defizit Nutzungsplanung =&gt; neuer Zonenplan nötig». Auf Seite 29 «Genehmigungsinhalt des RP» fehlt das NPZ-Areal leider bei der Zusammenstellung der NZP-Anpassungen.</p>	B	<p>Eine Entwicklung im Gebiet B 6.2 bedarf einer koordinierten Neuplanung und damit einer Überprüfung der geltenden Bestimmungen der baurechtlichen Grundordnung. In diesem Sinne wird zu gegebener Zeit auch eine Änderung der Schutzzone ins Auge gefasst und den zuständigen Organen unterbreitet. Darin wird auch aufzuzeigen sein, wie mit dem ISOS umgegangen wird.</p> <p>Nach eingehender Diskussion wird im Richtplan neu auf die Karte „Koordinationsstand“ S. 25 verzichtet. Dies, in erster Linie aufgrund der hohen Entwicklungsdynamik und damit zusammenhängenden Änderungen der Grundordnung. In der Tabelle auf Seite 29 wird das Gebiet 4.2, namentlich der nördliche Teil (in blau), nicht aufgeführt, weil aktuell keine Entwicklungsabsichten für dieses Gebiet bekannt sind.</p>
73 V 13	2.1	B 4.2	<p>Die Planung des NPZ-Areals macht uns grosse Mühe: Bei B 4.2. bestehen 450m<sup>2</sup> BGF W mit 0m<sup>2</sup> BGF W Potential und 49'800m<sup>2</sup> BGF A mit 29'000m<sup>2</sup> BGF A Potential. Dabei sind beide Areale zusammen gemeint: Das NPZ-Areal + VZ VBS. Uns würde das NPZ-Areal allein interessieren, das ist jedoch nicht einzeln ablesbar. Begründungen für die Potentiale sind nirgends zu erkennen.</p> <p>Die Planung der neuen Wohnbauten im NPZ-Areal und jene im Springgarten müssten gemeinsam geplant werden. Wenn das VBS einen Bedarf nach zusätzlichen Verwaltungsbauten nachweisen würde, könnten diese auf der Seite Papiermühlestrasse oder auf dem VZ VBS gebaut werden.</p>	B	<p>Vgl. Ausführungen 68 bis 72</p> <p>Im Moment sind keine Wohnnutzungen im Gebiet NPZ vorgesehen. Das gesamte Nutzungspotenzial ist dem südlichen Teil BBL/VBS zugeordnet.</p> <p>Gleichwohl ist eine langfristige Umnutzung des NPZ-Teils nicht auszuschliessen. Der Richtplan macht keine Aussagen zum Nutzungsprofil dieses nördlichen Arealteils und heutigen NPZ-Gebiets. Siehe zweiter Teil Antwort zu Eingabe Nr. 72</p>
74 V 13	2.1	B 4.2	Auf dem NPZ-Areal (ein kleinerer Teil davon wird durch Armasuisse verwaltet) gibt es zudem eine fatale Art von «Altlast»: Aus der militärischen Vorgeschichte leiten sich Privilegien in Form von riesigen frei verfügbaren Parkierflächen ab. Aufgrund der Bestandesgarantie hat das NPZ die Erbschaft angetreten. Es sind insgesamt 313 Parkplätze (PP) ausgewiesen. Auf weiteren «freien Flächen» werden zusätzlich auch weitere Fahrzeuge temporär parkiert. Die Umweltgesetzgebung, welche die Parkplätze reguliert, ist hier weitgehend ausgehebelt. Parkplatzvermietung an Dritte ist ein Geschäft: 130	B	<p>Vgl. Ausführungen 68 bis 72</p> <p>Eine Arealentwicklung im Gebiet B 4.2 ist zwingend mit einer Entwicklung im Gebiet B 6.2 abzustimmen. Hierbei sind Fragen zum Nutzungsprofil, der städtebaulichen Integration</p>

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			PP werden durch das NPZ vermietet, weitere 44 PP durch Armasuisse. Eine Überbauung des NPZ-Areals würde die üblichen klaren Regeln für Parkplätze, welche sonst überall gelten, wiederherstellen.		und der verträglichen Abwicklung des Verkehrs zu klären. Dazu gehört auch die Neuorganisation der Parkierung.
75 Q 05 Q 06	2.1	B 4.2 B 6.2	Der zusätzliche Flächenbedarf des VBZ soll auf dem südlichen Teil der Parzelle gedeckt werden. Das Gebiet NPZ ist gesamthaft mit dem Springgartenareal zu entwickeln. Dabei ist der Identifikationsfaktor der zum Teil denkmalgeschützten Bauten und der Gesamtanlage des NPZ als Chance zu begreifen. Der übergeordnete Grünraum, eine dichte und urbane Wohnlandschaft sowie die teilweise Umnutzung und Ergänzung der bestehenden Bauten können zu einem unverwechselbaren Ort mit Charme und Charakter werden. Ob und in welcher Form dabei das NPZ an diesem Ort weiterbestehen kann, ist zu prüfen.	B	
76 Q 04	2.1	B 4.3	Im Gebiet Kasernenareal muss mittelfristig (Richtplanpotential RP 2030) geprüft werden, ob dort auf grossen Flächen Wohnen ermöglicht werden können. Bei der Kaserne sehen wir Potenzial im nördlichen Bereich. Die beiden grossen Rasenflächen westlich und östlich der Kaserne dagegen sind für das Quartier von hohem Nutzen und sollen in der heutigen Form als Aufenthaltsort für die Quartieranwohnenden erhalten bleiben.	C	Die Thematik der Zuweisung der Nutzungspotenziale zum Richtplan- resp. dem Langfristpotential wurden in den Projektorganen, dem Kanton als Grundeigentümerin sowie der Behördendelegation eingehend diskutiert. Unter Berücksichtigung der mittel- bis langfristigen Nutzungsabsichten der heutigen Mieterschaft (Bund, armasuisse) wurde folgende Priorisierung der Arealentwicklung vorgenommen: Entwicklung Gebiet B 6.2 Springgarten vor Entwicklung Gebiet B 4.3 Kasernenareal. Die Zuweisung der Potenziale berücksichtigt diese Prioritätensetzung, selbst wenn die beiden „Chantiers“ des STEK 2016 keine diesbezüglichen Priorisierungen vorsehen.
77 V 12 V 14	2.1	B 4.3	Die Militäranlagen (B 4.3) sind in das Richtplanpotential 2030 aufzunehmen, weil das Kasernenareal für zusätzlichen Wohnraum hervorragend geeignet ist und dank der guten ÖV-Erschliessung nur geringen MIV induziert.	C	
78 V 13	2.1	B 4.3	Wir gehen davon aus, dass die Verlegung des Kasernenareals in das Langzeitpotential auf den Wunsch des Militärs zurückgeht, noch längerfristig in der Stadt Bern zu bleiben, sogar über das Jahr 2028 hinaus. Praktisch in der ganzen Schweiz (und auch in Europa) hat man die militärischen Nutzungen aus den zentralen Lagen der Städte ausgelagert. Dass das ausgerechnet in der Stadt Bern anders ein soll, halten wir für einen Anachronismus. Wir halten dafür, dass Stadt und Kanton weiter mit dem Bund im Sinne von zeitgemässen Lösungen verhandeln sollten.	A	Vgl. Ausführungen 77
79 P 06	2.1	B 4.4	Aus unserer Sicht ist die Aussage, auf Seite 19 insoweit nicht zutreffend, dass heute die CSL Behring AG realisiert ist und unverändert bleibt, denn es werden immer wieder bauliche Ergänzungen auf dem Areal vorgenommen werden müssen. Im Sinne einer vorausschauenden Planung und der Siedlungsentwicklung nach innen beantragen wir, eine Erhöhung des Nutzungsmasses langfristig in Zusammenhang mit einer denkbaren Anpassung der max. Gebäudehöhe von 15m auf 18m im Richtplan ESP Wankdorf zu berücksichtigen.	B	Die Anliegen der Grundeigentümerin wurden geprüft und werden berücksichtigt. Im Gebiet B 4.4 wird neu ein Richtplanpotential von 10'000 m2 BGF Arbeiten aufgenommen, welches aus einer Aufzoning mit einem zusätzlichen Geschoss resultieren könnte.

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
80 Q 02	2.1	B 6.2	Wir erwarten in diesem Gebiet eine Wohnüberbauung, die sich an einen Stadtteilpark (gemäss Freiraumkonzept der Stadt Bern, S. 77) anschmiegt. Wir begrünnen die geplante Entwicklung des Springgartenareals (Teilgebiet B 6.2) im Sinne der Vorschläge im RP Entwurf. Die geplante Schutzzone [...] sollte dabei mindestens 2/3 des Areals in Anspruch nehmen und die Überbauung sollte zu mindestens 80 % der Wohnnutzung zugewiesen werden. [...] Bedingung ist jedoch, dass die Fusswegverbindung zwischen dem Bärengraben/Rosengarten zu den Allmenden qualitativ hochstehend (gemäss RP Fussverkehr, Massnahme 4.10) realisiert wird. Die Realisierung eines Stadtteilparks wie beschrieben hat gegenüber bestehenden Nutzungen Vorrang.	A, C	Die Zustimmung zu einer teilweisen Überbauung des Gebiets B 6.2 Springgarten unter Berücksichtigung des gemäss städtischen Freiraumkonzepts vorgesehenen grosszügigen Stadtteilparks wird zur Kenntnis genommen.  Die Anliegen der Mitwirkenden wurden geprüft. Das in der Mitwirkungsfassung vorgeschlagene Richtplanpotenzial von 50'000 m2 BGF (entfallend 40'000 m2 BGF Wohnen und 10'000 BGF Arbeiten) mit einem Umsetzungshorizont bis 2030 verbleibt unverändert. Dieses gilt als abgestimmt in Bezug auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Im Rahmen qualitätssichernder Verfahren wird das Nutzungsmass zu evaluieren sein. Aufgrund erneuter Überprüfungen des grossen Teilgebiets B6.2 wurde seitens der Planungsorgane zusätzlich ein Langfristpotenzial von 50'000 m2 BGF angemeldet und aufgenommen.
81 Q 04	2.1	B 6.2	Auf dem Springgartenareal sehen wir ein grosses Wohnpotenzial. Eine Überbauung von z.B. 30 % Wohnen und 70 % Grünzug scheint realistisch zu sein.		
82 Q 04 Q 06 V 13	2.1	B 6.2	Wir fordern eine sanfte Auffassung dieses Gebietes und ist im Falle einer Überbauung an einem umfangreichen Grüngürtel interessiert. Die Lösung wäre aus unserer Sicht eine Umzonung des Springgartens, etwa wie folgt: 70 % (also ca. 70'000m <sup>2</sup> ) Schutzzone und 30 % (ca. 30'000m <sup>2</sup> ) Bauzone. Die Schutzzone wäre gemäss RP-Entwurf Seite 28 «grosszügig» entlang der Bolligenallee anzuordnen und müsste in die Mingerstrasse einmünden. Die Schutzzone würde mit dem im Freiraumkonzept vorgesehenen «Stadtteilpark» zusammenfallen.		Für Aspekte zur Durchwegung und der Quartiervernetzung wird auf Kap 2.5 des Richtplans verwiesen. Diese ist vorgeesehen.
83 Q 05 Q 06 V 13	2.1	B 6.2	Der wertvolle Grünraum des Springgartens ist grossflächig zu erhalten. Er bildet mit der alten Bolligenallee eine Einheit. Die Durchwegung ist heute mangelhaft. Die geplante Wohnnutzung liesse sich mit einer allfälligen Umnutzung des NPZ verzahnen und somit noch erhöhen. Die Nutzungsdichte ist möglichst hoch anzusetzen um den Grünraumverbrauch einzuschränken.		
84 V 13	2.1	B 6.2	Der RP-Entwurf geht leider nicht auf die für den Freiraumschutz erforderliche Flächenaufteilung ein (vgl. Allgemeines). Der RP-Entwurf sieht auf dem Springgarten 40'000m <sup>2</sup> BGF W und 10'000m <sup>2</sup> BGF A vor. Wir fragen uns, ob das der richtige Mix wäre. Der Wohnanteil müsste auf Kosten des Arbeitsanteils noch vergrössert werden. 50'000m <sup>2</sup> BGF W+A könnten auf der von uns vorgesehenen Fläche von 30'000m <sup>2</sup> untergebracht werden, mit einer Ausnützungsziffer von 1.7, die wir auf dem Springgarten als angemessen beurteilen.		
85 Ö 03 Ö 05 V 02 V 04 V 05 V 07 V 08	2.1.1 2.2	B 6.2 (B 4.2)	Aus den in der Mitwirkungseingabe genannten Gründen ist aus unserer Sicht eine Überbauung des Springgartens im angedachten Zeitraum für die Stadt und die Region Bern weder zielorientiert, noch zukunftsgerichtet. Ein Ausbleiben der Massnahme Überbauung des Springgartens im langfristigen Entwicklungspotenzial nach 2030 würde auch zukünftigen Generationen erlauben, auf die aktuellen Entwicklungen in Bezug auf Verkehr, Natur, Umwelt sowie auf soziale und gesellschaftliche Bedürfnisse zu reagieren. Der Springgarten und das Nationale Pferdezentrum sind Einrichtungen mit historischer Bedeutung und von nationalem Wert, die es zu erhalten gilt. Deshalb empfehlen wir, den Richtplan ESP Wankdorf in Punkto Springgarten nochmals zu überarbeiten.	A	Die Ablehnung der teilweisen Überbauung des Gebiets B 6.2 Springgarten wird zur Kenntnis genommen.  Die planungspolitische Frage einer möglichen teilweisen Überbauung des Areals, einschliesslich der Frage der Zuweisung der Nutzungspotenziale zum Richtplan- oder zum Langfristpotenzial wurden in den Projektorganen, mit der Planungsbehörde, der Grundeigentümerin

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
V 16 V 17 V 18					(Burgergemeinde) eingehend diskutiert. Die vorgeschlagene Festlegung der Nutzungspotenziale berücksichtigt den Umstand der heute geltenden Bauzone ebenso wie die hervorragende Lage sowie Ansprüche an eine Siedlungsentwicklung nach innen. Die vorgeschlagene Konzeption sowie der vorgesehene Stadtteilpark gemäss städtischem Freiraumkonzept ermöglichen eine städtische Entwicklung, die konform ist mit dem STEK 2016 und auch zukünftigen Generationen Entwicklungsspielräume offen lässt.
86 Ö 04	2.1.1 2.2	B 6.2	In der Mitwirkungseingabe wird ein hoher Wert darauf gelegt, dass der Springgarten weiterhin für die VBS Pferde als Trainingsplatz zu Verfügung steht. Die Nutzung dieses Trainingsplatzes ist für die Armee und den Veterinärdienst der Armee von absoluter Wichtigkeit.		Inwieweit eine (teilweise) Weiterführung der heutigen Nutzung als Trainingsplatz der Armee und dem Veterinärdienst der Armee möglich und zweckmässig sein wird, ist im Rahmen von entsprechenden vertiefenden Studien zu prüfen. Aus gesamtstädtischer und regionaler Sicht sind die Interessen an einer Entwicklung des Areals an einem Nutzungsschwerpunkt mit Wohn- Arbeits-, Kultur- und Freiraumnutzungen den heutigen Nutzungen für den Pferdesport und den Veterinärdienst der Armee abzuwägen und gegenüberzustellen. Aus diesem Grund wird im Richtplan ESP Wankdorf an den Nutzungsannahmen zum Gebiet B 6.2 festgehalten.
87 V 13	2.1	B 6.2	Für den Springgarten ist ein Wettbewerb und eine UeO analog dem Vorgehen bei der UeO Mingerstrasse/Papiermühlestrasse (BEmotion Base) zu erstellen.	B	Im Rahmen der Arealentwicklung werden qualitätssichernde Verfahren wie Wettbewerbsverfahren eine hohe Bedeutung haben. Welche Verfahren genau zur Anwendung kommen werden, ist nicht Gegenstand des Richtplans. Die instrumentelle Umsetzung eines Wettbewerbs in eine Überbauungsordnung (UeO) ist einer von verschiedenen denkbaren Wegen, mit welchen die Qualität auch für die Umsetzung gesichert werden können. Massgebend dazu sind die Instrumente gemäss übergeordneter Gesetzgebung.
88 P 02	2.1	B 6.7	Im Teilgebiet B 6.7 (Nussbaum) liegt eine Parzelle, die heute als Wohnzone ausgeschieden ist (vgl. Scan in der Beilage) und Nutzungen im Umfang von ca. 600m <sup>2</sup> BGF möglich sind. Angesichts der relativ geringen Grösse der Parzelle soll im Richtplan eine Aussage dazu erfolgen, warum diese nicht in die Potenziale aufgenommen wurde oder ob diese in die Aussagen zum Richtplanpotenzial RP 2030 (siehe S. 22, Spalte 3 in der Tabelle) einzufließen hat oder irgendwo grafisch darzustellen ist.	A	Wie korrekt vermerkt, wird die genannte unüberbaute Bauzone im Gebiet B 6.7 aufgrund seiner geringen Grösse nicht im Richtplan ESP Wankdorf aufgeführt. Die Nutzungsreserve stellt jedoch weiterhin ein Innenwicklungspotenzial dar.

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
89 P 03	2.1	B 6.7	Das Gebäude im Teilgebiet Nussbaum wird in 20 bis 30 Jahren saniert werden müssen. Dabei sollten auch höhere und grössere Ersatzbauten möglich sein. Solche langfristigen Veränderungen sollten gestützt auf das Koordinationsinstrument des ESP Wankdorf nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, da dem Teilgebiet gar kein Potenzial zugesprochen wird. Auch in dem nicht farbig umrandeten Teilgebiet B 6.7 (Karte zum Kapitel 2.1, S. 24) wird es längerfristig infolge bspw. eines Sanierungsbedarfs der Gebäude neue Entwicklungen geben. Dies ist entsprechend im Richtplan zu berücksichtigen.	B	Die Sanierung von Gebäuden sowie Entwicklung im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Baubestands sind weiterhin möglich. Massgebend dafür sind die erwarteten Nutzungspotenziale. Die Aufnahme eines konkreten und zweckmässigen Langfristpotenzials wird zu gegebener Zeit geprüft.
90 Q 05	2.1	B 7	Wir begrüssen die markante Zunahme an Wohnnutzung die das Projekt im Swisscom-Hochhaus verspricht, aber es ist uns unverständlich, dass die denkmalpflegerischen Vorgaben es verhindern, dass die für heutige Verhältnisse unentbehrlichen individuellen Aussenräume / Balkone / Veranden etc. angeboten werden können!	D	Das Anliegen ist nicht Gegenstand des Richtplans ESP Wankdorf.
91 Q 05	2.1	B 7	Wir sind angesichts des z.T. schlecht ausgenutzten Bodens im Innern des Teilgebiets B 7 nicht einverstanden, dass dort kein langfristiges Verdichtungspotenzial geortet wird (Karte Seite 25).	A	Generell ist festzustellen, dass kleinräumige Nutzungsreserven, welche dispers im Grundeigentum zahlreicher Dritter (Privater) ist, im Richtplan nicht explizit aufgeführt werden. Dem Gebiet B 7 wurde bewusst kein hohes Richtplan- und Langfristpotenzial zugewiesen, um den bereits hohen Druck auf das ansässige Gewerbe und Kleingewerbe nicht zusätzlich zu erhöhen.
92 Q 05	2.1	B 7.2	QUAV4 fordert hier seit langem einen Masterplan um die absehbare, zum Teil im Gang befindliche Entwicklung zu steuern. Auch wenn die vierteilige gewerbliche Nutzung erhalten bleiben soll, braucht es klare Aussagen bezüglich: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erschliessung inkl. Velo- und Fussverbindungen, Parkerverkehr (unter Berücksichtigung Ausbaustufe 2)</li> <li>- verkehrliche Zusatzbelastung Zentweg</li> <li>- gewerblicher Zulieferverkehr mit grossen LKW</li> <li>- Nutzungsmix und Nutzungskonflikte</li> <li>- Städtebaulich: Siedlungsstruktur, Volumetrie, Durchlässigkeit, Freiraum</li> </ul>		Die Planungsbehörde und die Beteiligten des Richtplans ESP-Wankdorf sind überzeugt, dass das Gebiet B 7 auch langfristig ein Nutzungsprofil mit einem Schwerpunkt Arbeiten/Gewerbe aufweisen soll und damit auch mit den Zielen STEK 2016 übereinstimmt. Auch die Stadt Bern braucht kurz-, mittel- und langfristig Flächen, auf welchen das lokale Gewerbe Platz finden kann. Eine Durchmischung dieses Gewerbes mit Wohnnutzungen ist aufgrund der Belastungssituationen (Lärm, Verkehr, Gerüche, Erschütterungen etc.) potenziell konfliktreich.
93 Q 05	2.1	B 7.2	Wir sind angesichts der zentrumsnahen Lage (Tram > Bhf. Bern und Ostermundigen) nicht überzeugt, dass dem Gebiet B 7.2 langfristig nur Arbeitsflächen-, aber kein Wohnflächenpotenzial zugeschrieben wird.		Der Vorschlag zur Ausarbeitung eines Masterplans zur Gebietsentwicklung wird zur Kenntnis genommen. Im Grundsatz wird das gesamte Gebiet B 7 im Zuge einer Umsetzung der Bypass-Planung der Autobahn A6 planerisch weiterentwickelt. Dabei werden auch die Auswirkungen und planerischen Stossrichtungen auf das Gebiet B 7 mitberücksichtigt.

