



SP BÜMPLIZ/BETHLEHEM

Bern, 14. Januar 2021

Gemeinderat der Stadt Bern  
Stadtplanungsamt Bern  
Zieglerstrasse 62  
Postfach  
3001 Bern

Sehr geehrte Damen und Herren,

besten Dank für die Möglichkeit der Mitwirkung an Ihren Arbeiten zum ESP Ausserholligen. Gerne hoffen wir, dass Sie untenstehende Gedanken und Überlegungen in die weitere Planung einbeziehen werden.

In der Planung werden viele Überlegungen gemacht, die unsere Zustimmung finden. Bei einigen Punkten stellen wir weitergehende Forderungen. Die revidierte Planung wird aber den meisten selbst auferlegten Zielsetzungen nicht gerecht. Gerne erinnern wir daran, dass die Planung von Stadt nicht nur bauliche Massnahmen beinhalten, sondern auch die Menschen und ihr Leben in dieser Stadt berücksichtigen soll.

Da für uns wichtige Themen zu wenig verbindlich aufgenommen wurden, fordern wir eine erneute Überarbeitung mit Einbezug unten genannter Punkte. Sinnvollerweise würde dazu ein Partizipationsverfahren initiiert, das von mehr als einer bis zwei Informationsveranstaltungen mit Brainstorming-Möglichkeit geprägt wird und welches nicht fast ausnahmslos mit den potenziellen Bauherren gestaltet wird.

Wir erinnern an die von uns kürzlich eingereichten Mitwirkungen und Eingaben zur Planung Weyermannshaus West und zum EWB-Areal ebenso wie die seitens Vertreter der SP Bümpliz/Bethlehem gemachten Eingaben im Stadtrat und halten die darin für die einzelnen Areale gemachten Eingaben auch für die Gesamtplanung aufrecht.

Im Wesentlichen geht es dabei um folgendes:

### **Grünflächen und -planung**

Wir begrüssen die Überlegungen zur Schaffung von Grünzonen, Lüftungskorridoren und der Freilegung des Stadtbachs. All dies sind alte Forderungen seitens der SP.

Erstaunt sind wir aber über die allzu häufig angedachten Ausnahmen, wenn-möglich Formulierungen und Eventualitäten. Wir fordern zwingend eine verbindliche Verankerung dieser Überlegungen. Der Stadtbach ist vollumfänglich freizulegen. Eine Ausnahme mag im Areal des Freibads Weyerli noch denkbar sein, aber nicht im Bereich der Tankanlagen und nicht bei den Grundstücken von Shell gegen Osten. Hier ist die Öffnung des Stadtbachs zwingend einzuplanen.

Die Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus wird schon heute sehr rege genutzt. Nach der Verdichtung wird die Nutzung dieser Anlage weiter steigen.. Die Grünfläche ist bereits jetzt an Spitzentagen überbelegt. Sie kann und darf nicht verkleinert werden, selbst für eine Fuss- und

Veloverbindung nicht. Die Fuss- und Veloverbindung kommt für uns nur südlich der Bahnlinie in Frage. Die Möglichkeit einer Verbindung nördlich der Bahn ist zu streichen.

### **Lärm/Lüftung/Umwelt**

Bei allen Planungsschritten ist auch eine technische Verringerung des durch Bahn und Autobahn verursachten Lärms zu bedenken. Lärmverursacher sollen konsequent für möglichst geringe Immissionen sorgen.

Wir fordern, dass durch die Planung keine weiteren Waldrodungen mehr ermöglicht werden und fordern ebenso eine Bestandeswahrung bestehender Alleen/Baumgruppen; selbst wenn dereinst der ÖV ausgebaut werden muss.

Hochbauten sollen konsequent begrünte Fassaden- und Dachgestaltungen aufweisen.

Bei den Verkehrswegplanungen sind bauliche Massnahmen gegen den sogenannten Poser-Verkehr einzuplanen.