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
94 Q 04 Q 06	2.1	B 8	Die Allmenden sollen weiterhin einer breiten Bevölkerung zur Verfügung stehen und möglichst keine festen Möblierungen aufweisen. Ausnahme: Ein kleines Ballspielfeld für das Quartier Burgfeld auf der Kleinen Allmend wäre erwünscht. Die Anzahl Fussballfelder auf den Allmenden ist in den letzten Jahren gewachsen. Die Errichtung von zusätzlichen Feldern wird von Seite DIALOG Nordquartier abgelehnt.	A	
95 Q 05	2.1	B 8	Die Überarbeitung des Nutzungskonzepts Allmenden ist gegenwärtig in Arbeit. Die QUAV4 ist in den Arbeitsgruppen eingebunden. Zur Parkierung siehe sep. Abschnitt.	A	

## 2.4 Städtebau, Grün- und Lebensräume

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
96 Q 01	2.2	B 1	Ein öffentlicher Spielplatz/Aussenraum fehlt in diesem Gebiet. Dieses Defizit wird auch seitens Spielplatzplanung und Freiraumplanung der Stadt Bern ausgewiesen. Eine Neuüberbauung würde es ermöglichen dieses Defizit aufzuheben.	A	Wird bereits berücksichtigt, vgl. Genehmigungsinhalt Massnahme 1.
97 Q 02	2.2	B 5.1 B 8.1 B 8.2	Die Allmenden, insbesondere die Grosse Allmend sind für die Wohnquartiere im Raum Wankdorf ein sehr wichtiges Naherholungsgebiet. Seit Ende der Neunzigerjahre wurde dieser städtische Grünraum v.a. im Bereich der Vorderen Allmend scheinbarweise asphaltiert, zubetoniert und immer intensiver genutzt. Wir bedauern, dass im Zusammenhang mit der geplanten UeO Mingerstrasse die Allee zwischen dem geplanten neuen Kongresszentrum BEmotion Base und der bestehenden Ausstellungshalle gefällt und dieser Aussenraum weiterhin als flächendeckende Parkierungsfläche genutzt werden soll.	D	Die UeO Mingerstrasse/Papiermühlestrasse (BEmotion Base) ist nicht Gegenstand des Richtplans ESP Wankdorf. Mitwirkungseingaben oder allfällige Einsprachen sind im Planerlassverfahren der Überbauungsordnung zu tätigen.
98 V 13	2.2	B 5.1	Zitat aus RP-Entwurf, Seite 28 (9. Springgarten): «Der Springgarten ist Teil der wertvollen Grünraumverbindung vom Rosengarten, Schermen, bis zum Bantiger». Auch die Vordere Allmend ist Teil dieser Grünraumverbindung. Obschon der dortige Grünraum in den letzten Jahrzehnten systematisch demontiert wurde, ist doch noch ein Rest «geblieben», bzw. wurde im Zusammenhang mit der NAHA 2 neu eine Allee mit 44 Bäumen zwischen Mingerstrasse und Hinterer Allmend angelegt. Mit der UeO Mingerstrasse/Papiermühlestrasse (BEmotion Base) soll diese Allee ersatzlos beseitigt werden. Die Richtplanmassnahme 4 «NZZ-Anpassung im Gebiet Vordere Allmend» äussert sich nicht dazu.		
99 Q 06	2.1	B 5	Wir legen grossen Wert darauf, dass die Vordere Allmend ein wichtiger Teil dieses Grünzuges betrachtet wird. Das dortige Grün wäre auszubauen und nicht, wie es die UeO Mingerstrasse / Papiermühlestrasse verlangt, zu entfernen.		

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
100 Q 04	2.2	B 5	Ein wichtiger Grünraum, den es zu erhalten gilt, ist der Grünzug vom Rosengarten in Richtung Schermenweg bis zum Bantiger. Wir legen grossen Wert darauf, dass die Vordere Allmend ein wichtiger Teil dieses Grünzuges ist. Das dortige Grün wäre auszubauen und nicht, wie die Überbauungsordnung Mingerstrasse-Papiermühlestrasse es verlangt, zu entfernen.		
101 Q 03	2.2	-	Wir unterstützen die in diesem Unterkapitel vorgestellten Ziele und Massnahmen. Gerade die Allmenden aber auch Quartierplätze und -strassen sollten weiterhin Freiflächen bieten, welche niederschwellig benutzt werden können. Die Erschliessung und Zugänglichkeit der Grünflächen mit Fuss- und Velowegen ist von grosser Bedeutung.	A	Vielen Dank.
102 Q 05	2.2	-	Mit der Absichtserklärung sind wir grundsätzlich einverstanden. Zugänglichkeit und Vernetzung von zusammenhängenden und für die Wohnbevölkerung gut erreichbaren Grünräumen und der Verweis auf ökologische Aufwertung derselben sind uns äusserst wichtig. In diesem Zusammenhang bietet gerade die Kleine Allmend eine grosse Chance, wenn sie möglichst naturnah und nicht in erster Linie als Sportanlage sondern als 'Biodiversitätspool' und Naherholungsraum für QuartierbewohnerInnen begriffen wird. Auch dem vollumfänglichen Schutz der Alleen stimmen wir selbstverständlich zu.	A	Vielen Dank.
103 Q 05	2.2	-	Nicht zufrieden sind wir mit der fehlenden Grünverbindung zwischen Springgarten und Allmenden. Wir regen an, auch diesen Aspekt noch zu vertiefen. Auch die zum Teilgebiet B 7.2 geäusserten Anliegen sind z.T. städtebaulich relevant.	B	Die Freiraumvernetzung wird im bezeichneten Raum zwischen Springgarten und den Allmenden im städtischen Freiraumkonzept behandelt. Bei weiteren Planungsschritten ist ein besonderes Augenmerk auf den Charakter der Grünverbindung und seine vielfältigen Funktionen zu legen.
104 Q 06	2.2	-	Die langfristige Sicherung zusammenhängender Frei- und Grünräume im ESP Bereich östlich der Papiermühleallee ist uns äusserst wichtig. Sowohl die Allmenden als auch der Springgarten bilden ein zukünftiges Freiraumpotenzial, das nicht genügend hoch bewertet werden kann! Ein wichtiger Grünraum, den es zu erhalten gilt, ist der Grünzug, welcher den Rosengarten mit dem Schermenwald verbindet und in Richtung Bantiger weiterführt. Es darf sich dabei nicht um vereinzelte isolierte "Grüninseln" (z.B. von Verkehrsträgern und Parkplätzen umgrenzte Restflächen) handeln, sondern um einen grosszügig angeordneten zusammenhängenden und siedlungsgliedernden Raum von hohem ökologischem Wert, auch im Hinblick auf das städtische Mikroklima im Zusammenhang mit den künftig zu erwartenden Klimaveränderungen.		Es wird diesbezüglich ein Prüfauftrag formuliert. Die Karten zu Kap. 2.2 und 2.5 wurden dahingehend ergänzt.
105 Q 05 Q 06	2.2	-	Die Arbeitsgruppe Nutzungsplan Allmenden fordert im Perimeter Zirkusplatz / Hysaplatz einen Aufenthalts- und Eingangsbereich zwischen Messegelände und Grünraum der Allmenden, der für alle offen, attraktiv und vielseitig brauchbar ist. Insbesondere die neu gestaltete Fläche neben den Kunstrasenfeldern ist für eine allgemeine Nutzung weitgehend unbrauchbar. Die neue Gestaltung mit den umfangreichen Kiesflächen stösst auf breite Ablehnung. Eine Überarbeitung ist zeitnah anzustreben.	D	Die Detailgestaltung von Freiraum- und Aussenbereichen ist nicht Gegenstand des Richtplans ESP Wankdorf. Das Anliegen wird an die zuständigen Fachstellen zur Kenntnisnahme weitergeleitet.
106 V 06	2.2	-	Wir unterstützen die Realisierung von zusätzlichem Wohnraum, jedoch nicht zulasten der bestehenden Grünräume. Die Siedlungsentwicklung nach innen kann nur gelingen, wenn die Menschen auch in den verdichteten Zentren genügend Grünfläche finden. Dies gilt es bei allfälligen Überbauungen wie im Springgarten zwingend zu beachten. In diesem Zusammenhang pochen wir auch darauf, dass	A	Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen. Weder die Freiflächen der grossen, noch der kleinen Allmend werden



Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			die beiden Allmenden in ihrem heutigen Zustand erhalten bleiben und nicht noch mehr verkleinert werden. Das für die gesamte Region wichtige grüne Band zwischen Bärengraben und Bantiger inkl. der beiden Allmenden muss soweit als möglich erhalten bleiben.		durch die angestrebte Wohnraumentwicklung in ihrem Bestand konkurrenziert.
107 V 01	2.1.1 2.2	B 8	Im Rahmen der Umsetzung des Nutzungszonenplans Grosse Allmend wurden in den vergangenen Jahren zahlreiche Bäume entlang der Spielfelder gefällt. Für unsere Liga stellt das Fehlen der Bäume jedoch gerade bei sonnigen Tagen ein grosses Problem dar.	D	Die Anliegen sind nicht Gegenstand des Richtplans ESP Wankdorf. Bitte wenden Sie sich mit Ihren Anliegen an die Stadt Bern.
108 Ö 08	2.2	I 1.2	Der Ortseingang von Ittigen im Bereich der Alcardis-Garage weist ein städtebauliches Defizit auf. Eine Ergänzung mit einem blauen Strich ist richtig. Ohnehin wird die Gemeinde Ittigen das genannte Areal in den nächsten Jahren überprüfen.	A	Wird bereits berücksichtigt bzw. zur Kenntnis genommen.

## 2.5 Strassenverkehr: Infrastruktur und betriebliche Massnahmen

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
109 P 06	2.3	B 4.1b B 4.4	Mit Befriedigung haben wir zur Kenntnis genommen, dass unsere Absicht zur Entlastung des Wohnquartiers vom Schwerverkehr die Prüfung des direkten Abbiegers für LKW ab der Papiermühlestrasse auf die «AMP-Strasse» als zu prüfende Option im Richtplan aufgenommen ist. Die Abklärungen mit den betroffenen Fachstellen werden von uns weiter vorangetrieben und wir gehen davon aus, dass bis Ende 2018 ein Grundsatzentscheid in dieser Frage vorliegen wird.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
110 Q 02	2.3	B 4.1b B 4.4	Rechtsabbiegebeziehung von der Papiermühlestrasse in das Areal der CSL Behring AG: Die vorgesehene Rechtsabbiegebeziehung von der Papiermühlestrasse in das Werkareal der CSL Behring AG für LKW's ist zum Schutz der angrenzenden Wohnquartiere eine unerlässliche Massnahme. Allerdings sind wir enttäuscht darüber, dass diese Regelung nur ausserhalb der Morgen- und Abendspitzen gelten soll. Gerade in den Spitzenstunden kann der Abbieger den Knoten Guisanplatz und die Papiermühlestrasse entlasten und den Fuss- und Veloverkehr im Quartier (Schulkinder am Morgen) sicherer machen. Sollte der Rechtsabbieger während der Morgen- und Abendspitzen nicht funktionieren, verlangen wir für die LKW's ein zeitlich begrenztes Fahrregime. Die neue Abbiegebeziehung muss so gestaltet werden, dass nur zufahrtsberechtigte Fahrzeuge passieren können. Ggf. muss dies mit einem Poller oder einem automatischen Eingangstor realisiert werden. Damit soll eine mögliche neue Schleichverkehrsrouten von der Papiermühle über die Sempach in die Morgartenstrasse von Anfang an verhindert werden.	B	Sämtliche Anlieferung erfolgt über den Rechtsabbieger. Die Anlieferung findet aber ausschliesslich ausserhalb der Morgen- und Abendspitze statt (zeitliche Einschränkung für CLS). Dies wird im Richtplan präzisiert.  Für den Realisierungszeitpunkt bestehen zwei Abhängigkeiten. Einerseits muss zuerst der CSL-Erweiterungsbau erstellt werden (neue Anlieferungssituation) und andererseits sind noch Abklärungen betreffend Verkehrssicherheit und Allee ausstehend.
111 Q 04	2.3	-	Am erwähnten Rechtsabbieger für LKW aus der Papiermühlestrasse in die Areale der CLS Behring ist das Quartier sehr interessiert. Wir wünschen mit Nachdruck, dass diese Abbiegebeziehung rasch	A	

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			realisiert wird. Im Gegensatz zum RP-Entwurf möchten wir diese Lösung aber auch während der Spitzenzeiten des Verkehrs aufrechterhalten.		
112 V 13	2.3	B 4.1b B 4.4	Am erwähnten Rechtsabbieger für LKW aus der Papiermühlestrasse in die erwähnten Areale ist das umliegende Wohnquartier sehr interessiert. Wir halten mit Nachdruck fest, dass diese Abbiegebeziehung rasch realisiert wird. Im Gegensatz zum RP-Entwurf möchten wir, dass diese Einfahrtsbeziehung entweder auch während den Verkehrsspitzenzeiten funktioniert oder dass die Lieferzeiten für die LKW's auf die Zeitfenster begrenzt werden, in denen der Rechtsabbieger zur Verfügung steht.	A	
113 Q 01	2.3	B 1.3b	Die Winkelried- resp. Wankdorffeldstrasse weist bereits eine hohe Verkehrsbelastung auf. Eine Änderung der Wankdorffeldstrasse in eine Zubringerstrasse ist zu überprüfen.	D	Massnahmen wären durch die Stadt Bern zu prüfen. In eine Richtung ist der Durchgangsverkehr schon heute unterbunden. Mit zusätzlicher Signalisation «Zubringer» wird die Verkehrsmenge nicht massgeblich reduziert, da ohnehin fast nur Zubringerverkehr vorhanden ist und kaum Durchgangsverkehr.
114 Q 02	1.3 2.3	B 5.1a/b B 8.1	Die rückwärtige Erschliessung der Vorderen Allmend von der Bolligenstrasse her erachten wir für sinnvoll. Damit werden sämtliche Zu- und Wegfahrten über die «namenlose Strasse» erfolgen. Damit kann die Papiermühlestrasse und der Knoten Guisanplatz entlastet werden (S. 33). Im RP Entwurf wird festgehalten, dass die Zu- und Wegfahrten über die "namenlose Strasse" künftig limitiert, sowie die Unterbindung des Durchgangsverkehrs geprüft werden (S. 34). Wir sind der Auffassung, dass dieses Verkehrsregime nicht nur limitiert, sondern generell mit geeigneten Signalisationen und baulichen Massnahmen umgesetzt wird und nur in unumgänglichen Ausnahmesituationen verändert werden darf.  Damit die Erschliessung über die Bolligenstrasse erfolgreich umgesetzt werden kann, braucht es ein klares Ein- und Ausfahrtsverbot und bauliche Ein- und Ausfahrtsfahrtschranken von der Papiermühlestrasse in das Areal der BERNEXPO und umgekehrt. Damit wird auch die heute bei Stau häufig missbrauchte Abkürzung über die «namenlose Strasse» unterbunden. Die Zufahrt von der Bolligenstrasse auf das Areal der BERN EXPO ist nur für den Anlieferverkehr und zur Parkierung zu gestatten.	E	Die konkrete Ausgestaltung ist noch nicht bekannt. Sie muss unter Berücksichtigung der Nutzungen noch erarbeitet werden.
115 Q 02	2.3 2.7	-	Wir bezweifeln, dass der Verkehrsknoten Guisanplatz den Vorgaben des RP Entwurfes bezüglich Nutzungsverdichtungen und Verkehrsentwicklung standhalten wird. Zumindest während der Morgen- und Abendspitzen und während Zeiten mit grösseren Anlässen im Raum Guisanplatz, könnten massive Kapazitätsengpässe entstehen, die möglicherweise Rückstaus und Mehrfahrten in die Rodtmattstrasse auslösen werden. Deshalb empfehlen wir die Senkung der Nutzungsmasse und MIV-Anteile beim Modalsplit.	C	Eine Abstimmung Siedlung und Verkehr ist erfolgt. Mit dem vorgesehenen Nutzungsmass kann der Verkehr abgewickelt werden. Der MIV-Anteil am Modalsplit ist in den Betrachtungen bereits reduziert.

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
116 Q 02	2.3 2.7	-	Wir unterstützen die Prüfung der Aufhebung des Linksabbiegens für den MIV von der Rodtmatt- in die Papiermühlestrasse, wenn diese Massnahme die Umsetzung der Velohaupttroute Bern-Ostermundigen begünstigt und den Knoten Guisanplatz insgesamt entlastet.	D	Wie der Knoten optimiert wird, ist Gegenstand weiterer Abklärungen und nicht Bestandteil des Richtplans
117 Q 02	2.3 2.7	-	Allerdings geben wir zu bedenken, dass eine zügige und attraktive Ausfahrt vom Quartier weg Richtung Autobahn im Interessen der Bewohnerinnen entlang der Strassen durch das Quartier liegt. Wir befürchten nämlich, dass das Linksabbiegeverbot mehr Durchgangsverkehr und Schleichverkehr durch das Quartier generieren wird, u.a. ausgelöst durch Ausfahrten aus dem Areal des neuen Verwaltungszentrum Guisanplatz (Teilgebiet B 4.1a).	A	Wird zur Kenntnis genommen.
118 Q 02	2.3 2.7	-	Wir fordern ein Verkehrsregime, welches die Ein- und Ausfahrten aus dem Areal des Verwaltungszentrums zwingend Richtung Guisanplatz lenkt und Zu- und Wegfahrten aus oder in Richtung Rodtmattstrasse verhindert.	C	Für das Verwaltungszentrum liegt bereits ein Verkehrsgutachten vor, in welchem auch die Umlegung der Ein- und Ausfahrten enthalten sind.
119 Q 03	2.3	-	Der Durchgangsverkehr soll beschränkt und eine Verlagerung von MIV auf ÖV und FVW konsequent verfolgt werden. Die Verbesserung der Infrastruktur für Velos und Fussgänger auf der Bolligenstrasse ist nach wie vor eine wichtige Forderung von Läbige Stadt. Diese wurde bereits in der Vereinbarung von 2007 zwischen VCS Regionalgruppe Bern, Pro Velo und Läbige Stadt und dem Kanton Bern festgehalten. Die Öffnung von gewissen Strassen für den Verkehr (z.B. Schermenweg / Milchstrasse) werden kritisch betrachtet. Es sollen keine zusätzlichen Kapazitäten für den Strassenverkehr geschaffen werden.	C	Um die Funktionalität heute wie auch in Zukunft gewährleisten zu können, wird ein umfassendes Verkehrsmanagement-System betrieben, welches insbesondere folgende Grundsätze beinhaltet: eine aktive Stauraumbewirtschaftung (Steuerung, Dosierung), die Priorität von Bus und Tram, die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr, die Verhinderung von Rückstaus auf die durchgehenden Autobahnspuren („Stammstrecke“) sowie der Schutz der Wohnquartiere. Die Kapazität des Strassennetzes wird mit den Massnahmen des Verkehrsmanagement-Systems hingegen nicht erhöht. Die Leistungsgrenzen des Gesamtsystems werden durch die technischen Möglichkeiten der Verkehrsknoten gegeben.
120 Q 04	2.3	-	Der DIALOG fordert, dass Verkehrsoptimierungen im Raum Guisanplatz bis zum Umbau Bolligenstrasse vorerst unterbrochen werden. Erst nachdem die Bolligenstrasse neugestaltet worden ist, sollte mit der Optimierung des Guisanplatzes begonnen werden. Insbesondere ist das Verkehrsaufkommen im Bereich Neubau Guisanplatz 1 zu berücksichtigen und das Quartier vor unnötigem Mehrverkehr zu schützen (Mobilitätsmanagement).	E / A	Der Hinweis wird an die weiterfolgenden Planungen weitergegeben. Zum Guisanplatz 1 liegt ein Verkehrsgutachten vor. Der tiefe MIV-Anteil gemäss Verkehrsgutachten ist bereits mit den verschärften Vorgaben des Richtplans kompatibel.
121 Q 05	2.3	-	Die Analyse ortet die aktuellen Probleme bei der begrenzten Kapazität der Papiermühleallee und dem Knoten Guisanplatz. Es steht dort ebenso der Satz: „Ausserdem muss gewährleistet werden, dass allfällig geschaffene Reserven nicht sogleich durch eine Zunahme des Durchgangsverkehrs	C	Um die Funktionalität heute wie auch in Zukunft gewährleisten zu können, wird ein umfassendes Verkehrsmanagement-System betrieben, welches insbesondere folgende