Nicht nur städteplanerische Massnahmen zur Schaffung von Hitze- und Wärmeinseln sind nötig. Ein zu beachtender Punkt ist ebenfalls die Stadtentlüftung. Es sind planerische Massnahmen zu treffen, dass die Bauvorhaben die Stadtentlüftung nicht beeinträchtigen. Als planerische Massnahme ist explizit anzuführen: Hochhäuser dürfen nur erstellt werden, wenn sie die Durchlüftung der Stadt nur unwesentlich beeinträchtigen und das Stadtklima nicht verschlechtern. Hierzu ist die Entlüftungsplanung auf die West-Ost-Achse zu erweitern und nicht ausschliesslich auf die Bremgarten-/Könizbergachse einzuschränken.

### **Verkehr/MIV/öV/Bahnareale**

Der Hauptfokus der Planung muss auf dem umweltverträglichen Verkehr liegen – der MIV muss eingeschränkt werden.

Die Zahl der Parkplätze ist auf das rechtlich mögliche Minimum zu beschränken.

Verkehrswege sind für alle zu konzipieren, nicht nur für Menschen zwischen 8 und 80.

Die Verbesserungen für den Langsamverkehr und den ÖV begrüssen wir.

### **Verbindlichkeit des Modalsplits**

Aufgrund der markanten Erhöhung des gesamten Nutzungsmasses fragen wir uns, welche Regulierungsmassnahmen vorgesehen sind, wenn sich im Laufe der Entwicklung zeigen sollte, dass das MIV-Verkehrssystem überlastet wird (S. 28)? Im Richtplan muss nicht nur verbindlich festgehalten werden, dass ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für den MIV nicht in Frage kommt, sondern auch die Massnahmen, die getroffen werden, falls der vorgeschlagene Modalsplit nicht eingehalten werden wird.

### **Parkregime & Europlatz**

Wir lesen zwischen den Zeilen, dass angedacht ist, zusätzliche Parkplätze in Bümpliz/Bethlehem anzubieten. Unter Ziffer 1.5 zum Zweck der Richtplanung heisst es aber: «Herausforderungen im Zusammenhang mit den bestehenden und zukünftigen Immissionsbelastungen angehen / Stadtökologie und das Stadtklima verbessern / stadt- und klimaverträgliche Mobilität erhöhen.» Soll das mehr als eine Worthülse sein, dann heisst das eine konsequente Umsetzung einer stadt- und umweltverträglichen Verkehrspolitik. Es darf nicht sein, dass der Zentrumsverkehr schlicht in die peripheren Quartiere verlagert wird – es ist auf dem ganzen Stadtgebiet eine Reduktion des MIV anzustreben. Dies erreicht man nicht durch die Verlagerung des Zentrumverkehrs in die Peripherie der Stadt. Auch wenn es offenbar noch nicht überall angekommen ist: Der MIV-Verkehr hat wörtlich keinen Platz mehr in der Stadt. Das gilt auch in Bümpliz / Bethlehem. Dass für den ESP

Ausserholligen zusätzliche Parkplätze am Stadtrand angeboten werden sollen, widerspricht einer stadt- und klimaverträglichen Mobilität und ist zu streichen.

Ein zentrales Parkhaus im Herzen der Stadt, mitten in einem neuen urbanen Zentrum kommt für uns nicht in Frage. Die Einbindung des MIV (S. 29) gehört nicht an den Europaplatz, sondern ist peripher zu organisieren. Am Europaplatz darf es nicht mehr MIV geben, im Gegenteil.

Um den Europaplatz als Zentrum und die dortige Aufenthaltsqualität steigern zu können, müssen die Parkplätze im südlichen Teil des Europaplatzes ersatzlos aufgehoben werden. Der Freiraum im Raum des Viadukts Europaplatz Süd darf nicht eingeschränkt werden.

Ein Mobilitätshub mit City-Logistik darf keinesfalls im südlichen Teil des Europaplatzes realisiert werden, so wie dies im Projektierungskredit Gesamtprojekt «Öffentliche Infrastruktur Raum ESP Ausserholligen» - Prüfung Mobilitätshub MIV und City-Logistik - als prüfungswert genannt wird (siehe auch S. 31 Grundsatz 2 Wirtschafts- und Werkverkehr). Damit würde der Europaplatz als Zentrum und die dortige Aufenthaltsqualität erneut massiv beeinträchtigt. Der Freiraum im Viaduktraum Süd darf nicht eingeschränkt werden.

### **Temporegime**

Bei der Verkehrsberuhigung (S. 31) fordern wir eine Umkehrung des Temporegimes: Tempo 30 generell im Gesamtgebiet, Tempo 50 in Ausnahmefällen, Tempo 20 in allen Bereichen mit erhöhtem Fussgänger\*innenaufkommen und in Bereichen mit Quartierzentrumscharakter.

### **Wirtschafts- und Werkverkehr**

Gemäss der Planung soll der Wirtschafts- und Werkverkehr nicht eingeschränkt werden (S. 31). Was bedeutet das und wie passt dieser Grundsatz zum Ziel, der ESP Ausserholligen werde stadt-, klima- und umweltverträglich erschlossen? Wir können das nicht verstehen und fordern, dass auch dieser Verkehr verbindlich in den Modalsplit eingerechnet und in alle Massnahmen eingebunden wird.

### **Öffentlicher Verkehr**

Wir erwarten die Verlängerung des Inselbusses zum Europaplatz.

M.5 Neue Busspur Alte Murtenstrasse: Obschon es eigentlich selbstverständlich ist, sollte festgehalten und behördenverbindlich sein: Der alte Baumbestand ist und wird erhalten.

M.8 Sanierung und Verbreiterung Unterführung Stöckackerstrasse : Die Stöckackerstrasse südlich der Unterführung ist ohne Ausnahme für die betriebsnotwendigen Fahrten ewb und Gewerbe zu sperren. Die Stöckackerstrasse ist schon heute für eine Quartierstrasse zu stark befahren. Mit der vorgesehenen Ausnahme für die betriebsnotwendigen Fahrten ewb und Gewerbe würde der Verkehr sogar noch zusätzlich um 7 % zunehmen (Zusatzbericht zum Verkehr, Seite 31). Das kann und darf nicht das Mittel zur Einhaltung des gesetzlichen Lärmgrenzwertes der Stöckackerstrasse südlich der Bahnlinie sein. Der Verkehr des Gebietes Stöckackerstrasse 33 / Ladenwand ist wie im Mitwirkungsverfahren zur Überbauungsordnung gefordert, mit einer neuen Bahnunterführung zwischen ewb-Areal und Weyermannshaus-Ost direkt auf die Murtenstrasse zu lenken oder die Zahl der zulässigen Fahrten für das Gebiet so zu beschränken, dass der Grenzwert eingehalten wird.

M.13b Errichtung neuer FVV-Verbindungen – unterhalb Viadukts im Abschnitt Europaplatz-Könizbergwald: Die Situation für die Velofahrenden ist in diesem Bereich unbefriedigend. Es besteht ein unmittelbarer Handlungsbedarf. Ein Zeithorizont von 2031 bis 2035 bis zur Verbesserung ist zu lang. Die neuen FVV-Verbindungen sind bis spätestens bis 2025 zu realisieren.

M.13f Errichtung neuer FVV-Verbindungen-Unterführung Stöckackerstrasse nach Weyermannshaus-Ost: Die Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus wird schon heute sehr

genutzt und nach der Verdichtung noch mehr. Die Grünfläche ist bereits jetzt an Spitzentagen überbelegt. Sie kann und darf nicht verkleinert werden, selbst für eine Fuss- und Veloverbindung nicht. Neue Fuss- und Veloverbindungen kommen nur südlich der Bahnlinie in Frage. Die Möglichkeit einer Verbindung nördlich der Bahn ist zu streichen.