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			aufgefüllt werden“. Dies soll durch ein umfassendes Verkehrsmanagement und Stauraumbewirtschaftung (PUN etc.) erreicht werden. Es ist nicht das erste Mal, dass wir an dieser Stelle darüber diskutieren, ob mit einem reibungslosen Verkehrsfluss nicht gerade die falschen Anreize geschaffen werden.		Grundsätze beinhaltet: eine aktive Stauraumbewirtschaftung (Steuerung, Dosierung), die Priorität von Bus und Tram, die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr, die Verhinderung von Rückstaus auf die durchgehenden Autobahnspuren („Stammstrecke“) sowie der Schutz der Wohnquartiere. Die Kapazität des Strassennetzes wird mit den Massnahmen des Verkehrsmanagement-Systems hingegen nicht erhöht. Die Leistungsgrenzen des Gesamtsystems werden durch die technischen Möglichkeiten der Verkehrsknoten gegeben.
122 V 13	2.3	-	Wir begrüßen die im RP-Entwurf aufgeführten Verstärkungen des Verkehrsmanagements, insbesondere die Dosierung des Verkehrs. Es darf jedoch als Zielsetzung nicht nur soviel Verkehr ins (Strassen-)System hineinfahren, wie dieses rein technisch verarbeiten kann, sondern muss sich auch am Quartierschutz orientieren. Wichtig wäre für uns eine andere Art von «Dosierungen», wie wir sie etwa für den Guisanplatz wünschen: Die Einfahrten von der Papiermühlestrasse (Rechtsabbieger stadteinwärts in die Rodtmattstrasse) und die Gradeausbeziehung von der Mingerstrasse in die Rodtmattstrasse müsste generell durch lange Rotphasen unattraktiv gestaltet werden. Das wäre echter Quartierschutz und würde zum Teil die langjährigen Versprechungen an das Quartier erfüllen, den Ausstellungsverkehr vom Quartiernetz abzutrennen. Entsprechend müssten analoge Steuerungen vom Wankdorfplatz aus in Richtung Winkelriedstrasse realisiert werden.	C	Bezüglich Quartierschutz sind verschiedene Massnahmen im Richtplan enthalten: U. a. die Optimierung am Guisanplatz, das Bestreben, den Verkehr auf dem «Allmend-Ring» flüssig abzuwickeln, die Entlastung von Schwerverkehr mit dem Rechtsabbieger Papiermühlestrasse sowie ein besseres und immer verfügbares Parkierungsangebot Bernexpo, um den Such-/Schleichverkehr zu verhindern.
123 Q 05	2.3	-	Korrektur Bolligenstrasse Nord und Umbau Anschluss Wankdorf: Wir haben uns – siehe Abschnitt 1 – diesbezüglich und auch bezüglich PUN zu einer pragmatischen Haltung durchgerungen – insbesondere auch deshalb, weil durch Entflechtungen des MIV auch der Fuss- und Veloverkehr deutlich sicherer wird. Wir erwarten aber, dass die Verkehrslenkungsmassnahmen in jedem Fall die Wohnquartiere schützen sowie ÖV und Langsamverkehr priorisieren. Was wir dafür ebenfalls verlangen, ist der Rückbau der A6 im Bereich Ostring zu einer echten Stadtstrasse und die Reduktion auf lediglich zwei Spuren.	D	Der Bypass Bern-Ost (A6) und damit verbunden der Rückbau der A6 im Bereich Ostring zu einer Stadtstrasse sind nicht Teil des Richtplans, sondern liegen in der Zuständigkeit des ASTRA.
124 Q 05	2.3	-	Öffnung Schermenweg / Milchstrasse: Wir halten an der bisherigen partiellen Einbahnlösung fest. Es ist nicht sinnvoll, dass das Verkehrsproblem Bernstrasse durch Belastung bestehender Wohnquartiere im Burgfeld gelöst wird. Sankt Florian lässt grüssen.	C	Aus Sicht des ESP Wankdorf entstehen durch die Öffnung des Schermenwegs Ost und/oder der Milchstrasse keine zusätzlichen Kapazitäten. Der Knoten Schermenweg/Bolligenstrasse bleibt das leistungsbestimmende Element.
125 V 13	2.3	-	Öffnung Schermenweg/Milchstrasse: Wir befürchten dadurch eine Komfortsteigerung für den MIV und damit generell Mehrverkehr. Wir bekämpfen diese Öffnung. Wir empfehlen der Gemeinde Ostermundigen, die dort entstehenden	C	

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			Verkehrs Probleme mit wirksamen Verkehrsbeschränkungen an den Problemorten zu lösen, statt den Verkehr umzulenken.		
126 V 13	2.3	-	Wir vermissen eine stärkere Gewichtung des Fokus Schwerverkehr. Eine verdichtete Nutzung des ESP Wankdorf wird Zulieferverkehr nach sich ziehen. Dessen Handhabung muss aus unserer Sicht im Konzept detailliert berücksichtigt werden.	D	Die Hauptanliegen des Richtplans liegen nicht im Schwerverkehr, sondern in der übergeordneten Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Der Schwerverkehr ist anteilmässig gering. Der grösste Teil des Verkehrsaufkommens wird durch Einwohner und Arbeitsplätze verursacht.
127 V 03	2.3	-	Beim Thema Verkehrssicherheit liegt der Fokus des Konzepts auf dem Langsamverkehr. Dadurch wird nur ein Teil der Verkehrsteilnehmer abgedeckt. Der Einbezug alle Verkehrsträger ist jedoch unserer Ansicht nach ein wesentlicher Faktor für eine nachhaltige Steigerung der Sicherheit im Strassenverkehr, was im Interesse aller Beteiligten ist.	A	Bei den MIV-Infrastrukturmassnahmen ist die Verkehrssicherheit auch ein Thema. Es wird eine Steigerung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden angestrebt. Für den Fuss- und Veloverkehr wird am meisten gemacht, u. a. auch durch Entflechtungen zum Schutz für Velofahrende. Die Entflechtung MIV/Veloverkehr führt auch zu Verbesserungen für den MIV. Die Entflechtung am neuen Autobahnanschluss Wankdorf macht die Situation für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer
128 V 06	2.3 2.4 2.5	-	Wir verlangen, dass die Verkehrsverlagerung auf den öffentlichen Verkehr sowie den Langsamverkehr weiter umgesetzt wird. Wir begrüssen, dass der Richtplan offenbar auch in diese Richtung geht. Projekte wie der Umbau des Anschlusses Wankdorf und die Umnutzung der Pannestreifen lassen uns allerdings zweifeln, wie konsequent die Verlagerung angegangen wird. Mit solchen Vorhaben zum Ausbau der MIV-Kapazität wird nur noch mehr Verkehr angezogen anstatt diesen zu vermeiden. Stattdessen erwarten wir, dass der ÖV-Ausbau und die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs weiter vorangetrieben werden.	C	Die im Richtplan aufgezeigten MIV-Massnahmen erhöhen die Kapazität für den MIV nicht. Stattdessen dienen sie hauptsächlich dazu, das Strassennetz zu stabilisieren und die Quartiere vor Verkehr zu schützen.
129 V 09	2.3	-	Wir bezweifeln, dass die Temporeduktionen die angestrebte lärmindernde Wirkung zeigen. Zudem besteht bei der Einführung von Tempo 30 auf dem Basisnetz die Gefahr, dass diese nicht nur situativ vorgenommen wird wie im Richtplan vorgesehen, sondern dass sich der Effekt verselbständigt, sprich dass aus politischen statt aus rationalen Verkehrsgründen flächendeckend das Tempo reduziert wird. Die SVP Kanton Bern lehnt derartige Entwicklungen entschieden ab. Der Richtplan ist dahingehend anzupassen, dass Temporeduktionen nur dort eingeführt werden können, wo dies aus Verkehrsgründen objektiv sinnvoll ist und nicht der politisch begründeten Verkehrsverhinderung/-behinderung dient.	A	Wird zur Kenntnis genommen. Im Richtplan gibt es keine Massnahmen zu Geschwindigkeitsveränderungen. Was textlich wiedergegeben wird, sind Inhalte des Stadtentwicklungskonzepts (STEK).
130 V12 V14	2.3	-	Sämtliche Infrastrukturmassnahmen zur Erhöhung der Strassenkapazitäten, welche dem MIV dienen, sind zu streichen (Korrektion Bolligenstrasse Nord, neuer Anschluss Wankdorf, Pannestreifen-Umnutzung, Öffnung Schermenweg/Milchstrasse).	C	Um die Funktionalität heute wie auch in Zukunft gewährleisten zu können, wird ein umfassendes Verkehrsmanagement-System betrieben, welches insbesondere folgende Grundsätze beinhaltet: eine aktive

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			<p>Begründung: Die Kapazitätsausbauten werden heutige Engpässe beseitigen und damit Reserven im Strassennetz generieren. Diese Reserven werden durch zusätzlichen Verkehr jedoch wieder konsumiert, was insgesamt zu einem Verkehrswachstum führen wird. Auf diese Gefahr wird im Zusatzbericht Verkehr hingewiesen, ohne jedoch eine Gegenmassnahme vorzuschlagen. Solange das prognostizierte Verkehrswachstum zur Überschreitung von Immissionsgrenzwerten führen wird, dürfen keine zusätzlichen Kapazitäten geschaffen werden.</p>		<p>Stauraumbewirtschaftung (Steuerung, Dosierung), die Priorität von Bus und Tram, die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr, die Verhinderung von Rückstaus auf die durchgehenden Autobahnspuren („Stammstrecke“) sowie der Schutz der Wohnquartiere. Die Kapazität des Strassennetzes wird mit den Massnahmen des Verkehrsmanagement-Systems hingegen nicht erhöht. Die Leistungsgrenzen des Gesamtsystems werden durch die technischen Möglichkeiten der Verkehrsknoten gegeben.</p>
131 V 15	2.3	-	<p>Wir können Beteuerungen keinen Glauben schenken, wonach neue Verkehrsinfrastruktur keine Kapazitätssteigerung für den MIV bewirken soll. Beispiel Planung Anschluss Wankdorf, in Verbindung mit Bolligenstrasse Nord. Schon beim Projekt Wankdorfplatz wurden wir enttäuscht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es war geplant, die Autobahneinfahrt Richtung Zürich bei der Papiermühlestrasse aufzuheben. Nun ist sie im Dauerbetrieb und eine stetige Gefahrenstelle für den Veloverkehr.</li> <li>• Mit dem bekanntlich nie eingelösten schriftlichen Versprechen zum Thema Bolligenstrasse Süd erkaufte sich der Kanton den Rückzug einer Beschwerde gegen die erstinstanzliche Baubewilligung.</li> </ul> <p>Diese allfällige „Problemlösung“ nun an das Ausbauprojekt Wankdorfknoten zu delegieren, finden wir unredlich.</p>	A	<p>Im genehmigten Strassenplan des Projektes Wankdorfplatz war und ist keine Aufhebung der Autobahneinfahrt Richtung Zürich vorgesehen. Zudem liegen die Autobahneinfahrt und -ausfahrt an der Papiermühlestrasse Nord im Eigentum vom ASTRA und somit in dessen Zuständigkeitsbereich.</p> <p>Die erwähnte Planungsvereinbarung zwischen Kanton und Stadt Bern war Auslöser der umfangreichen "Testplanung Raum Wankdorf" mit partizipativem Begleitprozess.</p> <p>Im Rahmen der jährlich stattfindenden Gespräche mit den Vertretern der Vereinbarung Wankdorfplatz wurde und wird die Bolligenstrasse Süd regelmässig thematisiert. Wie an diesen Gesprächen festgehalten, wird für die Bolligenstrasse Süd aufgrund der Besitzverhältnisse und Zuständigkeiten im Rahmen des Projektes "Umgestaltung Gebiet Anschluss Wankdorf" eine Lösung erarbeitet.</p>
132 P 07	2.3	B 1.1	<p>Die Stauffacherstrasse findet als wichtiger Verkehrsraum weder Berücksichtigung noch Erwähnung. Sie stellt aber insbesondere auch unter Berücksichtigung der nachfolgend genannten Lastwagensperre ein wichtiges Erschliessungselement dar. Begleitende Massnahmen fehlen vollständig.</p>	D	<p>Die Stauffacherstrasse Nord ist unbestritten wichtig für die Erschliessung des Gewerbegebiets Stauffacherstrasse. Im Richtplan sind wichtige Erschliessungselemente jedoch nicht speziell gekennzeichnet. Siehe auch Eingabe Nr. 133.</p>
133 P 07	2.3	B 1.1	<p>Im Bereich Stauffacherbrücke wird gemäss Karte zu Kapitel 2.3 eine Durchfahrtsperre für LKWs ausgewiesen. Eine solche Einschränkung wird von RUAG Real Estate AG aufgrund der bereits bestehenden wie auch künftig vorgesehenen Nutzung im Business Park Bern nicht akzeptiert.</p> <p>Auch künftig werden Anlieferungen mit Lastwagen aufgrund der weiterhin angestrebten teilweise gewerblichen Nutzung möglich sein müssen. Mit dem auf derselben Karte eingezeichneten neuen Abbieger/Autobahnanschluss ab Stauffacherstrasse erscheint ein solches Durchfahrtsverbot nicht</p>	B	<p>Die Durchfahrtsperre für LKW entspricht der Massnahme B2 des Teilverkehrsplans MIV Stadtteil 5, den der Gemeinderat der Stadt Bern am 16. Okt. 2013 beschlossenen hat. Der Gemeinderat behält sich die Möglichkeit offen, bei Bedarf die Stauffacherstrasse Süd und die Winkelriedstrasse vom durch das Gewerbegebiet Stauffacherstrasse Nord induzierten Lw-Verkehr zu entlasten. Die Erschliessung der</p>

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			vereinbar. Die Durchfahrtsperre LKW Stauffacherstrasse ist zu streichen. Ggf. müssst die Zufahrt zum Areal gestattet sein.		<p>Areale ab Autobahn und Kantonsstrasse bleibt über die Papiermühlestrasse Nord gewährleistet.</p> <p>Auf der Karte in Kap. 2.3 wird die Durchfahrtsperre nicht mehr dargestellt. Das Prüfen der Notwendigkeit einer Durchfahrtsperre wird neu in Kap. 2.7 «Verträglichkeit: Wirtschaft, Umwelt, Bevölkerung» bei den Massnahmen als Prüfauftrag für die Stadt (Daueraufgabe) aufgeführt.</p>

## 2.6 Öffentlicher Verkehr: Linien, Angebot und Haltestellen

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
134 Q 03	2.4	-	Läbigi Stadt unterstützt das Ziel, den öffentlichen Verkehr auszubauen gerade im Hinblick auf die Reduktion des MIV. Diesbezüglich wird auch die Verbesserung des Angebots der Tangentiallinien begrüsst.	A	Vielen Dank. Wird zur Kenntnis genommen.
135 Q 04	1.2 2.4	-	Der Ausbau der ÖV-Linien wird im Richtplan erwähnt und gefordert, ohne dass gleichzeitig klare Ziele definiert werden. Der Richtplan muss zwingend die optimalen Richtungen der ÖV-Anbindungen verlangen und regeln.	B	Alle ÖV-Massnahmen dienen nicht nur den Interessen des ESP Wankdorf, sondern sind darüber hinaus auch mit den übergeordneten Planungsinstrumenten RGSK Bern-Mittelland und kantonalen Angebotskonzept abgestimmt.
136 Q 04	1.2 2.4	B 1	Die Umsetzbarkeit, den Bahnhof Wankdorf längerfristig als zweiten Hauptbahnhof zu definieren, soll noch einmal eingehend und detailliert geprüft werden. Die Perrons des Bahnhofs Wankdorf sind aktuell zu kurz, um Schnellzüge halten zu lassen. Der ÖV wird in den kommenden Jahren aber massiv zunehmen und notwendige Änderungen lassen zu lange auf sich warten. Wir fordern, dass der Richtplan dahingehend überarbeitet wird. Der Bahnhof Wankdorf muss im ESP eine zentrale Rolle spielen und soll den Hauptbahnhof Bern künftig entlasten.	D	Der Richtplan ESP Wankdorf ist nicht das richtige Instrument für ein Fernverkehrsangebotskonzept. Im Rahmen einer langfristigen S-Bahnplanung wird die Stärkung der Stadtbahnhalte jedoch geprüft. Die Kompetenz und die Finanzierung für entsprechende Infrastrukturausbauten (bspw. Perronverlängerungen) liegen beim Bund.
137 Q 04	2.4	B 1	Die Anpassungen der Perrons an das Behindertengleichstellungsgesetz wird unterstützt, auch die Perron-Verlängerung auf der Seite des Max-Daetwyler-Platzes. Jedoch wird mit diesen Massnahmen nicht erreicht, was der DIALOG fordert, nämlich auch Schnellzüge im Wankdorf halten zu lassen, um die ÖV Verbindung Bern-Nordquartier zu entlasten. Wir fordern darum Anpassung der Perron-Längen, so dass Schnellzüge künftig halten können.		
138 Ö 08	2.4	-	Die ÖV-Erschliessung ist, wie richtig erkannt, laufend zu verbessern. Gesteuert wird diese durch das regionale Angebotskonzept bzw. den kantonalen Angebotsbeschluss und die kantonale Planung der S-Bahn. Wir halten fest, dass die Verlängerung der Linie 41 nach Zollikofen bereits in das Grundangebot aufgenommen wurde. Aus unserer Sicht ist es auch wichtig, dass die Taktverbesserungen der S7 mit dem Angebot der Linien 40/41 harmonisieren.	A	Wird zur Kenntnis genommen.

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
139 V 09	2.4	-	Der Ausbau des Angebots und der Frequenz des öffentlichen Verkehrs ist aus Sicht der SVP Kanton Bern begrüssenswert und gerade auch im Hinblick auf die angestrebte Nutzungskonzentration sinnvoll.	A	Vielen Dank. Wird zur Kenntnis genommen.
140 V 11	2.4	B 1	Die Papiermühlestrasse muss insbesondere in Stadionnähe mit geeigneten Massnahmen beruhigt werden, um das Tramangebot nicht zu gefährden. Es kann nicht sein, dass die Trams der Linie 9 während Spielen nicht mehr zwischen Guisanplatz und S-Bahnhof Wankdorf verkehren, weil der ÖV im Stau steht. Auch die Verlegung der Haltestelle in die Papiermühlestrasse befürworten wir: Der Fussweg zum Stadion verkürzt sich, wenn man vom Hauptbahnhof her anreist, und die stark überlastete Guisanplatz-Kreuzung muss nicht von jedem Tram zweimal befahren werden.	A	Mit dem Verkehrsmanagement und den Infrastrukturmassnahmen wird die Leistungsfähigkeit des Allmend-Rings stabilisiert und der Verkehr von Papiermühlestrasse auf die Bolligenstrasse verlagert
141 Q 02	2.3 2.4 2.5	-	Die vorgesehene Optimierung der Tramanmeldung an der LSA Guisanplatz und die Verlegung der Haltestellen der Tramlinie 9 in die Papiermühlestrasse begrüssen wir. Damit können im Normalbetrieb die Fahrzeiten auf der Tramlinie verkürzt werden, was den Trampassagieren zugutekommt. Allerdings sind mit der neuen Haltestelle künftig die Velos auf der Papiermühlestrasse beeinträchtigt. Es muss nach einer velofreundlichen Haltestellenlösung gesucht werden.	D	Die genaue Umsetzung der Haltestelle ist grundsätzlich Sache der Stadt. Velofreundliche Haltestellenlösungen entsprechen aber ohnehin der Strategie der Stadt
142 Q 04	2.4	-	Die Verschiebung der Tramhaltestation Guisanplatz wird gefordert, jedoch muss die Station so gewählt werden, dass nicht zwei Stationen innert paar 100 Meter angeordnet sind. Eine allfällige Zusammenlegung der neuen Station BEMotion und Stade de Suisse Wankdorf muss zwingend geprüft werden.	C	Aufgrund der starken Frequentierung der Haltestellen Guisanplatz und Wankdorf Center haben beide Haltestellen ihre Legitimation.
143 V 11	2.4	-	Die verschiedenen kleinen Buslinien werden bei Spielen im Stade de Suisse Wankdorf und anderen Grossveranstaltungen gut frequentiert. Hier gilt es Sorge zu tragen, dass die Attraktivität gesteigert wird sowie das Angebot erhalten bleibt.	A	Wird bereits berücksichtigt.
144 V 13	2.4	-	Wir sind mit diesem Kapitel einverstanden. Insbesondere wird die Verstärkung des Fahrplans auf der Linie 9 (RP-Entwurf S. 40) durch uns sehr begrüsst. Da bereits im Laufe des nächsten Jahres neue Verwaltungsgebäude des Bundes am Guisanplatz 1 in Betrieb gehen, drängt sich diese Massnahme bereits ab Mitte 2019 auf. Zudem sind die Kurse, wie teilweise schon heute üblich, nicht nur während den Hauptverkehrszeiten, sondern insbesondere auch während Grossveranstaltungen verdichtet zu führen, notfalls auch mit Zusatzbussen.	A	Vielen Dank. Wird zur Kenntnis genommen.