M.15c Aufwertung bestehender FVV-Verbindung Ladenwandweg-Bahnhöheweg: Bisher besteht entlang der Bahnlinie nur ein schmaler Fussweg mit einem Velofahrverbot. Obschon die FVV-Verbindung im Richtplan Veloverkehr vorgesehen war, wurde sie mit der neuen Überbauung Stöckacker verbaut. Eine Delegation der SP Bümpliz/Bethlehem war deswegen bei Ursula Wyss. Es ist erfreulich, wenn Sie hier bis 2028 zu realisierende Massnahmen finden.

M.17 Ausbau des öV-Angebotes: Die künftige Nachfrage ist nur dann abgedeckt, wenn die Zugverbindung von und nach Schwarzenburg auch bei einer allfälligen Verlängerung der RBS-Linie nach Köniz weiter besteht.

## **Siedlung**

Ein spezielles Augenmerk muss auf die Nutzungsdurchmischung gelegt werden. Wir wollen im ESP keine grossflächigen Mononutzungen, sondern eine kleinteilige Nutzungsdurchmischung und belebte Erdgeschosszonen mit publikumsbezogenen Nutzungen auf den Arealen (S. 22). Diese Absicht muss in den Zielen und Grundsätzen abgebildet werden.

## **Sozialraum, Schulraum, Vernetzung zu bestehenden Quartieren, Vernetzung zur Umgebung**

Zu diesen Themen schweigt sich der Planungsbericht weitgehend aus. Wir können dies nicht verstehen, weil die Planung doch selber beansprucht, hier urban zu planen. Wie können für tausende von Menschen Wohnungen und Arbeitsplätze geplant und vielleicht dereinst gebaut werden, ohne zu obigen Themen fundierte Überlegungen gemacht zu haben?

Die Planung macht bereits bei der Benennung der einzelnen Gebiete grobe Fehler: Das in der Planung «Weyermannshaus West» benannte Gebiet ist ein angestammter und integraler Teil des Untermattquartiers. Entsprechend sollte dieses (und auch der entsprechende Spielplatz) zu Untermatt oder Untermatt Ost umbenannt werden. Diese Umbenennung und planerische Abspaltung und Aufteilung bestehender Quartiere irritiert das Quartier und erweckt die Ansicht, dass keine sorgfältige Bestandesaufnahme der tatsächlich vorhandenen Strukturen vorgenommen wurde.

## **Schulraum**

Die Stadt plant Wohnungen für tausende Menschen – und plant keinerlei Schulraum für deren Kinder? Wir können das nicht verstehen.

Wir schliessen an unsere Forderung in früheren Mitwirkungen und an unsere parlamentarischen Vorstösse an und fordern die Berücksichtigung und verbindliche Einplanung von ausreichend Raum für schulische Zwecke (inkl. Möglichkeiten zur Hallensportausübung, auch für die Sportvereine, Sportangebote, Musikschulen, dezentral angelegte Kindergärten/Basisstufen). Die in den bestehenden Quartieren liegenden Schulanlagen sind für diese Zwecke alle schlichtwegs zu klein.

## **Sozial- und Freizeitraum**

Wir begrüssen das Vorhaben der Erhaltung der Skateranlage. Wo aber sollen Jugendräume, Quartiertreffpunkte entstehen, wo sollen die Quartierorganisationen arbeiten? Wie soll die Gesundheitsversorgung organisiert und lokal verankert werden? Genau wie beim Schulraum sind wir auch hier der Meinung, dass die Planung der Stadt derartige Überlegungen berücksichtigen muss (und wir sind auch der Meinung, dass die räumliche Berücksichtigung derartiger öffentlicher Anlagen nie so einfach ist wie früh in der Planung).

## **Freizeitanlage Weyermannshaus**

Die Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus wird schon heute sehr genutzt und ist an schönen Baditagen hoffnungslos überlastet. Die Anlage ist in ihrer heutigen Grösse nicht in der Lage, die zusätzlichen Siedlungsgebiete resp. deren Bewohner angemessen mit Freizeitmöglichkeiten zu versorgen.

Die Grünfläche ist bereits jetzt an Spitzentagen überbelegt. Sie kann und darf nicht verkleinert werden, weder für zusätzliche Fuss- und Veloverbindungen noch für die Neuerstellung von Bahnbetriebsarealen. Die Fuss- und Veloverbindung kommt für uns nur südlich der Bahnlinie in Frage. Die Möglichkeit einer Verbindung nördlich der Bahn ist zu streichen.

Die Freizeitanlage Weyermannshaus wird auch von vielen nicht in Bern wohnhaften Besucher\*innen frequentiert. Dazu erleben die umliegenden Quartiere einen starken Such- und Parkverkehr. Es ist deshalb eine Besucherlenkung für die Freizeitanlage in die Planung aufzunehmen.

## **Spielplätze**

Auch diese sind weitgehend vergessen gegangen, die Planung muss dahingehend verbessert werden.

Wieso sind beim «Netz von Spielplätzen und Spielflächen» (S. 24) auf den Plänen (S. 26/27) nur die Standorte Galenica und Weyermannshaus Ost aufgeführt? Mit lediglich zwei Standorten kann nicht von einem Netz gesprochen werden.

Bei der Unterversorgung des Untermattquartiers an Spielflächen ist ein Realisierungshorizont von 2025 bis 2030 zu lang. Der Spielplatz fehlt schon heute im Quartier und ist so rasch als möglich, spätestens aber bis 2025 zu erstellen.

## **Freiräume**

Wir begrüßen die Öffnung und Neugestaltung des Raumes unter dem Viadukt (S.24). Für uns ist unabdingbar, dass auch der Viaduktraum südlich des Europaplatzes zeitgleich und mit der gleichen Sorgfalt wie der nördliche Teil gestaltet wird und der Öffentlichkeit zur Nutzung zur Verfügung steht. Im Richtplan ist der Raum südlich des Europaplatzes vor allem als Infrastruktur-Anlage vorgesehen. Diese eindimensionale Ausrichtung lehnen wir ab. Sie bildet keine Basis für einen attraktiven Stadtraum.

Neben grossen Freiräumen – wir begrüßen insbesondere die Öffnung des Stadtbaches – braucht es wegen der hohen Nutzungsdichte ein Netz von kleinräumlichen attraktiven Freiräumen in Wohn- und Arbeitsplatznähe. Auf den Plänen (S. 26/27) sehen wir dieses Netz nicht. Wir fragen uns, wieso die «Ermöglichung temporärer Nutzungen» (S. 24) nicht als verbindlicher Inhalt definiert ist.

## **Vernetzung zu bestehenden Quartieren/Umgebung**

Die Planung ESP Ausserholligen hat die Schaffung von Stadt und einem neuen Zentrum zum Ziel.

Leider geht die Planung mit keiner Zeile auf die Verknüpfung in die umliegenden Quartiere ein. Eine Analyse, was die vorgesehene massive Verdichtung im ESP Ausserholligen für Auswirkungen auf die angrenzenden Stadtquartiere Bümpliz / Bethlehem / Holligen hat, und behördenverbindlich festgelegte Massnahmen, um die dortige Wohnqualität und Quartiereinrichtungen zu erhalten, fehlen. Das darf nicht sein.

Es wird nicht überlegt, wie die bestehenden umliegenden Zentren (Loryplatz, Bümpliz Zentrum, Bethlehem Kirche und Bethlehem Zentrum) von der Schaffung eines neuen Zentrums betroffen sein werden. Führt die Schaffung von hunderten neuen Wohnungen zur Überlastung der bestehenden Infrastruktur, zum Beispiel in der Bibliothek? In der Jugendarbeit? Bei den Einkaufsmöglichkeiten?