**2.7 Fuss- und Veloverkehr**

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
145 Q 01	2.5	B 1	Ein Übergang (Brücke oder Tunnel) zur gegenüberliegenden Seite des Gleises mitdenken, um die Quartiere zu verbinden und somit die nicht motorisierte Erreichbarkeit von Gewerbe, Grünfläche usw. erhöhen.	A	Wird bereits berücksichtigt vgl. Kap. 2.5 Fuss- und Veloverkehr, 2. Verbesserung LV-Erschliessung S-Bahnstation Wankdorf
146 Q 02	2.5	B 8	Zur besseren Erreichbarkeit der Kleinen Allmend empfehlen wir in Kapitel 2.5 (S. 46) des RP-Entwurfes zusätzlich die Erwähnung einer Fuss- und Velowegverbindung von der Papiermühlestrasse/Stade de Suisse Richtung Kleine Allmend.	C	Eine verbesserte Anbindung der Allmend erfolgt sowohl von der Seite Papiermühlestrasse als auch über die neue Langsamverkehrsbrücke
147 Q 03	2.5	-	Wie im Richtplan beschrieben, herrscht im Hinblick auf Fuss- und Veloverkehr grosser Handlungsbedarf. Läubigi Stadt begrüsst, dass dies erkannt wurde. Die Erschliessung der S-Bahnstation Wankdorf, sowie die Umgestaltung des Knotens Bolligenstrasse / Schermenweg für Velos und Fussgänger und die im STEK 2016 vorgesehenen Velohaupttrouten haben für Läubigi Stadt hohe Priorität. Weiter sollte das Kasernenareal parallel zur Papiermühlestrasse durchlässiger werden für den Langsamverkehr. Das formulierte Ziel, dass Strassen und Plätze hindernisfrei sein und eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen sollen wird unterstützt. Dafür sind Durchgangsverkehr und Parkplatzzahl zu beschränken. Die hohe Aufenthaltsqualität soll auch durch unverbaute Freiräume angestrebt werden.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
148 Q 04	2.5	B 1	Die Unterführung beim Bahnhof Wankdorf muss so gebaut werden, dass Fanmärsche direkt vom Bahnhof Wankdorf ins Stade de Suisse Wankdorf geführt werden können. Eine Unterführung der Winkelriedstrasse sollte ernsthaft geprüft werden.	E	Bei der Projektierung der neuen Unterführung und Perronzugänge beim Bahnhof Wankdorf müssen die Sicherheitsaspekte der Fanmärsche/-trennung von den verantwortlichen Organen berücksichtigt werden. Eine Verlängerung der Unterführung der Winkelriedstrasse bis in die Sempachstrasse hinein ist für die Fantrennung bei Risiko-Fussballspielen nicht zielführend und unverhältnismässig.
149 V 11	2.5	B 1 B 3	Wir sind daran interessiert, dass der S-Bahnhof Wankdorf im (ursprünglich angedachten) Sinn eines Event-Bahnhofs weiterentwickelt wird. Dazu gehört auch das Regime des Fananmarschs, der mit der geplanten Personen-Unterführung, allenfalls unter der Winkelriedstrasse durch, verbessert werden könnte, nicht zuletzt auch, um den Sicherheitsaufwand zu redimensionieren.		
150 Q 04	1.2 2.5	B 1	Die Unterführung beim Bahnhof Wankdorf wird grundsätzlich unterstützt. Diese soll aber primär die Aufgabe haben, den Personen von und zu den Perrons eine rasche Verbindung zu ermöglichen. Der Veloverkehr kann entweder durch diese Unterführung oder aber, per Überführung, an einen alternativen Ort gelenkt werden. Genügend Sicherheit, insbesondere durch bauliche Massnahmen und Kapazitäten, müssen für Fussgänger und Velofahrer gewährleistet sein.		
151 Q 05 Q 06	2.5	-	Wir stimmen bei, dass es beim Fuss- und Veloverkehr noch grosses Verbesserungspotenzial gibt. Die Aufhebung von Trennwirkung durch übergeordnete Verkehrsachsen in und zwischen Quartieren ist wichtig. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hinterer Schermen – Grosse Allmend durch Autobahn</li> <li>• Grosse Allmend – Kleine Allmend durch Autobahn</li> <li>• Fehlende Verbindung aus dem Burgfeldquartier über die Allmenden ins Nordquartier (via Stade de Suisse)</li> </ul>	A	Wird zur Kenntnis genommen  Über die neue Langsamverkehrsbrücke beim Anschlussknoten sowie durch die Korrektur Bolligenstrasse entstehen bessere oder neue Verbindungen Hinterer Schermen – Grosse Allmend und Grosse Allmend – Kleine Allmend.

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Galgenfeld – Zentweg / Burgfeld durch Bahntrasse (Güterzubringer)</li> <li>Fehlende Verbindung Bolligenallee – Papiermühleallee beim NPZ</li> <li>Fehlende, "hindernisfreie" Verbindung Schulanlage Bitzios – Bushaltestelle Galgenfeld – Bolligenstrasse Süd – Breitenrain</li> <li>Fehlende, öffentliche und rechtlich gesicherte Verbindung Rosengarten – Mingerstrasse – Grosse/Kleine Allmend</li> </ul>		Ist mit Massnahme 6.5 abgedeckt Ist mit Massnahme 6.1 abgedeckt Ist mit Massnahme 6.2 abgedeckt
152 Q 05 Q 06	2.5	-	Velo- (und Fussgänger-)route im Bereich Zentweg / kleine Allmend: Wir wiederholen die Stellungnahme QUAV4 / IGA zum Velonetz vom 25.08.2017 (Auszug): Anstelle oder ergänzend zur einer Führung via Mittelholzerstrasse und Zentweg beantragen wir <ul style="list-style-type: none"> <li>den Bewirtschaftungsweg, welcher die Kleine Allmend diagonal quert, als Fuss-/ Veloweg für «Ganzjahresbetrieb» aufzuwerten.</li> <li>den Anschluss via Personenüberführung Bolligenstrasse auf die grosse Allmend.</li> <li>den Veloverkehr und den LKW-Verkehr zwischen Waldegg (Ostermundigenstrasse) und der Bolligenstrasse auf je separaten Fahrbahnen zu führen,</li> <li>die Trasse des Geleises entweder als Veloweg oder als Fahrbahn für den Schwerverkehr herichten</li> </ul>	D	Die aufgeführten Massnahmen widerspiegeln die Massnahmen der Stadt Bern gemäss ihren Planungsinstrumenten. Im Richtplan sind keine zusätzlichen Massnahmen vorgesehen.
153 Q 05 Q 06	2.5	B 8.1	Veloroute und Fussweg über die grosse Allmend im Bereich Hyspaplatz: Der Weg muss ganzjährig und auch im Fall von Anlässen, Ausstellungen etc. geöffnet sein.	B	Das Anliegen ist im Richtplan Fussverkehr (Massnahme 4.17) und im Masterplan Veloverkehr (Netzplan) enthalten. Die Stadt sucht zurzeit im Projekt «Neuordnung Allmenden» zusammen mit den Quartieren nach entsprechenden Lösungen. Die Massnahme 6.4. wird ergänzt: Attraktivierung Zugang Grosse Allmend und BERNEXPO ab Papiermühlestrasse <u>sowie ganzjährige Verbindung via Hyspaplatz zur Kleinen Allmend.</u>
154 Ö 08	2.5	-	Die vorgeschlagenen Massnahmen halten wir für zweckmässig. Insb. die neue Fuss- und Veloführung im Bereich Hinterer Schermen-Bolligenstrasse begrüssen wir ausserordentlich. Sie vervollständigen das Netz zwischen Ittigen, Bern und Ostermundigen.	A	Vielen Dank. Wird zur Kenntnis genommen.
155 V 11	2.5	Raum Wankdorf	Verbesserungsmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr im Umfeld des Stade de Suisse sind weiterhin grosse Beachtung zu schenken.	A	Wird bereits berücksichtigt.
156 V 12 V 14	2.5	B 4	Bei den Massnahmen Langsamverkehr ist eine nordwest-südost-Verbindung durch das Kasernen-Areal aufzunehmen. Begründung: Die Durchlässigkeit des Kasernen-Areals soll in die parallele Richtung zur Papiermühle-Strasse verbessert werden. Genauso nötig ist jedoch eine attraktive Fuss- und Veloverbindung in die	B	Als Fussweg ist die Verbindung durch das Kasernenareal quer zur Papiermühlestrasse bestehend. Das Weiterführen bis zur Bolligenstrasse (Massnahme 6.1) entspricht den Bestrebungen des Richtplans Fussverkehr (Massnahme 4.16). Die Verbindung ist im Masterplan Veloverkehr

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			andere Richtung, da diese für den Langsamverkehr eine Alternative darstellt den unattraktiven Guisan-Platz zu umfahren.		(Netzplan) jedoch nicht als Veloroute enthalten. Die Stadt prüft zurzeit zusammen mit dem Kanton Massnahmen, um den Guisanplatz für den Veloverkehr zu verbessern (Velo-hauptroute Bern – Ostermundigen). Anpassung: Der Pfeil zu Massnahme 6.1 wird bis über Massnahme 6.3 hinaus verlängert. Zudem wird der orange Pfeil in der Karte Kap. 2.2 sinngemäss ebenfalls angepasst.
157 V 13	2.5	-	Wir zitieren aus Seite 47: «Die Trennwirkung der Strassen wird dank guter Strassengestaltung vermindert, die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Plätze und der Strassenräume wird verbessert». Wir unterstützen entsprechende gestalterische Massnahmen selbstverständlich. Wir halten jedoch fest, dass heute für diese Zwecke zusätzlich ein wirksames und zudem günstigeres Mittel zur Verfügung steht: Tempo 30 an allen Strassen mit hoher Wohndichte. Im ESP-Perimeter wäre dies der Fall für die Papiermühlestrasse vom Rosengarten bis Einmündung Kasernenstrasse, bei einem Stück Rodtmattstrasse, und bei einem Stück Winkelriedstrasse Zitat Seite 47 unten: «Die neue Querung Wankdorf (Ersatz heutige Passerelle S-Bahnhaltestelle) ist für das Velo befahrbar auszugestalten ...». Das unterstützen wir in dem Sinne, dass die Massnahme prioritär umgesetzt wird. Auch die Verbesserung der Veloparkierung an der S-Bahnstation unterstützen wir ausdrücklich. Zum «quartierverbindenden Wegnetz» (Fusswege) können wir uns noch nicht äussern, weil wir seit Jahren auf den Richtplan Fussverkehr warten.	D / A	Die Umsetzung von Tempo 30 liegt in der Zuständigkeit der Stadt Bern. Wird zur Kenntnis genommen.
158 V 15	2.5	-	Selbstverständlich begrüssen wir alle Fördermassnahmen und Netzlückenschliessungen für den Veloverkehr. Insgesamt sind wir aber enttäuscht. Einzelne Projekte könnten aber auch als „nur Schadensbegrenzung“ aufgrund von andern „Verkehrsförderungsmaßnahmen“ gesehen werden. <ul style="list-style-type: none"> <li>• So setzen wir bei den Genehmigungsinhalten des Richtplans insb. hinter Punkt 1 (Autobahnknoten, S. 50) ein grosses Fragezeichen.</li> <li>• Demgegenüber ist in der Karte mit dem verbindlichen Richtplaninhalt (S. 52) das Ziel eines Netzes noch nicht erkennbar.</li> </ul> Wir erwarten deutliche Konkretisierungen und auch Verbesserungen.	A	Wird zur Kenntnis genommen. Auf der Karte werden nur neue Elemente dargestellt, aber nicht das Gesamtnetz
159 V 15	2.5	-	Gemäss Grafik im Zusatzbericht Verkehr Seite 41+42 sind in der Morgen- bzw. Abendverkehrsspitze vom Guisanplatz in die Rodtmattstrasse 1010 bzw. 1270 Autos zu erwarten. Dies entspricht rund 20 Autos / Minute. Beim Breitenrainplatz fahren diese in eine T20 Begegnungszone. Die Kapazität ist dort stark vermindert, was zu einem Rückstau auf der ganzen Länge führen würde und auch den Veloverkehr behindert. Auf dieser Achse fährt auch das Tram im Mischverkehr.	A	Der Verkehr von CSL Behring, aus dem Verwaltungszentrum und der Quartierverkehr sind in diesen Werten enthalten. Das Verkehrsaufkommen am Breitenrainplatz ist dementsprechend geringer.
160 V 15	2.5 2.3 2.4	-	Im Richtplan sehen wir folgenden Widerspruch im Zusammenhang mit dem Verkehrsmanagement: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapitel «2.3 Strassenverkehr: Infrastruktur und betriebliche Massnahmen» auf Seite 32: «...wird ein umfassendes Verkehrsmanagement-System betrieben, welches insbesondere folgende Grundsätze beinhaltet: eine aktive Stauraumbewirtschaftung (Steuerung, Dosierung), die</li> </ul>	A	Wird zur Kenntnis genommen. Die Ausführungen sind korrekt. Eine detaillierte Abstimmung Fuss-/Veloverkehr und öffentlicher Verkehr ist

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurtei- lung	Bemerkung
			<p>Priorität von Bus und Tram, die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr, die Verhinderung von Rückstaus auf die durchgehenden Autobahnspuren („Stammstrecke“) sowie der Schutz der Wohnquartiere.»</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kapitel «2.4 Öffentlicher Verkehr: Linien, Angebot und Haltestellen» «5. ÖV-Priorisierung Im Rahmen der Strassenbau- und Betriebskonzepte ist der öffentliche Verkehr so weit als möglich und in Analogie zur entsprechenden im STEK 2016 definierten Maxime zu priorisieren.»</li> <li>• Kapitel «2.5 Fuss- und Veloverkehr» steht auf Seite 47:</li> <li>• «Der Veloverkehr erhält im Stadtraum und im Verkehrsablauf (Verkehrsmanagement) entsprechend der Gesamtkonzeption gezielt Priorität.»</li> </ul> <p>Nach unserer Ansicht besteht hier ein Widerspruch. In den Kapiteln 2.3 und 2.4 steht, dass mittels Verkehrsmanagement, also Ampeln, der ÖV priorisiert werde. Im Kapitel 2.5 steht, der Veloverkehr werde priorisiert. Dies geht aber selten zusammen. Beide Verkehrsträger werden gegenüber dem MIV priorisiert, das ist klar, ebenfalls dass Trams im unregelmässigen Fall immer Vortritt haben. Aber z. B. auf einer Velo-Hauptroute mit Bus-Linie sollte das Verkehrsmanagement den Veloverkehr priorisieren. Somit sollte die Ampel-Steuerung (z.B. grüne Welle) auf den Veloverkehr abgestimmt werden. Zur Priorisierung des ÖV wird auch häufig der Individualverkehr zurückgehalten oder dosiert, und Velos werden dann oft „mitdosiert“.</p> <p>→ Die Strategien und die technischen Vorgaben und Möglichkeiten zur Dosierung, und auch die Formulierungen sowohl in Kapitel 2.3 und 2.4 als auch der hierzu relevante Richtplaninhalt sollen entsprechend verfeinert werden.</p>		konzeptionell in den untergeordneten Planungsinstrumenten oder in den jeweiligen Projekten zu konkretisieren
161 V 15	2.5	–	<p>Im Kapitel «2.5 Fuss- und Veloverkehr» steht auf Seite 48:</p> <p>«Bei der Planung für einen LKW-Abbieger ab der Papiermühlestrasse auf das Gelände im Teilgebiet B 4.1b / B 4.4 für die Waren- und Güteranlieferung (Richtplan Strassenverkehr, Kap. 5.2) wird der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr eine hohe Beachtung geschenkt.»</p> <p>Dies ist einerseits eine unnötige Plattitüde und sachlich ungenügend. Korrekturantrag: «wird...absolut oberste Priorität beigemessen.»</p>	A	
162 V 15	2.5	–	<p>Kapitel «2.5 Fuss- und Veloverkehr» Seite 48, «4. Verbesserung Veloparkierung S-Bahnstation Wankdorf»: Das Kapitel Veloparkierung beginnt mit Carsharing. Dies sollte in einem anderen Kapitel erwähnt werden. In diesem Kapitel sollte von Velo-Infrastruktur und -Angeboten die Rede sein.</p>	B	Titel zum Unterkapitel 4 wird angepasst.
163 V 15	2.5	–	<p>Kapitel «2.5 Fuss- und Veloverkehr» Seite 48: «5. Veloverleihsystem»</p> <p>Das System startete Ende Juni 2018. «In der ganzen Stadt Bern <del>wird</del> besteht ein flächendeckendes Veloverleihsystem eingeführt: Für die Wohn- und Arbeitsbevölkerung sowie für Touristinnen und Touristen können künftig Velos direkt an einer frei wählbaren Station ausgeliehen und dort oder an einer anderen Station in der Stadt zurückgebracht werden. Im Perimeter des ESP Wankdorf sind verschiedene solche Stationen geplant»</p>	B	Wird entsprechend angepasst.

**2.8 Parkierung bei Grossanlässen**

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
164 Ö 01	2.6	Raum Wankdorf	<p>Im Richtplan stellte ich fest, dass die Parkplätze P 1-3 mittelfristig vollständig oder teilweise aufgehoben werden (Richtplan S. 62). Das könnte uns gerade bezüglich dem Parkieren von den auswärtigen Fans vor neue Herausforderungen stellen.</p> <p>Die eine Variante wäre ein Parkraum im Bereich Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt (SVSA) und eine weitere Variante wäre eine Erweiterung des Parkraumes in Richtung Unteres Galgenfeld (oder in Kombination). Um weiterhin die Fantrennung durchführen zu können, würde die Kantonspolizei Bern ein Angebot von Parkplätzen auf dem Areal des heutigen SVSA begrüssen. So können wir die auswärtigen Fans via Winkelriedstrasse zu ihrem Sektor leiten.</p> <p>Die angedachten Parkplätze in Richtung Unteres Galgenfeld (gelb im Richtplan auf S. 62 markiert) stellen für uns eine zusätzliche Herausforderung bezüglich Fantrennung dar.</p>	E	Der Prozess für die Standortsuche des Parkierungsangebots ist gestartet. Das Anliegen wird im Rahmen der Standortevaluation geprüft.
165 Ö 06	2.6	-	<p>Für den Gemeinderat Ostermundigen sind die vorgesehenen Reduktionen der Parkplatzzahl in allen 3 Angebotsstufen nicht akzeptabel. Der Gemeinderat beantragt, die Parkplatzzahlen in allen 3 Angebotsstufen unverändert zu belassen. Der Gemeinderat äusserte sich bereits um Rahmen der Fachstellenvernehmlassung vom November 2017 in gleicher Weise.</p> <p>Der Gemeinderat kann den (Mit)-Beschluss des interkommunalen Richtplanes ESP Wankdorf in der vorliegenden Form noch nicht in Aussicht stellen.</p>	C	Das Angebot wurde gemeinsam mit der Stadt Bern und den Veranstaltern anhand von Kennzahlen der Veranstaltungen der letzten Jahre ermittelt. Im Fokus lag ein möglichst tiefes Angebot (Kosten-Nutzen). Dieses sollte jedoch nicht zu tief sein, um Suchverkehr in den Quartieren zu verhindern. Die aufgezeigte Parkplatzlösung wird noch während der laufenden Teilrevision abgeklärt (Standortevaluation). Der Richtplan ESP Wankdorf kann nur mit Zustimmung aller Planungspartner verabschiedet werden.
166 V 09	2.6	B 5.1 b	Den Bedürfnissen der BERNEXPO ist unbedingt Rechnung zu tragen. Insbesondere die BEA ist eine «Marke» für Bern und darf nicht leichtfertig aufs Spiel gesetzt werden. Die geplante Aufhebung von 2000 Parkplätzen auf der kleinen Allmend stellt eine sehr grosse Besuchergruppe, die mit dem Auto anreist, vor unlösbare Parkplatzprobleme und zu befürchten ist, dass diese Besuchergruppe gar nicht mehr anreisen könnte. Auch hier gilt, dass der Individualverkehr nicht einfach wegzudenken ist. Zudem wäre das aktuelle öffentliche Verkehrsangebot zur Bewältigung der zusätzlichen Personentransporte schlichtweg ausser Stande. Die Parkplätze auf der kleinen Allmend sind deshalb mindestens im heutigen Umfang beizubehalten.	C	Das Angebot wurde gemeinsam mit der Stadt Bern und den Veranstaltern anhand von Kennzahlen der Veranstaltungen der letzten Jahre ermittelt. Im Fokus lag ein möglichst tiefes Angebot, welches aber wirklich verfügbar ist (gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis). Dieses sollte jedoch nicht zu tief sein, um Suchverkehr in den Quartieren zu verhindern. Zudem ist auf der Tramlinie 9 eine Taktverdichtung vorgesehen, wodurch mehr Besucher mit dem ÖV transportiert werden können. Den Bedürfnissen der Veranstalter wird daher genügend Rechnung getragen. Siehe auch zusammenfassende Beurteilung Kap. 1.4, Bst. d.
167 Q 03	2.6	-	Die Reduktion des dauern verfügbaren Angebots an Parkplätzen wird ebenso begrüsst wie auch die Aufhebung der Parkplätze im Bereich Allmend. Die Notwendigkeit von Parkplätzen der Angebotsstufe 2 und 3 wird nicht grundsätzlich bestritten. Die Zahl solcher Parkplätze soll aber so klein wie möglich gehalten werden und nötige Anreize, zur Anreise mit ÖV oder FVV sollen prioritär geschaffen werden.	A	Wird bereits berücksichtigt.

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			Durch die Bewirtschaftung der Parkplätze kann deren Attraktivität des MIV gesenkt werden. Es muss vermieden werden, dass sich neu zu schaffende Parkplätze in den Wohnquartieren befinden.		
168 Q 04	2.6	-	<p>Die Bestrebungen, den Verkehrs- und Parkierungsdruck in den nahegelegenen Wohnquartieren zu reduzieren, sind mit klarer Signalisation der Parkierungsmöglichkeiten im und auf den Zufahrtsstrassen zum ESP Wankdorf voranzutreiben. Neben Zufahrtsbeschränkungen in die Wohnquartiere bei grösseren Anlässen in den Sportstadien und der BEAEXPO soll auch mit dem Projekt «Dr nöi Breitsch» durch die Neugestaltung der Rodtmattstrasse – insbesondere in das Breitfeld – eine Verbesserung erzielt werden. In Zusammenarbeit mit der Stadt haben die Veranstalter im ESP ihre Verantwortung gegenüber der Quartierbevölkerung wahrzunehmen. Das konsequente Informieren über Grossanlässe in den Medien und die damit einhergehende Information, dass im ESP eine äusserst beschränkte Anzahl Parkplätze zu Verfügung steht, führt dazu, dass Besucher vermehrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel anreisen.</p> <p>Das neue Sockelangebot wird grundsätzlich begrüsst, jedoch ist es zu nahe am Quartier. Es müssen neue Parkplatzangebote ausserhalb des Quartiers angeboten werden. Das heutige Strassenverkehrsamt-Areal könnte für ein Parkhaus oder für eine erweiterte Parkierungsmöglichkeit genutzt werden. Die total 7'000 Parkplätze, welche für Events bereitgestellt werden können, erachten wir als ausreichend.</p>	A	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Prozess für die Standortsuche des Parkierungsangebots ist gestartet. Die möglichen neuen Parkierungsstandorte sind in der Karte «Zielzustand» in Kap. 2.6 gemäss der Standortevaluation dargestellt.</p>
169 V 06	2.6	-	<p>Wir anerkennen, dass das Thema Parkierung proaktiv angegangen wird und die Quartiere vom Suchverkehr entlastet werden sollen. Besonders erfreut sind wir über die geplante vollständige Aufhebung der Parkierung auf der Kleinen Allmend. Die Stossrichtung ist gut, aber uns geht der Richtplan noch zu wenig weit. Die Erfahrung bei Grossanlässen zeigt, dass ein intelligentes Verkehrsmanagement und vor allem der Hinweis auf ein knappes Parkplatzangebot viele Personen dazu bewegt, statt mit dem Auto mit dem ÖV anzureisen. Dies muss noch viel konsequenter umgesetzt werden. So kann das angedachte Sockelangebot reduziert werden, denn momentan ist es noch zu hoch. Dies gilt insb. für die vorgesehenen 7'000 Parkplätze der Angebotsstufe 3.</p>	C	<p>Die 7'000 Parkfelder (Angebotsstufe 3) müssen nur während ausserordentlicher Ereignisse oder während mehrerer gleichzeitig stattfindender Veranstaltungen angeboten werden. Dieses Angebot muss nur wenige Male pro Jahr zur Verfügung stehen. 75 % der Veranstaltungsnachfrage kann mit der Angebotsstufe A (1'700-2'000 Parkfelder) abgedeckt werden.</p> <p>Siehe auch Bemerkungen zu Eingabe Nr. 165 und 166</p>
170 V 13	2.6	-	<p>Maximale Abdeckung des Parkplatzbedarfs: Zur Abdeckung des Spitzenbedarfs seien rund 7'000 Parkplätze (PP) nötig. Wir möchten, dass diese hohe Anzahl unter folgenden Aspekten überprüft wird:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Es gibt Hinweise darauf, dass die Zeit der Grossausstellungen vorbei geht. Die Basler Uhrenmesse zeigt das. Auch die BEA ist nicht mehr wie früher: Wir erinnern uns an Zeiten mit mehr als 400'000 BesucherInnen. Heute werden schon über 300'000 BesucherInnen als Rekord verkauft.</li> <li>2. Was das «wilde Parkieren» in den Quartieren angeht, streben wir eine andere Lösung an. Wir haben schon bei der Mitwirkung zum Parkierungskonzept der Stadt Bern angeregt, die wöchentlichen Kontrollen von einer Kontrolle pro Woche auf zwei Kontrollen zu verdoppeln. Nicht in der ganzen Stadt Bern, aber in den von Veranstaltungs-Suchverkehr betroffenen Quartieren.</li> </ol>	C	<p>Die 7'000 Parkfelder (Angebotsstufe 3) müssen nur während ausserordentlicher Ereignisse oder während mehrerer gleichzeitig stattfindender Veranstaltungen angeboten werden. Dieses Angebot muss nur wenige Male pro Jahr zur Verfügung stehen. 75 % der Veranstaltungsnachfrage kann mit der Angebotsstufe A (1'700-2'000 Parkfelder) abgedeckt werden.</p>
				B	<p>Mögliche unterstützende gemeindeübergreifende Lösungsansätze insb. während sich überschneidenden</p>

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			Als die Blaue Zone in der Stadt Bern eingeführt wurde, sagte man, die Einnahmen aus den Parkkarten und die Ausgaben für Kontrollaufwand sollten sich die Waage halten. Heute sind die Einnahmen wesentlich höher. Unser Vorschlag würde damit die Rechtmässigkeit des Systems erhöhen.		Veranstaltungen werden im Rahmen des Planungsauftrags Nr. 1 gemäss Parkierungskapitel des Richtplans geprüft.
			3. Es hat sich gezeigt, dass die BesucherInnen stark auf die polizeilichen Angaben vor einer Veranstaltung achten. Wenn etwa PP-Mangel vorausgesagt wird, gibt es sehr viele Leute, die zwar mit dem Auto gekommen wären, aber in diesem Fall vernünftig genug sind und den ÖV bevorzugen. Das heisst, dass aus ökologischen und ökonomischen Gründen das Angebot restriktiv zu halten wäre.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
171 Q 02	2.6	B 8.1 B 8.2a	Wir begrüßen die Absicht, die Parkierung auf den Allmenden einzudämmen (S. 53).	A	Wird zur Kenntnis genommen.
172 Q 05 Q 06	2.6	B 8.1 B 8.2a	Wir begrüßen grundsätzlich sehr, dass alle PP auf der kleinen Allmend sowie alle PP im Schutzperimeter der grossen Allmend definitiv verschwinden werden.	A	
173 V 13	2.6	B 8.1 B 8.2a	Wir begrüßen die Aufhebung der Parkierung in den Schutzzonen. Sie ist längst überfällig. Die bisherige Praxis ist leider kein Ruhmesblatt für die Stadt Bern. Bei der Kleinen Allmend ist das Ziel zurecht weiter gesteckt: Dort soll überhaupt nicht mehr parkiert werden, auch nicht in der Freifläche. Bei den Modalitäten der Aufhebung möchten wir es strikter: Die Aufhebung soll unabhängig von Ersatzstandorten erfolgen.	A	
174 V 14	2.6	-	Wir begrüßen die angestrebte Reduktion der Parkplätze ebenso wie die Entlastung der Schutzzone von Parkplätzen. Entsprechend nähern wir uns dem schon bisher beschlossenen Ziel an, die Schutzzone von Parkplätzen zu befreien. Die Parkierung-Zielsetzungen bei Grossanlässen sind konsequent und umweltschonend umzusetzen.	A	
175 E 02	2.6	B 8	Wir sind davon ausgegangen, dass die Parkplätze auf der kleinen Allmend erst dann reduziert werden, wenn ein gleichwertiger Ersatz zur Verfügung steht. Die Reduktion der Parkierungsmöglichkeit ohne gleichwertigen Ersatz hätte schwerwiegende Folgen im Raum Wankdorf. Gerne bieten wir in der Findung alternativen Parkmöglichkeiten unsere Unterstützung an. Auf Grund dessen bitten wir Sie in der öffentlichen Auflage im Richtplan ESP Wankdorf den Text auf der Seite 53 entsprechend anzupassen.	B	Der Umgang mit dem Grundsatz: „Aufhebung auch bei fehlendem Ersatz“ wurde zwischen der Stadt Bern, Ostermündigen, Ittigen und Bernexpo geklärt. Es wurde beschlossen, dass keine Aufhebung von Parkplätzen ohne Ersatz erfolgt und dieser Grundsatz aufgrund der präzisierten Planungsaufträgen und der regelmässigen Richtplanüberprüfung aus dem Richtplan gestrichen wird.
176 Ö 07	2.6	-	Folgende Formulierung können wir nicht stützen: Parkplätze werden auch aufgehoben, wenn keine Alternativen gefunden werden.	B	Der Umgang mit dem Grundsatz: „Aufhebung auch bei fehlendem Ersatz“ wurde zwischen der Stadt Bern, Ostermündigen, Ittigen und Bernexpo geklärt. Es wurde beschlossen, dass keine Aufhebung von Parkplätzen ohne Ersatz erfolgt

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurtei- lung	Bemerkung
			<p>Wir stellen in diesem Zusammenhang folgenden Antrag: Parkplätze sind, sofern nötig, erst aufzuheben, wenn gleichwertige Alternativen realisiert sind. Sofern keine geeignete Alternativen gefunden werden können, hat die Stadt Bern dafür zu sorgen, dass die heutige Parkplatzsituation auf der Kleinen Allmend in einen rechtskräftigen Zustand gebracht wird.</p> <p>Die Parkierung bei Grossanlässen im Gebiet Wankdorf ist offensichtlich immer wieder ein Problem, das nicht nur Einfluss auf die Stadt, sondern insbesondere auch auf die umliegenden Gemeinden mit ihren jeweiligen Wohnquartieren hat. Die aufwändige Parkplatzsuche verstopft stets die wichtigen Verkehrsachsen beziehungsweise Strassen und belastet die angrenzenden Quartiere mehrheitlich erheblich.</p>		<p>und dieser Grundsatz aufgrund der präzisierten Planungsaufträgen und der regelmässigen Richtplanüberprüfung aus dem Richtplan gestrichen wird.</p>
177 Ö 08	2.6	-	<p>Das grosse Verkehrsaufkommen bei Grossanlässen und die damit verbundene Parkplatzsuche weitab vom Autobahnanschluss führen dazu, dass das Gebiet nördlich vom Wankdorf von der Stadt abgeschnitten wird. Nicht nur die Anzahl Parkplätze sind ein Problem für die umliegenden Quartiere, sondern auch der Weg von der Autobahn zu den Parkplätzen kann zu einer Belastung der Quartiere führen.</p> <p>Trotz anderslautender Diskussion in der Behördendelegation wurde der Richtplan weitestgehend unverändert in die Mitwirkung gegeben. Soll der Messe- und Sportstandort weiterhin funktionieren und sollen die umliegenden Wohnquartiere weiterhin geschützt bleiben, so muss auch in Zukunft ein zentraler Ort mit einem guten Leitsystem vorhanden sein. Wir wehren uns nicht dagegen, dass Alternativen zur kleinen Allmend gesucht werden, aber wir wehren uns gegen folgende Formulierung: Parkplätze werden auch aufgehoben, wenn keine Alternativen gefunden werden.</p> <p>Anträge:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkplätze können erst aufgehoben werden, wenn gleichwertige Alternativen realisiert worden sind.</li> <li>• Kann keine Alternative gefunden werden, sorgt die Stadt Bern dafür, dass die heutige Situation auf der kleinen Allmend in einen rechts-kräftigen Zustand gebracht wird.</li> </ul>	B	<p>Der Umgang mit dem Grundsatz: „Aufhebung auch bei fehlendem Ersatz“ wurde zwischen der Stadt Bern, Ostermündigen, Ittigen und Bernexpo geklärt. Es wurde beschlossen, dass keine Aufhebung von Parkplätzen ohne Ersatz erfolgt und dieser Grundsatz aufgrund der präzisierten Planungsaufträgen und der regelmässigen Richtplanüberprüfung aus dem Richtplan gestrichen wird.</p>
178 V 03	2.6	B 8 B 1.5 B 2 B 3.1 B 4 B 5	<p>Der im Rahmen des vorgelegten Konzepts geplante Ausbau von ÖV-Angebot und -Frequenz rund um den ESP-Wankdorf ist aus unserer Sicht begrüssenswert, gerade im Hinblick auf die angestrebte Verdichtung in der Nutzung. Auch begrüssen wir die Absicht, dass die Parkplätze künftig eine höhere Verfügbarkeit aufweisen sollen.</p> <p>Parkplätze zu streichen sehen wir jedoch als problematisch an, solange kein Ersatz vorhanden ist resp. die Verfügbarkeit der Parkplätze in der Angebotsstufe 3 derart unklar ist. Aus unserer Sicht muss unbedingt zuerst der Parkplatzbestand aller Angebotsstufen gesichert sein, bevor eine grosse Anzahl bestehender Parkplätze aufgehoben wird. Sonst besteht die Gefahr, dass über längere Zeit massiv zu wenig Parkplatz zur Verfügung steht, was negative Folgen für Verkehr und Wirtschaft um den ESP Wankdorf nach sich ziehen würde. Eine solche Entwicklung liegt auch nicht im Interesse der Anwohner.</p>	B	<p>Der Umgang mit dem Grundsatz: „Aufhebung auch bei fehlendem Ersatz“ wurde zwischen der Stadt Bern, Ostermündigen, Ittigen und Bernexpo geklärt. Es wurde beschlossen, dass keine Aufhebung von Parkplätzen ohne Ersatz erfolgt und dieser Grundsatz aufgrund der präzisierten Planungsaufträgen und der regelmässigen Richtplanüberprüfung aus dem Richtplan gestrichen wird.</p>



Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
179 V 09	2.6	-	Wir begrüssen die Absicht, dass die Parkplätze künftig eine höhere Verfügbarkeit bieten sollen. Nicht einverstanden sind wir hingegen mit der Streichung von bestehenden Parkplätzen. Unseres Erachtens ist es zudem unabdingbar, dass die Parkplätze aller Angebotsstufen gesichert verfügbar sind. Ansonsten besteht die Gefahr, dass über längere Zeit massiv zu wenige Parkplätze zur Verfügung stehen, was negative Folgen für den Verkehr und die Wirtschaft des ESP Wankdorf nach sich ziehen würde.	B	Der Umgang mit dem Grundsatz: „Aufhebung auch bei fehlendem Ersatz“ wurde zwischen der Stadt Bern, Ostermündigen, Ittigen und Bernexpo geklärt. Es wurde beschlossen, dass keine Aufhebung von Parkplätzen ohne Ersatz erfolgt und dieser Grundsatz aufgrund der präzisierten Planungsaufträgen und der regelmässigen Richtplanüberprüfung aus dem Richtplan gestrichen wird.
180 V 11	2.6	-	Gemäss zweitletztem Abschnitt, S. 53 steht "Ziel ist, dass zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Neubaus „BEemotion Base“ die Parkplätze in der Schutzzone auf der Hinteren Allmend auch bei fehlendem Ersatz aufgehoben und die Parkplätze auf der Kleinen Allmend bei nicht in Aussicht stehender Ersatzlösung schrittweise reduziert werden." Hier sind wir zusammen mit anderen Veranstaltern in grosser Sorge. Aus unserer Sicht darf ein solches Vorgehen nicht in Betracht gezogen werden. Denn schon heute stehen bei gleichzeitig stattfindenden Veranstaltungen nicht genügend Parkplätze zur Verfügung. Dies führt dazu, dass der Parkiersuchverkehr in den umliegenden Quartieren in den vergangenen Jahren stark zugenommen hat. Die verschiedenen Angebotsstufen sowie deren Verfügbarkeit müssen genau angeschaut werden. Selbstverständlich weisen wir aber weiterhin bei jeder Gelegenheit, auch mit Durchsagen im Stadion, darauf hin, das Auto zu Hause zu lassen. Auch den von den Anwohnenden geschätzten Quartierschutz mit bemannten oder unbemannten Gittern setzen wir gerne fort. Unsere Beobachtungen zeigen, dass sich die Haltung der betroffenen Quartierbewohner zum Thema Parkierung in ESP Wankdorf gewandelt hat. Die Quartiervertreter fordern heute bei der Stadt die Bereitstellung der fehlenden Parkplätze, um der Zunahme des Suchverkehrs in den Quartieren entgegen zu wirken. Deshalb sind vor einem Abbau allfälliger Parkplätze zwingend die jeweiligen Ersatzparkplätze bereitzustellen. Antrag: Die Textpassage ist aus dem Richtplan zu entfernen.	B	Der Umgang mit dem Grundsatz: „Aufhebung auch bei fehlendem Ersatz“ wurde zwischen der Stadt Bern, Ostermündigen, Ittigen und Bernexpo geklärt. Es wurde beschlossen, dass keine Aufhebung von Parkplätzen ohne Ersatz erfolgt und dieser Grundsatz aufgrund der präzisierten Planungsaufträgen und der regelmässigen Richtplanüberprüfung aus dem Richtplan gestrichen wird.
181 Q 05 Q 06	2.6	-	Angebotsstufe 1: Von den in der Angebotsstufe 1 (Sockelangebot) notwendigen 1700-2000 PP müssen 980 neue PP noch gesichert werden: 370 sind geplant mit der neuen Ausstellungshalle und 650 müssen im näheren Umfeld noch gesucht werden, z.B. im Raum Galgenfeld. Wir verlangen, dass insbesondere im Fall der kleinen Allmend das Angebot spätestens mit der geplanten Umgestaltung / Aufwertung der Allmend, unabhängig allfälliger Ersatzlösungen aufgehoben werden soll.	B	Der Umgang mit dem Grundsatz: „Aufhebung auch bei fehlendem Ersatz“ wurde zwischen der Stadt Bern, Ostermündigen, Ittigen und Bernexpo geklärt. Es wurde beschlossen, dass keine Aufhebung von Parkplätzen ohne Ersatz erfolgt und dieser Grundsatz aufgrund der präzisierten Planungsaufträgen und der regelmässigen Richtplanüberprüfung aus dem Richtplan gestrichen wird.
182 V 13	2.6	-	Angebotsstufe 1: Wir sind grundsätzlich mit der Reduktion der PP für die Angebotsstufe 1 einverstanden. Allerdings schlagen wir eine Reduktion auf maximal 1'500 und nicht auf 1'700- 2'000 PP vor. Bei einer stärkeren Reduktion der Anzahl Parkplätze der Angebotsstufe 1 könnte auf die vorgesehene Anordnung der 335 PP auf der Vorderen Allmen vollständig verzichtet und der Platz zwischen den beiden Hallen (NAHA 2 und BEemotion Base) im Sinne der «Grünraumverbindung vom Rosengarten über den	C	Das Sockelangebot wurde gemeinsam mit der Stadt Bern und den Veranstaltern anhand von Kennzahlen der Veranstaltungen der letzten Jahre ermittelt. Im Fokus lag ein möglichst tiefes Angebot. Dieses sollte jedoch nicht zu tief sein, um Suchverkehr in den Quartieren zu verhindern.