In der gesundheitlichen Versorgung (mit Arztpraxen/Gesundheitszentren)? Oder wird das neue Zentrum derart attraktiv sein, dass die bestehenden Zentren überflüssig werden und mit viel Aufwand und Energie (wie beispielsweise am Loryplatz) eine minimale Belebung geschaffen werden muss?

Die Schaffung von neuen Wohnsiedlungen (wohl mehrheitlich im hochpreisigen Segment) schafft Sozialstrukturen in den Quartieren. Wie erfolgt da raumplanerisch die Verknüpfung zu den bestehenden, mehrheitlich von völlig anderen Sozialstrukturen geprägten Quartieren? Welche Überlegungen werden beispielsweise zum Nebeneinander des Arme-Leute-Quartiers Untermatt und zum (korrekt bezeichneten) neuen Quartier Untermatt Ost gemacht? Die gleiche Frage stellt sich auch bei der Bebauung des ewb-Areals neben dem bestehenden Stöckackerquartier.

Weitere Beispiele für die fehlenden Überlegungen lassen sich zuhauf finden:

- Die Sportanlage Bodenweid ist bereits jetzt gut belegt (und sie ist im Gespräch als künftiger Standort für ein Tramdepot). Welche Auswirkungen wird der Zuzug von tausenden Menschen auf die Nutzung dieser Anlage haben?
- Die Naherholungsgebiete Könizberg- und Bremgartenwald sowie das Gäbelbachtal sind bereits jetzt stark genutzt. Mit welchen Konzepten und Ideen soll die künftige Nutzung und die Besucherlenkung erfolgen? Sind da Massnahmen wie am westlichen Rand des Könizbergwald bei der Papillonsiedlung geplant? Oder überlässt die Stadtplanung hier alles dem Zufall?
- Die Zugänge zu diesen Gebieten erfolgen alle über oder unter der Autobahn hindurch, zusätzlich werden grössere Auto- und/oder Autostrassen überquert. Genügen diese Zugänge dem erwarteten Mehrverkehr?

## Sozialraum

In diesem Teil des Grundkonzeptes bleibt Vieles unklar. Folgende Fragen stellen sich uns: Warum sind die Grundsätze nicht verbindlich? Was versteht man konkret unter dem Begriff «Arealmanagement»? Wie bereits oben angesprochen: Wie und wo sind Flächen für die soziale und soziokulturelle Infrastruktur vorgesehen? Wie wird die soziale Infrastruktur geplant? Welche? Welchen Endzustand strebt die Stadt Bern diesbezüglich im ESP an? Mit der massiven Verdichtung müssen auch die Planung und Realisierung der schulischen, sozialen und soziokulturellen Infrastruktur parallel erfolgen.

**Im Westen Berns ist es üblich, dass die Grossüberbauungen über Quartierorganisationen verfügen. Diese funktionieren am besten, wenn diese bereits planerisch als anzusprechende Gruppe aufgegleist werden.**

Die beiden grossen Schulareale sowie die Bürobauten werden nach Feierabend das Quartier kaum beleben. Durch die Einforderung der Integration öffentlich zugänglicher Schuleinrichtungen (öffentliche Mensen im Erdgeschoss mit Restaurationsbetrieb auch abends; Nutzung der Räumlichkeiten durch weitere Akteure wie Volkshochschulen, Betrieb von Konzerträumen in der HKB, Nutzungsmöglichkeiten von Aulen und Schulräumen durch Quartierorganisationen, könnte das Problem von «toten» Regionen mit den üblichen Folgen wie Vandalismus, Bedarf nach Sozialintervention wie Pinto und Sicherheitsdienste) angegangen werden. Solche Überlegungen sollen behördenverbindlich in die Planung aufgenommen werden.

Gerne hoffen wir, dass Sie unsere Anliegen berücksichtigen werden

Freundliche Grüsse