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			<p>Schermen bis zum Bantiger» (Zitat auf Seite 28) entsprechend gestaltet werden. In diesem Raum liesse sich z.B. teilweise begrünen oder es könnte eine Wasserfläche eingerichtet werden, wie schon früher mal eine solche bestanden hatte.</p> <p>Im Übrigen sind wir mit den Zielen einverstanden: Hintere Allmend 0 PP, Zirkusplatz 0 PP und Kleine Allmend 0 PP. Wir gehen davon aus, dass die Einstellhalle Wankdorf im Zusammenhang von BEmotion Base auf 1'090 PP ausgebaut wird. Als Differenz zu 1'500 PP gäbe es noch 410 PP, die für die Angebotsstufe 1 zusätzlich gesucht werden müssten. Als Standort dafür empfehlen wir das Zentareal.</p>		
183 Q 05 Q 06		-	<p>Angebotsstufe 2: Für die Angebotsstufe 2 braucht es zusätzliche 1725 PP. Zusammen umfassen A1 und A2 3'500 - 3'800 PP, die neu an 80 Tagen verfügbar sein sollen (heute an 50 Tagen).</p> <p>Die 80 Tage für Angebotsstufe 2 erscheinen uns schon zu hoch, sie entsprechen mit 22% fast einem Viertel aller Tage im Jahr. Wenn dazu noch saisonale Häufungen auftreten, ist die Belastung für die Quartiere kritisch.</p>	A	<p>Das Sockelangebot wurde gemeinsam mit der Stadt Bern und den Veranstaltern anhand von Kennzahlen der Veranstaltungen der letzten Jahre ermittelt. Im Fokus lag ein möglichst tiefes Angebot. Die Anzahl Parkfelder bei Angebotsstufe 1 wurde reduziert, dafür wurde bei der Angebotsstufe 2 die Anzahl der Tage erhöht (grösseres Angebot soll nicht ständig zur Verfügung stehen).</p> <p>Siehe auch zusammenfassende Beurteilung Kap. 1.4, Bst. d.</p>
184 V 13	2.6	-	<p>Angebotsstufe 2: Wenn unsere Anträge betr. Angebotsstufe 1 berücksichtigt würden, wären wir bereit, Angebotsstufe 2 wie sie im RP-Entwurf stehen zu akzeptieren, mit den folgenden Bemerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Ziel «0 PP auf der Kleinen Allmend» wäre unabhängig von allfälligen Ersatzlösungen zügig anzustreben.</li> <li>• Evtl. könnte die Geometrie der auf der Hinteren Allmend entlang der Papiermühlestrasse verbliebenen PP (ausserhalb der Schutzzone) geändert werden: Nur halb so lang, dafür doppelt so breit, mit gleicher Fläche. Das Problem des Wendens von schweren Fahrzeugen könnte damit gelöst werden.</li> </ul>	A  A  E	<p>Der Prozess für die Standortsuche des Parkierungsangebots ist gestartet. Das Anliegen wird im Rahmen der Standortevaluation geprüft.</p>
185 Ö 02	2.6	B 2.3	<p>In der Teilrevision wird vorgesehen, Parkplätze im Raum der Grossen und Kleinen Allmend aufzuheben und dafür in der Angebotsstufe 2 die Parkplätze im Schermenareal neu an max. 80 Tagen statt wie bisher an max. 50 Tagen zu nutzen. Damit auch während der Nutzung der Parkplätze im Bereich Schermenareal die Zu- und Wegfahrt zur Klinik sichergestellt werden kann, ist es für uns wichtig, dass bei jeder Nutzung der Parkplätze ein Verkehrsdienst eingesetzt wird. Dies jeweils ganztags, damit unsere Parkplätze bei der UPD für unsere Kunden/Mitarbeitenden reserviert bleiben und die Wegfahrt zum Kreisel Bolligenstrasse gewährleistet bleibt.</p>	A	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
186 V 11	2.6	-	<p>Genehmigungsinhalt, S. 59, Massnahm 2. Sicherstellung der Angebotsstufe 1 (Sockelangebot von rund 2'000 Parkplätzen).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hintere Allmend: Aufhebung der in der Schutzzone liegenden Parkplätze bei Eröffnung BEmotion Base und verlagern der restlichen Parkplätze in die Angebotsstufe 2.</li> </ul> <p>Hier müsste noch der Punkt der Logistikfläche auf dem ganzen P2+P3 integriert werden. Die Textpassage im Richtplan soll wie folgt angepasst werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hintere Allmend: Aufhebung der in der Schutzzone liegenden Parkplätze bei Eröffnung BEmotion Base, Schaffung einer adäquaten Logistikfläche auf P2+P3 und verlagern der restlichen Parkplätze in die Angebotsstufe 2.</li> </ul>	A	Die Logistikfläche im Bereich P2+P3 ist weiterhin gewährleistet.
187 Q 05 Q 06	2.6	-	<p>Angebotsstufe 3: Angebotsstufe 3 benötigt angeblich weitere 3'200 PP – total für ganz grosse und Mehrfachveranstaltungen also rund 7'000 PP. Die heute zum Teil noch in Ausnahmesituationen zur Verfügung stehenden PP (Kaserne etc.) sind in Zukunft kaum mehr verfügbar. Der Bericht spricht davon, dass die zur Verfügung stehende Angebotsstufe 2 (3800) 'grossmehrheitlich genüge'. Wie die Ergänzung auf 7'000 PP erstellt werden soll, ist nicht ersichtlich.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Wir sind klar der Meinung, dass aufgrund dieser Situation keinesfalls wieder Druck auf die wegfallenden PP auf den Allmenden / Schutzzone gemacht werden darf, sondern die Lösung über die erwähnten 'nachfragelinkenden Massnahmen' gesucht werden muss!</li> <li>der Rückbau der PP auf den Allmenden soll so rasch als möglich erfolgen, halt auch unter Inkaufnahme von temporärer Verknappung der PP. Möglicherweise greifen unter Druck die 'nachfragelinkenden Massnahmen' wie Kombitickets, Shuttlebusse, Mobilitätsmanagement etc. etc. besser und verkleinern im Endeffekt den Gesamtbedarf an PP.</li> <li>Im Übrigen sind wir der Meinung, dass für die Bewirtschaftung und die Vorgaben ans Betriebskonzept den Messeveranstaltern genaue Angaben gemacht werden müssen, an wie viel und an welchen Tagen die jeweiligen Angebotsstufen gelten sollen. Die Stadt sollte bei der Bewilligung von Grossveranstaltungen eine aktivere Rolle übernehmen und dabei auch limitierende Parameter anwenden (z.B. Bei grossen Messen nicht den letzten Messetag auf einen Montag oder YB-Matchtag legen), um Kumulationen zu vermeiden.</li> <li>Die Angebotsstufe 3 soll deshalb als Ausnahmefall gehandhabt und strikt auf die erwähnten 3 Tage im Jahr limitiert werden. Das Ziel muss sein, Angebotsstufe 3 zu eliminieren</li> </ul>	A	<p>Das Angebot wurde gemeinsam mit der Stadt Bern und den Veranstaltern anhand von Kennzahlen der Veranstaltungen der letzten Jahre ermittelt. Im Fokus lag ein möglichst tiefes Angebot, welches aber wirklich verfügbar ist (gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis). Dieses sollte jedoch nicht zu tief sein, um Suchverkehr in den Quartieren zu verhindern. Zudem ist auf der Tramlinie 9 eine Taktverdichtung vorgesehen, wodurch mehr Besucher mit dem ÖV transportiert werden können.</p> <p>Der Richtplan ESP Wankdorf zeigt die dazu notwendigen Umsetzungsschritte auf, die nur mit Zustimmung aller Planungspartner verabschiedet werden.</p> <p>Siehe auch zusammenfassende Beurteilung Kap. 1.4, Bst. d.</p>

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
188 V 13	2.6	-	Angebotsstufe 3: Die Gesamtsumme der angebotenen PP (7'000 PP) ist zu überprüfen. Eine Reduktion würde sich insbesondere auf die Angebotsstufe 3 auswirken.	C	Die 7'000 Parkfelder (Angebotsstufe 3) müssen nur während ausserordentlicher Ereignisse oder während mehrerer gleichzeitig stattfindender Veranstaltungen angeboten werden. Dieses Angebot muss nur wenige Male pro Jahr zur Verfügung stehen. 75 % der Veranstaltungsnachfrage kann mit der Angebotsstufe A (1'700-2'000 Parkfelder) abgedeckt werden. Das Angebot wurde gemeinsam mit der Stadt Bern und den Veranstaltern anhand von Kennzahlen der Veranstaltungen der letzten Jahre ermittelt. Siehe auch Bemerkungen zu Eingabe Nr. 165 und 166
189 P 05	2.6	-	Entfernung des Shoppylands Schönbühl aus der Liste der temporär genutzten Ergänzungsparkplätze: Das Shoppyland Schönbühl darf nicht fest in die Liste der temporär genutzten Ergänzungsparkplätze (Ergänzungsangebot der Angebotsstufe 3) aufgenommen werden. (Kap. 2.6 Parkierung bei Grossanlässen, S. 56)  Begründung: Es ist richtig, dass das Shoppyland Schönbühl an allgemeinen Feiertagen und an den Wochenenden als «Ersatz-Parkplatz» der BEA benutzt wird (Angebotsstufe 3). Es handelt sich hierbei jedoch um eine temporäre Regelung, der jeweils eine kurzfristige Kontaktaufnahme voranging. Eine schriftliche Zusicherung auf unbeschränkte Zeit kann nicht erteilt werden.	B	Wird im Richtplan präzisiert.
190 V 13	2.6	-	Erschliessung der PP auf der Grosse Allmend: Wir verlangen eine allgemeine Sperrung für den MIV von der Papiermühlestrasse her: Die Erschliessung soll zu 100 % von der Bolligenstrasse her erfolgen. Das wäre ein Schritt hin zur Erfüllung früherer Versprechen an das Nordquartier, den Ausstellungsverkehr vom Quartierverkehr abzutrennen.	E	Die Erschliessung der Parkierung erfolgt prioritär ab der Bolligenstrasse. Dazu wird die Wegweisung angepasst und wenn möglich und sinnvoll erfolgt die Sperrung der Ein-/Ausfahrt Papiermühlestrasse (vgl. Massnahme Nr. 5). Zudem sollen die Zu- und Wegfahrten über die «Tschäpätstrasse» künftig limitiert werden.
191 V 13	2.6	-	Noch etwas zu den Kosten des Ersatzstandorts: Der RP-Entwurf sagt dazu nichts. Das hatte sich in der Vergangenheit schlecht bewährt: Ein Ersatzstandort (Das Tramdepot-Areal) wurde später wegen der Kosten fallen gelassen. Wir regen an, die Kosten im RP zum Thema zu machen. Mit der Bedingung, dass die Parkgebühren in einer Vollkostenrechnung die Aufwendungen zur Erstellung des Ersatzstandorts decken.	C	Im Rahmen der zu gründenden Trägerschaft durch die ESP-Partner erfolgt auch die Klärung der Finanzierung (Kap. 2.6, Genehmigungsinhalt Nr. 1).

**2.9 Verträglichkeit: Wirtschaft, Umwelt, Bevölkerung**

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
192 E 03	2.7	-		B	Die Fachinputs des beco sind im Rahmen des Planungsprozesses berücksichtigt worden.
193 P 03	2.7	B 3.1 B 4.1	<p>Mit Erstaunen haben wir von den strengeren Modal-Split-Vorgaben für den MIV insbesondere beim Teilgebiet B 3.1 Kenntnis genommen. Ein MIV-Anteil von nur 15 % im Teilgebiet B 3.1 ist aus unserer Sicht nicht realistisch. Auch scheint uns dies kaum mit der ÖV-Erschliessungsqualität begründbar, da näher oder gleich nahe bei der S-Bahnstation gelegene Areale (B 1.1a Stauffacher, B 1.5 Schermenweg) einen MIV-Anteil von 25% zu geteilt erhalten. Für das Teilgebiet 3.1 sind deutlich höhere Anteile von mind. 25% vorzusehen. Zu prüfen ist sodann, ob die Erhöhung des MIV-Anteils nur für das Teilgebiet B 3.1 erforderlich sein wird; oder, ob nicht eine – wie nach hiesiger Auffassung erforderliche – Erhöhung des MIV-Anteils für das ganze Gebiet Stadion/BBL/CSL vorzunehmen ist (inkl. Teilgebiet B 4.1). Weiter gehen wir davon aus, dass Einkaufen und Freizeit gleich behandelt wird wie Produktion und Gewerbe und dafür ein MIV-Anteil von 40% gilt. Dies ist aus unserer Sicht auf Seite 7.1 entsprechend zu präzisieren.</p> <p>Anträge:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhen des MIV-Anteils auf mind. 25 % für Dienstleistungsnutzungen im Teilgebiet B 3.1 und B 4.1.</li> <li>• Textliche Ergänzung: Für Einkaufen und Freizeit gilt ein MIV-Anteil von 40% wie für neue Produktions- und Gewerbenutzungen.</li> </ul>	C	Sowohl im Bereich des Bahnhofs Wankdorf als auch im Bereich Guisanplatz gilt für neue Wohn- und Dienstleistungsnutzung ein MIV-Anteil von 15 %. Daraus kann der Schluss gezogen werden, dass dieser Wert sinnvollerweise auch in den dazwischenliegenden Gebieten gilt. Im Gebiet B 3.1 sind gemäss Gutachterverfahren v.a. neue Büroräume insb. für die CSL, neue Schul- und Kursräume und ev. Hotel und ähnliches vorgesehen. Wenn überhaupt Wohnen, dann nur in untergeordnetem Umfang. Für neue Gewerbe- und Produktionsnutzungen (wie jene der CSL) gilt eine Modalsplitvorgabe von max. 40% MIV-Anteil. Im Gebiet B 4.1 stimmt die Vorgabe des Richtplans mit den Mobilitätskonzepten der jeweiligen Projekte (Verwaltungszentrum, CSL Behring) überein. Der MIV-Anteil von 15 % entspricht dem Erfahrungswert für neue Dienstleistungszentren im Raum Wankdorf.
194 P 05	2.7	B1	<p>Antrag: Keine zusätzliche Reduktion des MIV: Der MIV darf nicht in dem vom Richtplan ESP Wankdorf 2030 vorgeschlagenen Ausmass reduziert werden, er soll im bisherigen Ausmass möglich bleiben.</p> <p>Begründung: Im Richtplan ESP Wankdorf 2010 war für das Teilgebiet B 1 noch ein deutlich höherer Anteil MIV vorgesehen als im Richtplan ESP Wankdorf 2030. Obwohl das insgesamt mögliche Nutzungsmass inklusive Langfristpotenzial vom Richtplan ESP Wankdorf 2010 zum Richtplan ESP Wankdorf 2030 von 707'000m<sup>2</sup> BGF auf 883'000m<sup>2</sup> BGF erhöht wird, soll der MIV-Anteil für Wohnen und Dienstleistungen auf dem Areal «Wankdorffeldstrasse» zusätzlich reduziert werden (von 30% auf 20% resp. 15%). Diese Reduktion ist für uns nicht plausibel. Um einen funktionierenden Wohn- und Geschäftsbetrieb aufrecht zu erhalten, ist ein MIV-Anteil im bisherigen Ausmass weiterhin nötig.</p>	C	Das MIV-Aufkommen wird nicht gesenkt, sondern auf dem heutigen Niveau gehalten. Um neue Nutzungen im ESP-Perimeter realisieren zu können, müssen im Bestand Reserven durch Verkehrsverlagerungen geschaffen werden und bei den neuen Nutzungen müssen strenge MIV-Maximalwerte gelten.
195 Q 03	2.3 2.4 2.5 2.7	-	<p>Läbige Stadt mach kritisch darauf aufmerksam, dass der Verkehr durch die Anpassung des Richtplans auf mehreren Achsen zunehmen wird. Auch die Immissionsgrenzwerte werden dadurch überschritten werden. Läbige Stadt fordert, dass das Verkehrsaufkommen im Perimeter des Richtplans nicht zunimmt, sondern ÖV und FVV konsequent priorisiert und gefördert werden. Das maximale MIV-Aufkommen bei neuen Nutzungen ist so tief wie möglich zu halten und die Stadt soll ihren Handlungsspielraum diesbezüglich ausreizen. Zudem muss die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte im ganzen ESP Perimeter nachhaltig angestrebt werden.</p>	A	Dank den im Richtplan festgelegten Massnahmen wird die Zunahme des Verkehrsaufkommens nur halb so gross sein, als bei einer nicht abgestimmten Entwicklung. Damit wird die Gesamtstrategie berücksichtigt, wonach im ESP Wankdorf die Entwicklung an einem raumplanerisch geeigneten Standorte gefördert werden soll. Indem ein solcher Standort gefördert wird, der verkehrsmässig optimal erschlossen

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
					ist, wird der Privatverkehr auf das notwendige Mass beschränkt und die zusätzliche Umweltbelastung möglichst tief gehalten. Damit wird die weitere Zersiedlung reduziert und die Gesamt-Umweltbilanz verbessert.
196 Q 04	2.7	–	Hinsichtlich Modal Split wird zu wenig auf die Gewerbe eingegangen, welche auf ein Auto angewiesen sind. Im Raum ESP Wankdorf sind Gewerbe aktiv, welche MIV benötigen, um die Arbeit durchführen zu können. Mit Modal Split muss also vorsichtig umgegangen werden, das (Klein-)Gewerbe darf nicht darunter leiden. Der Richtplan sieht ein grosses Arbeitsplatzangebot im Raum Wankdorf vor. Diese vielen Arbeitsplätze fördern den MIV. Um das Gesamtverkehrsaufkommen quartier- und umweltverträglich zu halten, ist ein umso grösseres Gewicht auf einen tiefen MIV-Anteil beim klassischen Arbeitspendlerverkehr und bei Veranstaltungen zu legen.	B	Dem Gewerbe wird ein weniger restriktiver Modalsplit als beim Wohnen und Dienstleistungen gewährt. Konkret heisst dies, dass ein MIV-Anteil von generell 40% gilt. Der Richtplan wird dahin überarbeitet, dass neu zwei Karten abgebildet werden: eine für neue Wohn- und Dienstleistungsnutzungen und eine zweite für neue Produktions- und Gewerbenutzungen. Das Gesamtverkehrsaufkommen selber wird mit unterschiedlichen Massnahmen pro Verkehrsträger gesteuert.
197 Q 06	2.7	–	Der Richtplan sieht ein grosses Arbeitsplatzangebot im Raum Wankdorf vor. Diese vielen Arbeitsplätze fördern den MIV. Um das Gesamtverkehrsaufkommen quartier- und umweltverträglich zu halten, ist ein umso grösseres Gewicht auf einen tiefen MIV-Anteil beim klassischen Arbeitspendlerverkehr und bei Veranstaltungen zu legen.  Gewerblich bedingte Fahrten sind davon gesondert zu betrachten. Das Gewerbe soll in den entsprechenden Zonen den nötigen Bewegungsraum behalten.	B	Dem Gewerbe wird ein weniger restriktiver Modalsplit als beim Wohnen und Dienstleistungen gewährt. Konkret heisst dies, dass ein MIV-Anteil von generell 40% gilt. Der Richtplan wird dahin überarbeitet, dass neu zwei Karten abgebildet werden: eine für neue Wohn- und Dienstleistungsnutzungen und eine zweite für neue Produktions- und Gewerbenutzungen. Das Gesamtverkehrsaufkommen selber wird mit unterschiedlichen Massnahmen pro Verkehrsträger gesteuert.
198 Ö 08	2.7	–	Wir weisen darauf hin, dass eine Grundkonzeption des ESP Wankdorf immer darin bestand, dass es im Perimeter einen Teil ÖV-orientierte Nutzungen gibt und einen Teil MIV-orientierte Nutzungen. Bei diesen lässt sich der Modalsplit nur moderat zugunsten des öffentlichen Verkehrs verbessern. Die im Richtplan verlangten Modalsplit Anpassungen beurteilen wir zum Teil als nicht realistisch. Nach wie vor sind wir mit der Darstellung der Karten zu Kapitel 2.7 (Seite 71) unglücklich. Die Karten sollten die (anzustrebende) Nutzungsart darstellen. Die Nutzungsart bestimmt den Modal Split. Es ist stossend, wenn in den einzelnen Gemeinden ein unterschiedlicher Modal Split für die gleiche Nutzungsart gilt. Antrag: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Für Industrie- und Gewerbezone generell max. 40 % MIV-Anteil festlegen.</li> <li>• Modalsplit bei Industrie- und Gewerbe muss 40% MIV-Anteil bleiben (Ittigen: Spickel bei Alcardis-Garage)</li> <li>• Modalsplit bei Wohnquartier Kirschenacker kann auf 30% MIV-Anteil sinken.</li> </ul> Bemerkung: In Ittigen stimmt die Feinabgrenzung der Nutzungen nicht.	B	Die Karte zum Kapitel 2.7 zeigt nur die maximalen MIV-Anteile von neuen Wohn- und Dienstleistungsnutzungen. Der Modalsplit bei diesen Nutzungen ist u. a. von der ÖV-Erschliessung abhängig (z. B. Gebiete in der Nähe des Bahnhofs Wankdorf mit tieferem MIV-Anteil als weiter entfernt liegende Gebiete). Der Richtplan wird dahin überarbeitet, dass neu zwei Karten abgebildet werden: eine für neue Wohn- und Dienstleistungsnutzungen und eine zweite für neue Produktions- und Gewerbenutzungen.

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
199 V 12 V 14	2.7	-	<p>Das MIV-Aufkommen bei neuen Nutzungen ist noch stärker zu minimieren. Das MIV-Aufkommen für Wohnen und Dienstleistungen darf max. 20% betragen, für Gewerbe max. 30% (inkl. BEA-Expo).</p> <p>Begründung: Da einzelne Achsen bereits heute ein sehr hohes Verkehrsaufkommen aufweisen, die Immissionsgrenzwerte überschritten werden und kein Handlungsspielraum besteht für zusätzlichen motorisierten Verkehr, müssen für die neuen Nutzungen die MIV-Anteile so weit wie möglich reduziert werden. Bei den neuen Nutzungen ist der Handlungsspielraum viel grösser und es ist einfacher, den MIV von Beginn einer Planung an tief zu halten, als bestehende Nutzungen hinsichtlich Modal-Split zu verbessern. Auf der Karte zum Kapitel 2.7 (S. 71) ist die Gemeindegrenze von Bern klar ersichtlich. Die Stadt Bern hat offensichtlich die strengen Mobilitätsziele des STEK in die Teilrevision des ESP Wankdorf überführt. Es ist nicht einsichtig, weshalb im selben Perimeter die Gemeinden Ostermundigen und Ittigen nicht auch strengere Vorgaben bezüglich Modal-Split machen können.</p>	C	Mit den vorgesehenen Nutzungen und den Modalsplit-Werten gemäss Richtplan kann ein Nullwachstum erreicht werden. Eine weitere Reduktion der MIV-Anteile erscheint aufgrund eines gewissen Anteils betriebsnotwendiger Fahrten und der ÖV-Erschliessung schwierig.
200 V 13	2.7 2.3	-	<p>Der MIV-Anteil müsste noch weiter gesenkt werden. Was uns ebenfalls stört, ist die Selbstverständlichkeit, mit welcher ein exzessiver Ausbau der Verkehrsinfrastruktur hingenommen wird. Wir bekämpfen sowohl die vom ASTRA geplante neue Zufahrt von der Autobahn (von uns «Spaghettiteller» genannt) wie auch die massive Verbreiterung der Bolligenstrasse Nord. Nach Jahrzehnten mit Überschreitungen von Grenzwerten ist es an der Zeit, sämtliche Überschreitungen (insbesondere Luft, Lärm) endlich zu eliminieren. Unsere Vorschläge betreffend Erhöhung des Wohnanteils zulasten der Arbeitsflächen würden einen geringeren MIV-Anteil ermöglichen. Die Sicherung der Freiräume kommt zu kurz. Das liegt wohl an der raumplanerischen Zielsetzung: Der ESP hat nicht das primäre Ziel Freiräume zu schützen, im Gegenteil: Er will Potentiale zum Bauen und für verdichtete Nutzungen aufspüren. Deshalb hatten wir in früheren Mitwirkungsbeiträgen (leider erfolglos) verlangt, dass die Freiräume nicht im ESP-Perimeter liegen sollten. Wir werden an den betreffenden Stellen auf diesbezügliche Mankos im RP-Entwurf hinweisen.</p>	C	Mit den vorgesehenen Nutzungen und den Modalsplit-Werten gemäss Richtplan kann ein Nullwachstum erreicht werden. Eine weitere Reduktion der MIV-Anteile erscheint aufgrund eines gewissen Anteils betriebsnotwendiger Fahrten und der ÖV-Erschliessung schwierig. Die MIV-Massnahmen (z. B. Autobahnanschluss) dienen nicht der Kapazitätserweiterung, sondern lediglich der Stabilisierung des Verkehrs.
201 V 12 V 14	2.7	-	<p>Es sind weitere Massnahmen zu definieren, um den Modal-Split von bestehenden Nutzungen zu verbessern.</p> <p>Begründung: Bei den bestehenden Nutzungen müssen sämtliche Möglichkeiten ausgeschöpft werden, mit der die öffentliche Hand eine Verbesserung des Modal-Splits erwirken kann. z.B. im Rahmen der Bewilligung von Anlässen, in Mietverträgen mit Sportvereinen usw. Hier liegt noch mehr drin.</p>	C	Die Verkehrsverlagerung im Bestand ist schwierig und zieht einen langen Prozess mit sich. Die Handlungsmöglichkeiten im Bestand sind beschränkt, da der Richtplan nicht grundeigentümerverbindlich ist.
202 V 13	2.7	-	<p>Auf Seite 69 oben finden wir eine Passage, die sehr auslegungsbedürftig ist (Zitat): «Bei allen Bauge-suchen, UVP's und bei Gesuchen um zusätzliche Parkplätze gemäss Art. 53. Abs. 4 BauV von Produktions- und Gewerbebetrieben ist ein Modalsplit-Wert von max. 40% zu Grunde zu legen (Planungswert)».</p>	A	Die Modalsplit-Vorgaben gemäss Karte zum Kapitel 2.7 gelten nur für neue Wohn- und Dienstleistungsnutzungen. Für Produktions- und Gewerbebetriebe beträgt der maximale MIV-Anteil über den gesamten ESP-Perimeter 40 %. Der Richtplan wird dahin überarbeitet, dass neu zwei Karten abgebildet werden: eine für neue Wohn- und Dienstleistungsnutzungen und eine zweite für neue Produktions- und Gewerbenutzungen.

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			<p>Auf Seite 71 ist in einem Plan dargestellt, wie gross der MIV-Anteil in bestimmten Gebieten sein darf: Von 15% bis maximal 40 %. Das müsste doch beispielsweise heissen, dass bei einem Gesuch um zusätzliche PP in einem Gebiet mit 15% MIV-Anteil auch max. «Modalsplit-Wert von max. 15 % zu Grunde zu legen» wäre. Ein Modalsplit-Wert von max. 40% wäre in diesem Fall absurd. Wir wünschen, dass der Text in diesem Sinne präzisiert wird.</p> <p>Zum Plan auf Seite 71: Wir schlagen indes vor, den max. MIV-Anteil noch stärker zugunsten des ÖV und des Langsamverkehrs zu definieren, dies durch folgende Änderungen in der Legende: Max. MIV-Anteile für neue Nutzungen:</p> <p>Violett: 10% MIV-Anteil                      Rot: 15% MIV-Anteil                      Gelb: 20% MIV-Anteil                      Blau: 25% MIV-Anteil                      Grün: 30% MIV-Anteil</p>	C	Mit den vorgesehenen Nutzungen und den Modalsplit-Werten gemäss Richtplan kann ein Nullwachstum erreicht werden. Eine weitere Reduktion der MIV-Anteile erscheint aufgrund eines gewissen Anteils betriebsnotwendiger Fahrten und der ÖV-Erschliessung schwierig.
203 P 07	2.7	B 1.1	Wir halten fest, dass gemäss Überbauungsordnung im Perimeter B 1.1 abhängig vom Sektor ein Anteil von 40 - 50% MIV ausgewiesen ist. Die Anteile wurden auf der Richtplankarte falsch abgebildet und sind anzupassen.	C	Die Werte im Richtplan stellen Zielzustände dar, welche von der Planungsbehörde (Stadt Bern) zuerst in die Nutzungsplanung überführt werden müssen. Für die Umsetzung sind die Aufträge 1 und 2 gemäss Richtplankapitel 2.7 massgebend.
204 E 03	2.7	-		B	<i>Die Fachinputs des beco sind im Rahmen des Planungsprozesses berücksichtigt worden.</i>
205 E 03	2.7	-		B	<i>Fachinputs des beco sind im Rahmen des Planungsprozesses berücksichtigt worden.</i>
206 P 05	2.7	-	<p>Antrag: Anpassungen zu den verkehrsintensiven Vorhaben: Folgende Textpassagen sollen im Richtplan 2030 gestrichen werden:</p> <p>Kap. 2.7 Verträglichkeit: Wirtschaft, Umwelt, Bevölkerung; 2. Voraussetzungen für verkehrsintensive Vorhaben, S. 67:</p> <p><del>«Für die Sicherstellung einer wirtschaftlichen Prosperität im ESP Wankdorf soll nicht ein VIV im Bereich Fachmärkte oder Erholung angestrebt werden. Die Prüfung eines zusätzlichen VIV erfolgt frühestens, wenn ein konkretes Vorhaben eines Produktion oder Gewerbebetriebs vorliegt.»</del></p> <p>Kap. 2.7 Verträglichkeit: Wirtschaft, Umwelt, Bevölkerung; Genehmigungsinhalte des Richtplans; B) Voraussetzungen für verkehrsintensive Vorhaben, S. 69:</p> <p>«7. Prüfung der Voraussetzungen für ein zusätzliches VIV: Machbarkeit eines zusätzlichen VIV auf der Grundlage der Luft- und Lärmbeurteilung des Richtplans ESP Wankdorf prüfen. Dies erfolgt</p>	C	Die hohe wirtschaftliche Prosperität im ESP Wankdorf hat sich ohne verkehrsintensive Vorhaben (VIV) entwickelt. Einziges VIV ist das Wankdorfcenter. Aufgrund der hohen ÖV-Erschliessungsgunst, der Modalsplit-Vorgaben und der guten Anbindung für den Fuss- und Veloverkehr sowie der beschränkten Verkehrskapazitäten für den MIV soll auch in Zukunft die Entwicklung im ESP Wankdorf ohne zusätzliche VIV sichergestellt werden. Dies gilt insbesondere für VIV im Bereich Einkauf und Freizeit. Entsprechend darf auch bei einer Erweiterung oder Zusammenlegung von bestehenden



Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			<p>frühestens, wenn ein konkretes Vorhaben eines Produktion- oder Gewerbebetriebs vorliegt. <del>VIV im Bereich Fachmärkte oder Erholung sollen nicht angestrebt werden.</del></p> <p>Begründung: Es muss allen Baurechtsnehmern möglich sein, die bestehenden Supermärkte, Fachmärkte, Abholmärkte, Gewerbeparks etc. im bisherigen Ausmass weiter zu betreiben. Insbesondere muss es für die GMAA möglich sein an den bestehenden Standorten MParc Wankdorf (Fachmärkte) und Migros Winkelried (Supermarkt) festzuhalten und diese beiden Standorte auch nach der Umstrukturierungsphase weiter zu nutzen. Der Besitzstand ist zu garantieren (Status quo bezüglich Nutzung, Anzahl Parkplätze, Parkplatzbewirtschaftung, keine Zufahrtsbeschränkungen etc.). Es ist sicherzustellen, dass bei allfälligen Ersatzbauten mindestens die gleiche Verkaufsfläche, Nutzung und Anzahl Parkplätze wie heute realisiert werden kann. Eine Fachmarktnutzung soll auch zukünftig möglich sein.</p> <p>Da wir vorschlagen, den Anteil Wohnen auf 75% festzulegen (siehe Antrag: Änderung des Nutzungsverhältnisses), wird die weitere Entwicklung des Gewerbes zwangsläufig eingeschränkt. Die Begrenzung des Verkehrsaufkommens kann mit dem geforderten Mobilitätskonzept gewährleistet werden.</p>		<p>Nutzungen die Grenze von 2'000 Fahrten DTV nicht überschritten werden.</p> <p>Hingegen sollen bei einer Erweiterung oder der Zusammenlegung von bestehenden Nutzungen im Bereich Produktion und Gewerbe bei Vorliegen eines entsprechenden Vorhabens zumindest die Voraussetzungen für ein VIV nach den Vorgaben des kantonalen Richtplans (Massnahme B_01) geprüft werden können.</p>
207 V 12 V 14	2.7	-	<p>Auf die Prüfung der Voraussetzungen für ein Verkehrsintensives Vorhaben (ViV) ist zu verzichten.</p> <p>Begründung: Aufgrund des kleinen Spielraums für zusätzlichen Verkehr ist es absurd, in diesem Perimeter noch ein Verkehrsintensives Vorhaben ansiedeln zu wollen. Auf eine Nutzung, welche viel Besucherverkehr anziehen wird (z. B. Einkaufszentrum), ist zu verzichten. Die gut erschlossenen Lagen des ESP Wankdorf sollen dazu genutzt werden, um Wohnraum und Arbeitsplätze anzusiedeln, welche nicht viel Verkehr verursachen.</p>	B	<p>Es sind keine neuen verkehrsintensiven Vorhaben zulässig. Einzig bei einer Erweiterung oder Zusammenlegung von bestehenden Nutzungen im Bereich Produktion und Gewerbe sollen bei Vorliegen eines entsprechenden Vorhabens zumindest die Voraussetzungen für ein VIV nach den Vorgaben des kantonalen Richtplans (Massnahme B_01) geprüft werden können. Der Auftrag 7 im Richtplan-Kapitel 2.7 wird entsprechend angepasst.</p>
208 Ö 08	2.7	-	<p>Zusätzliche grössere, verkehrsintensive Nutzungen (z. B. Fachmärkte) haben im ESP Wankdorf nichts zu suchen. Der Genehmigungsinhalt muss überarbeitet werden.</p>	B	<p>Es sind keine neuen verkehrsintensiven Vorhaben zulässig. Einzig bei einer Erweiterung oder Zusammenlegung von bestehenden Nutzungen im Bereich Produktion und Gewerbe sollen bei Vorliegen eines entsprechenden Vorhabens zumindest die Voraussetzungen für ein VIV nach den Vorgaben des kantonalen Richtplans (Massnahme B_01) geprüft werden können. Der Auftrag 7 im Richtplan-Kapitel 2.7 wird entsprechend angepasst.</p>
209 Q 01	2.7	-	<p>Im Richtplan wird für dieses Gebiet eine quartierverträgliche Nutzung vorgeschlagen. Das STEK hat hierzu bereits gute Grundlagen geschaffen. Weiter soll Quartierverträglichkeit unter Einbezug der AnwohnerInnen definiert werden.</p>	A	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
210 Q 02	2.7	-	<p>Prinzipiell unterstützen wir die Stossrichtung des RP-Entwurfs vom 13.08.2018. Als Interessengemeinschaft von Anwohnenden unterstützen auch wir grundsätzlich die Planungsphilosophie, wonach</p>	A / E	<p>Freiräume: Durch die Siedlungsentwicklung nach innen werden die Siedlungsräume intensiver genutzt. Das STEK</p>

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			<p>Nutzungsverdichtungen in bereits stark genutzten Siedlungsräumen mit guter Infrastruktur, insbesondere mit einem guten ÖV-Netz zu erfolgen haben. Wir sind jedoch grundsätzlich nicht damit einverstanden, dass die Luftreinhalte- und Lärmgrenzwerte, welche bereits heute überschritten werden, auch in Zukunft darüber liegen werden (Kapitel 2.7/ S 63ff). Wir anerkennen zwar den Willen, die Belastungen zu senken. Allerdings zweifeln wir aufgrund der geplanten Nutzungsverdichtungen und Infrastrukturausbauten, die zu einem nicht unerheblichen Teil im Strassenverkehr erfolgen sollen, dass nachhaltige Verbesserungen erwirkt werden können. Wir werden deshalb in unserer Stellungnahme weitere Einschränkungen beim Strassenverkehr und weniger Neunutzungen vorschlagen. Im Weiteren sind wir enttäuscht darüber, dass in Bezug auf die noch verbleibenden Freiräume innerhalb des Perimeters zu wenig planerische Beachtung geschenkt wird. Da die Dimensionen der geplanten neuen Kongress- und Eventhalle BEmotion Base derzeit neu überprüft werden, erwarten wir, dass zusätzlicher Freiraum vollständig der qualitativen Aufwertung dienen wird (s. dazu Kapitel 4).</p>		<p>2016 hat sich der Thematik einer korrespondierenden Entwicklung von Siedlungs- und Freiraumstrukturen angenommen und zeigt auf, wie und wo welche Entwicklungen baulicher und freiräumlicher Art vorgenommen werden sollen. Der Richtplan ESP Wankdorf äussert sich in dieser Hinsicht nur summarisch, da das Kernanliegen die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist. Die Freiraumplanung wird stufengerecht und in den dafür vorgesehenen Planungsinstrumenten von der städtischen Ebene auf die Quartierebene und von da auf die Arealebene heruntergebrochen.</p> <p>Luft/Lärm: Die Überprüfung der Belastbarkeiten der Strassen aus Sicht Luftreinhaltung und aus Sicht Lärmschutz sind im Zusatzbericht Umwelt dargestellt. Zudem nutzt der Richtplan die Spielräume gemäss kantonaler Massnahmenplan zur Luftreinhaltung indem mit den unterschiedlichen Massnahmen auf eine verbesserte Abstimmung von Siedlung und Verkehr und damit auf eine insgesamt bessere Umweltsituation hingewirkt wird.</p>
211 Q 05	2.7	-	<p>Wirtschaft, Umwelt, Bevölkerung – Kritik und Anregungen: Die Ziele sind ziemlich STEK-konform formuliert bezüglich Stichworten wie: Verdichtung, Stadt der kurzen Wege, Nutzungsdurchmischung, Mobilitätsanforderungen etc., weshalb wir uns dazu nicht ausführlich äussern.</p> <p>Beunruhigend sind jedoch die Feststellungen in Bezug auf die angestrebte Entwicklung und die nicht erreichten Sanierungsziele der Luftreinhaltung und Lärm. Bei allem oben erwähnten Pragmatismus ist es nicht tolerierbar, dass die bereits über Jahrzehnte andauernden Missstände fatalistisch in neue Richtpläne überführt werden. Es müssen demzufolge strengere Vorgaben gemacht werden und die Eingriffstiefe des Verkehrsmanagements ist um die Dimension 'Ökologie und Gesundheit der Bevölkerung' zu verschärfen. Den Behörden muss einerseits die Aufsichtspflicht überbunden, andererseits aber die Möglichkeit zur Umsetzung gegeben werden. Als Beispiel wird die lokale Einführung Tempo 30 erwähnt.</p> <p>Richtig ist in diesem Zusammenhang, die Absicht Planungsbehörden der Gemeinden und private Bauwillige zu Mobilitätskonzepten zu verpflichten und dies in grundeigentümergebundenen Nutzungsplanungen zu überführen.</p> <p>Ebenso wichtig erscheint uns die Investition in die 'Software' des Mobilitätsmanagements, gezielte Kommunikation, Ausbildung, Sensibilisierung nicht nur der individuellen Akteure, sondern der grösseren Betriebe, Institutionen und Gemeinden.</p>	A	<p>Die Strategie und der Strauss der Richtplanmassnahmen zielt auf eine weitere Entwicklung im ESP Wankdorf bei einer umwelt- und quartierschonende Abwicklung des Verkehrs. Alle vorgesehenen Massnahmen für eine nachhaltige Entwicklung werden im Richtplan offengelegt. Mit dem Monitoring werden die Entwicklung und deren Steuerung laufend überwacht. Mit der Zustimmung der ESP-Partner und der Genehmigung durch den Kanton werden die Strategie und die Massnahmen als zielführend, resp. rechtmässig erachtet.</p> <p>Siehe auch Antwort auf Eingabe Nr. 210</p>

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
212 V 06	2.7	-	Wir unterstützen alle Massnahmen zur Verbesserung der Luft- und Lärmbelastung. Wir begrüßen in diesem Zusammenhang das Weiterführen der Monitorings und Controllings. Diese zeigen auf, dass die Belastung zwar abgenommen hat, die Grenzwerte auf den Hauptverkehrsachsen aber weiterhin überschritten werden. Ein allfälliger Ausbau der Autoinfrastruktur würde hier nur eine weitere Verschlechterung bringen. Es braucht vielmehr eine Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger.	C	Die Grenzwerte für Luft- und Lärmbelastung werden auf den Hauptverkehrsachsen zum Autobahnanschluss knapp nicht eingehalten. Diese Situation soll gemäss Richtplan künftig verbessert werden. An guten, aber stark belasteten Standorten sollen Nutzungsverdichtungen nur dann möglich sein, sofern die Sanierungsziele beim Lärm und bei der Luft nicht verunmöglicht werden. Die Massnahmen im Bereich der MIV-Infrastruktur dienen nicht der Kapazitätserweiterung, sondern der Verflüssigung des Verkehrs. Das MIV-Aufkommen nimmt nicht zu. Stattdessen werden im Bestand Reserven geschaffen für Nutzungsentwicklungen geschaffen.
213 V 12 V 14	2.7	-	Insgesamt betrachten das Grüne Bündnis Bern und der VCS die vorgeschlagene Teilrevision jedoch als kritisch: Der Zusatzbericht Umwelt zeigt auf, dass der durch die Anpassung des Richtplans generierte Mehrverkehr auf zwei Achsen dazu führen wird, dass die zulässigen Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Es handelt sich um zwei Teile des Autobahnzubringers, welche heute bereits ein sehr hohes Verkehrsaufkommen aufweisen und deshalb kein Handlungsspielraum für Mehrverkehr bis 2030 besteht. Dennoch wird durch die Teilrevision eine Entwicklung von Arbeitsplätzen und Wohnraum vorgeschlagen, die zu massivem Mehrverkehr führen wird. Das ist aus der Sicht des Grünen Bündnisses und des VCS unverantwortungsvoll. Es müssen grössere Anstrengungen unternommen werden, den motorisierten Verkehr zu reduzieren und auf andere Verkehrsmittel umzulagern.	A	Die Strategie und der Strauss der Richtplanmassnahmen zielt auf eine weitere Entwicklung im ESP Wankdorf bei einer umwelt- und quartierschonende Abwicklung des Verkehrs. Alle vorgesehenen Massnahmen für eine nachhaltige Entwicklung werden im Richtplan offengelegt. Mit dem Monitoring werden die Entwicklung und deren Steuerung laufend überwacht. Mit der Zustimmung der ESP-Partner und der Genehmigung durch den Kanton werden die Strategie und die Massnahmen als zielführend, resp. rechtmässig erachtet.
214 V 13	2.7	-	Zwei Zitate aus dem RP-Entwurf (Seiten 63, bzw. 65), mit welchen wir nicht einverstanden sind: «Die Entwicklung der ESP ist aus übergeordneter Wirtschafts-, Raumplanungs- und Umweltsicht erwünscht, da damit insgesamt eine Verbesserung der Belastungssituation in einer Region bzw. im Kanton erreicht werden kann. Der konkrete Standort ist aber soweit möglich, für Bevölkerung, Umwelt und Wirtschaft verträglich auszugestalten». Im zweiten Satz sind wir mit der Formulierung «soweit möglich» nicht einverstanden. Wir möchten hier einen Akzent auf vollständige Verträglichkeit, unter Einhaltung der Luftreinhalte- und Lärmgrenzwerte setzen und eine Relativierung ausschliessen. Insbesondere die Grenzwerte für Lärm und Luft sind jahrzehntelang nicht eingehalten worden. Einer weiteren Aufschiebung zur Einhaltung dieser Grenzwerte können wir nicht zustimmen. «Das Verkehrswachstum in der Agglomeration und Stadt Bern ist trotz umfassender Massnahmen beim Verkehrs- und Mobilitätsmanagement weiter steigend ...» Im Zusammenhang mit dem RP wäre wohl eher eine Betrachtung des MIV-Wachstums allein nötig. Hier stellen wir fest, dass in der Stadt Bern der MIV deutlich abnimmt. Wir haben das auf unserer	A	Die Strategie und der Strauss der Richtplanmassnahmen zielt auf eine weitere Entwicklung im ESP Wankdorf bei einer umwelt- und quartierschonende Abwicklung des Verkehrs. Alle vorgesehenen Massnahmen für eine nachhaltige Entwicklung werden im Richtplan offengelegt. Mit dem Monitoring werden die Entwicklung und deren Steuerung laufend überwacht. Mit der Zustimmung der ESP-Partner und der Genehmigung durch den Kanton werden die Strategie und die Massnahmen als zielführend, resp. rechtmässig erachtet.

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			Website «www.spbern-nord.ch/» dokumentiert. In der BZ vom 27.03.2018 wird berichtet, dass der MIV auch in der Region Bern abgenommen hat.		
215 Q 03	2.7	-	Die unter Punkt 2.7 genannten Ziele unterstützt Läubigi Stadt. Kurze Wege, umweltfreundliches Mobilitätsverhalten und die verstärkte Nutzungsdurchmischung im Bereich ESP Wankdorf werden begrüsst. Es ist zwar positiv, dass die Luft- und Lärmbelastung fast im ganzen Perimeter abgenommen hat. Diese Entwicklung soll fortgesetzt werden und die Grenzwerte im ganzen Perimeter unterschritten werden.	A	Wird zur Kenntnis genommen.
216 V 03	2.7	-	Bei Einführung von Tempo 30 auf dem Basisnetz besteht die Gefahr, dass dies nicht nur situativ vorgenommen wird, wie im Richtplan vorgesehen, sondern, dass sich der Effekt verselbständigt und das Tempo aus politischen, statt aus Verkehrsgründen flächendeckend reduziert wird. In Bezug auf Temporeduktionen ist generell zu prüfen, ob die angestrebte lärmindernde Wirkung durch diese Massnahme tatsächlich realisiert wird.	D	Die Einführung von Tempo 30 ist Sache der Stadt und wird nicht im Richtplan geregelt.
217 V 10	2.7	-	Bei der Einführung von Tempo 30 auf dem Basisnetz besteht die Gefahr, dass der Verkehrsfluss eingeschränkt wird. Deshalb ist zu prüfen, ob die angestrebte lärmindernde Wirkung durch die Tempobeschränkung tatsächlich erreicht wird. Eine Verselbständigung der Ausweitung von Zonen mit Temporeduktionen aus politischen Gründen, wird strikte abgelehnt.		
218 V 10	2.7	-	Durch die angestrebte Priorisierung des ÖV-, Fuss- und Veloverkehrs kann beim vorliegenden Konzept nicht von Ausgewogenheit gesprochen werden. Eine Verdichtung zugunsten von mehr Wohnraum und einem vielfältigen Mix an unterschiedlichen Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungsunternehmen bringt nicht nur Ansprüche an ein ausgebauten ÖV-Angebot mit sich, sondern auch an die Ver- und Entsorgung. Private Haushalte und das Gewerbe sind auf einen funktionierenden Gütertransport angewiesen. Aus diesem Grund sollte der unentbehrliche Schwerverkehr stärker miteinbezogen und gewichtet werden.	C	Das Strassennetz im ESP Wankdorf wird bereits nahe an der Kapazitätsgrenze betrieben. Mit den MIV-Massnahmen gemäss Richtplan kann der MIV verflüssigt werden. Die Kapazität für den MIV kann damit hingegen nicht erhöht werden. Um die vorgesehenen Nutzungen realisieren zu können, muss daher eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr erfolgen. Der Gütertransport wird dahingehend berücksichtigt, dass der maximale MIV-Anteil bei Produktions- und Gewerbenutzungen höher angesetzt wird als bei Wohn- und Dienstleistungsnutzungen.
219 V 10	2.7 2.3	-	Aus Umweltgedanken und durch Kostendruck (fiskale Abgaben, wie die LSVA) sind Unternehmer, unter Berücksichtigung gesetzlicher Auflagen (Arbeits- und Ruhezeitengesetz), bestrebt, ihre Ressourcen optimal einzusetzen. Dazu sind neben der Ver- und Entsorgung auch verfügbare Abstellplätze für Lastwagen und Anhänger unabdingbar.	D	Die Einrichtung von Abstellplätzen für Lastwagen ist grundsätzlich Sache der Privaten und nicht Aufgabe der öffentlichen Hand. Denkbar ist aber eine Zusammenarbeit von Privaten mit der öffentlichen Hand wie bei der T10 («Check Point»).
220 V 13	2.7	-	Natürlich hat der ÖV zugenommen, was auf das Gesamtverkehrsaufkommen durchschlägt. Ob allerdings das Verkehrswachstum sogar «weiter steigend» ist, scheint uns fraglich. Bei einer linearen		

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			Mengenzunahme bleibt das Wachstum konstant. Wenn sogar das Wachstum noch ansteigen würde, bekommen wir eine nach oben gekrümmte Wachstumskurve. Ob das belegbar ist, bezweifeln wir. Mit einem weiteren Satz sind wir jedoch sehr einverstanden (Seite 64, Zitat): «Die wirksamste Steuerung des Verkehrsaufkommens wird erfahrungsgemäss mittels Auflagen zur Zahl oder der Bewirtschaftung von Parkplätzen erreicht». Zahlen dazu werden jedoch nicht genannt. Wir gehen davon aus, dass sich die maximalen Zahlen der allfällig neu zu bauenden PP jeweils aus dem vorgegebenen Modalsplit errechnen lassen. Wenn man dazu Art. 49 ff der BauV konsultiert, stösst man auf grosszügigste Obergrenzen bei der PP-Erstellung. Wir zählen darauf, dass sich die zuständigen kantonalen Behörden den zur Einhaltung der verkehrspolitischen Ziele erforderlichen, massiven Senkungen dieser Obergrenzen im ESP-Perimeter (nach Art. 54 BauV) nicht widersetzen werden.	B  A	Wird im Richtplan präzisiert.  Die Zahl der Parkfelder richtet sich nach dem MIV-Anteil am Modalsplit.

## 2.10 Abstimmung, Abhängigkeiten, Koordination der Entscheide und Verfahren

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
221 Q 01	3	-	Die Flughöhe der Partizipation ist zu diesem Zeitpunkt für viele nichtorganisierte QuartierbewohnerInnen zu hoch. Umso wichtiger ist es die Partizipation bei den Teilprojekten und kleineren Schritten zu ermöglichen. Dies in Zusammenarbeit mit den Quartierkommissionen, der Quartierarbeit oder anderen spezialisierten Fachpersonen für Partizipationsprozesse.	A	Die Information und Mitwirkung der Bevölkerung wird im Rahmen der Teilrevision des Richtplans ESP Wankdorf gemäss Art. 58 BauG gewährt. Siehe auch Eingabe Nr. 224.
222 Q 02	3	-	Für die Ausarbeitung der Teilrevision des Richtplans wurden die Quartierorganisationen nicht einbezogen. Das ist bedauerlich, ist doch die Wohnbevölkerung und das Gewerbe von den Entwicklungen im ESP Wankdorf besonders stark betroffen.		
223 Q 01	3.2	B 1	Da im Wankdorffeld viele Familien, SeniorInnen, wie auch Menschen mit Migrationshintergrund leben, ist einer zielgruppenspezifische Baustellenkommunikation Aufmerksamkeit zu schenken.	D	Das Anliegen ist nicht Gegenstand des Richtplans ESP Wankdorf.
224 Q 02	3.1	-	Wir setzen nun darauf, dass während der Laufzeit des revidierten Richtplans die Projektorganisation in regelmässigen Abständen über die Ergebnisse des Monitorings und über die Entwicklungen im ESP Wankdorf orientiert. Wir schlagen vor, dass ein Monitoringkonzept unter Einbezug von Quartierorganisationen (z.B. IG Wankdorf, DIALOG Nord) erarbeitet wird. Wir erwarten, dass mindestens alle zwei Jahre Bericht erstattet wird und gemeinsam mit den Quartierorganisationen eine Auswertung und Massnahmenpläne erarbeitet werden.	B	Periodische Gespräche mit dem Quartier sind ein Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit und Teil des Richtplans (Kap. 3.1, Auftrag 3). Im Rahmen der weiteren Schritte der Teilrevision und bei der Umsetzung des Richtplans wird das Quartier weiterhin einbezogen. Das Richtplankapitel 3.1 wird auch im Abschnitt 3 entsprechend angepasst.
225 Q 03	3.1	-	Ein wichtiger Aspekt des Richtplans ist auch die Fortführung des Monitorings und des Controllings. Die Resultate des Monitorings sollten öffentlich zugänglich sein. Läubigi Stadt, VCS und Pro Velo sind in die Behördendelegation aufzunehmen. Bereits seit 2007 gibt es eine Vereinbarung dieser		

Nr. / Eingabe	Kapitel im Richtplan	(Teil-) Gebiet	Antrag / Eingabe	Beurteilung	Bemerkung
			Organisationen, dem Kanton und der Stadt Bern. Die Teilrevision bietet die Möglichkeit, die Vertragsparteien in die Behördendelegation einzubinden.		
226 V 13	3.1 3.2	-	Wie im Bericht mehrmals erwähnt, müssen grosse Anstrengungen unternommen werden, damit die umweltpolitischen, nachhaltigen Ziele, insbesondere beim Verkehr eingehalten werden können. Wie eingangs erwähnt, ist es für uns unabdingbar, dass die kantonal gültigen Luftreinhalte- und Lärmgrenzwerte auch im und um den ESP-Perimeter eingehalten werden. Wir fordern deshalb ein hohes Mass an Transparenz gegenüber der Öffentlichkeit und insbesondere gegenüber der Quartierbevölkerung. Wir schlagen ein Monitoringkonzept vor, welches unter Einbezug von Quartierorganisationen zu erarbeiten ist. Mindestens alle zwei Jahre müssten die Messresultate rapportiert und insbesondere den Quartierorganisationen, aber auch der gesamten Öffentlichkeit präsentiert werden.		Die Daten aus dem Monitoring inkl. Kennzahlen sind und werden veröffentlicht. Die entsprechenden Informationen finden sich auf der Homepage des ESP Wankdorfs. Die genannten Vereine sind im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit oder im Zusammenhang mit der Vereinbarung Wankdorfplatz bereits in der Projektorganisation ESP Wankdorf eingebunden.
227 V 14	3.1	-	Die Daten aus dem Monitoring sind jährlich zu veröffentlichen. Der VCS, Pro Velo, Läubigi Stadt und der Dialog Nordquartier sind in die Behördendelegation aufzunehmen. Im Monitoring sind Kennzahlen zu definieren (S. 74).	B B	

### 3 Liste der Mitwirkungseingaben

Absender	Nr.	Name	Adresse	Bemerkungen
ESP-Partner	E 01	Bürgergemeinde Bern, Ueli Grindat	Bahnhofplatz 2, 3001 Bern	
	E 02	Messepark Bern AG, Präsident Daniel Kramer Bernexpo Groupe, COO Roger Büchel	Mingerstrasse 6, 3000 Bern	
	E 03	beco Berner Wirtschaft	Münsterplatz 3a, Postfach, 3000 Bern	
Öffentliche Verwaltungen und Institutionen	Ö 01	Kantonspolizei Bern, Regionalpolizei Bern Chef StatPol BERN Ost Martin Rohr,	POM Kanton Bern, Brunnadernstrasse 42, 3006 Bern	
	Ö 02	Universitäre Psychiatrische Dienste Bern (UPD), Vorsitzender GL Stefan Aebi	Bolligenstrasse 111, 3000 Bern	
	Ö 03	BFH-Hochschule für Agrar-, Forst- und Lebensmittelwissenschaften (HAFL), Prof. Dr. med. vet. Conny Herholz	Länggasse 85, 3052 Zollikofen	
	Ö 04	Chef Veterinärdienst der Armee, Stéphane Montavon	Worbentalstrasse 36, 3063 Ittigen	
	Ö 05	Nationales Pferdezentrum Bern, Betriebsleiterin Dr. Salome Wägeli	Mingerstrasse 3, 3000 Bern	
	Ö 06	Gemeinderat Ostermundigen, Gemeindeplaner Walter Wirz	Bernstrasse 65D, Postfach 101, 3072 Ostermundigen	
	Ö 07	Gemeinde Bolligen, Gemeindepräsidentin Kathrin Zuber	Hühnerbühlstrasse 3, 3065 Bolligen	
	Ö 08	Gemeinde Ittigen, Gemeindepräsident Marco Rupp	Rain 7, 3063 Ittigen	
Juristische Personen und Private	P 01	Schwob Immobilien AG, VR-Präsident Kurt Trachsen	Kirchbergstrasse 19, 3401 Burgdorf	
	P 02	Privatperson	-	
	P 03	UBS Fund Management, Marius Baumann	Aeschenplatz 6, 4002 Basel	
	P 04	Immosol AG, Mitglied GL Stephan Ehram	Klausstrasse 48, 8008 Zürich	
	P 05	Alb. Wahlen AG, HESS AG, Gebäudeversicherung Bern, Halter AG, Genossenschaft Migros Aare, AXA Investment Managers Schweiz AG, vertreten durch Itten+Brechbühl AG, Christoph Ar- pagaus	Nordring 4A, Postfach, 3001 Bern	
	P 06	CSL Behring AG, Standortleiter Pierre Caloz	Wankdorfstrasse 10, 3000 Bern	
	P 07	RUAG Real Estate AG, Patrik Schafer	Staufacherstrasse 65, 3000 Bern	
Quartiervereine	Q 01	Quartierarbeit Bern Nord, Sonja Preisig	Wylerringstrasse 60, 3014 Bern	
	Q 02	IG Wankdorf, Co-Präsident Hansueli Mesmer	Breitfeldstrasse 25, 3014 Bern	
	Q 03	Läbigli Stadt, Co-Präsidentin Laura Binz	Thunstrasse 85, 3006 Bern	

Absender	Nr.	Name	Adresse	Bemerkungen
	Q 04	DIALOG Nord, Präsident Urs Frieden	Postfach 143, 3000 Bern	
	Q 05	Quartierverein Stadtteil IV	Postfach 257, 3000 Bern	
	Q 06	IG Allmenden, Präsident Melchior Dodel	Chavezstrasse 7, 3006 Bern	
Vereine und Parteien	V 01	Alternative Fussballliga FouL, Vorstand Marc Meienberger	Landoltstrasse 23, 3007 Bern	
	V 02	Verband Schweizer Pferdeuchtorganisationen Präsident Dr. Hanspeter Meier	Baumgärtliweg 18, 3322 Urtenen-Schönbühl	
	V 03	Touring Club Schweiz, Sektion Bern-Mittelland	Thunstrasse 61, 3000 Bern	
	V 04	Pentathlon Suisse, Präsident Peter Burger	Brunnaderrain 3, 3006 Bern	
	V 05	Schweizerische Traingesellschaft, Präsident Hansjörg Vogler	Weissenbrunnenstrasse 10, 8903 Birmensdorf	
	V 06	Sozialdemokratische Partei des Kantons Bern, Parteipräsidentin Ursula Marti	Monbijoustrasse 61, 3001 Bern	
	V 07	Organisation der Arbeitswelt Pferdeberufe, Präsident Derek Frank	3000 Bern, info@pferdeberufe.ch	
	V 08	Kavallerie Bereitermusik Bern, Präsident Erich Binder	Niedermuhren 163, 1714 Heitenried	
	V 09	SVP Kanton Bern, Präsident Werner Salzmann	Optingenstrasse 1, 3013 Bern	
	V 10	ASTAG, Sektion Bern	Wölflistrasse 5, Postfach 65, 3000 Bern	
	V 11	BSC Young Boys, CEO Wanja Greuel	Papiermühlestrasse 71, Postfach, 3000 Bern	
	V 12	Grünes Bündnis Stadt Bern, Geschäftsführer Benjamin Steinweg	Neubrückestrasse 17, Postfach, 3001 Bern	
	V 13	SP Bern Nord, Vorstandsausschuss Christian Boesch	Postfach 609, 3000 Bern	
	V 14	VCS Regionalgruppe Bern, Co-Präsidentin Franziska Grossenbacher	Bollwerk 35, 3011 Bern	
	V 15	Pro Velo Bern	Birkenweg 61, 3013 Bern	
	V 16	Schweizerischer Verband für Pferdesport, Präsident Charles Trolliet	Papiermühlestrasse 40 H, 3000 Bern	
	V 17	Zuchtverband CH-Sportpferde	Les Longs Prés, Case postale, 1580 Avenches	
	V 18	Bernische Traingesellschaft, Präsident Kurt Spahr	Däntsch 53, 3204 Rosshäusern	
Summe	42			



#### **4 Verabschiedung und Beschluss**

Der Mitwirkungsbericht wurde am 3. April und 4. September 2019 durch die Projektkommission beraten. Die Behördendelegation hat in seiner Sitzung vom 17. Dezember 2019 die Planungsakten zuhanden der kantonalen Vorprüfung verabschiedet.