



Stadtplanungsamt Bern  
Zieglerstrasse 62  
Postfach  
3001 Bern

Bern, 18. Januar 2021

**Öffentliche Mitwirkung Richtplan ESP Ausserholligen, Stellungnahme der SP Stadt Bern**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die SP Stadt Bern bedankt sich für die Möglichkeit der Mitwirkung zum Richtplan ESP Ausserholligen und für die gewährte Fristerstreckung bis 19.1.2021.

Wir bitten Sie um wohlwollende Prüfung unserer Stellungnahme und Berücksichtigung unserer Anliegen in den weiteren Planungsschritten.

**Sozialdemokratische Partei  
Stadt Bern**

Monbijoustrasse 61  
Postfach 2947 · 3001 Bern

Telefon 031 370 07 90  
Telefax 031 370 07 81

bern@spbe.ch  
www.spbern.ch

Freundliche Grüsse

Sozialdemokratische Partei der Stadt Bern

Daniel Rauch  
Co-Präsident

Michael Sutter  
Parteisekretär



## Grundsätzliches

Die SP Stadt Bern begrüsst die Erneuerung des Richtplanes. Sie ermöglicht die Berücksichtigung der Veränderungen der letzten Jahre am Europaplatz, im Gebiet Ausserholligen Süd und im Weyermannshaus Ost.

Die Stossrichtung des neuen Richtplanes, der gewählte Perimeter und die Definition der Teilgebiete erscheinen uns sinnvoll. Die angestrebte hohe Nutzungsvielfalt bewerten wir positiv; ebenso die geplanten neuen Verbindungswege, die die aktuelle Zerstückelung des Perimeters reduzieren können.

Wir begrüssen, dass Handwerks- und produzierende Gewerbebetriebe auch zukünftig im Perimeter Platz haben und bestehende Unternehmen gehalten werden sollen.

Das Gebiet scheint für die angestrebte Verdichtung sehr geeignet. Eine verdichtete Nutzung bedingt aber auch, dass es genügend Frei- und Grünräume gibt.

Der Aspekt des Wohnens wird im Richtplan als zweitrangig behandelt. Für uns geht es im ESP Ausserholligen aber nicht nur um ein neues wirtschaftliches Zentrum, sondern auch um einen zukünftigen Wohnstandort. Es gilt daher, die Chance zu nutzen und aus diesem Raum einen attraktiven Wohn- und Arbeitsort zu machen.

Im Bereich der Mobilität muss konsequent auf flächeneffiziente und klimaneutrale Verkehrsträger gesetzt werden. Der Perimeter ist mit dem öffentlichen Verkehr hervorragend erschlossen, Verkehrsanlagen und Abstellplätze für Motorfahrzeuge sind auf ein absolutes Minimum zu reduzieren.

In der Mitwirkung greifen wir einige Aspekte auf, die uns besonders relevant erscheinen.

## Gesamtkonzept (3.): Bemerkungen, Anliegen, Forderungen

### ***3.1 Siedlung***

Die vorgesehene Erhöhung des Wohnanteils unterstützen wir. Allerdings sollte das Wohnen noch stärker gewichtet werden, weil die Menschen, die dort leben werden, die entscheidende Komponente sind, damit Identität und Verwurzelung möglich und (neben der Innenstadt und Wankdorf City) ein neuer Dreh- und Angelpunkt für die weiteren Nutzungen entstehen kann.

Ein spezielles Augenmerk muss auf die Nutzungsdurchmischung gelegt werden. Wir wollen im ESP (mit Ausnahme des Fachhochschul-Campus) keine grossflächige



gen Mononutzungen, sondern eine kleinteilige Nutzungsdurchmischung und belebte Erdgeschosszonen mit publikumsbezogenen Nutzungen auf den Arealen. Diese Absicht muss in den Zielen und Grundsätzen abgebildet werden.

Zudem sollten Massnahmen, wie qualitätssichernde Verfahren, definiert werden, um eine starke Gentrifizierung zu verhindern und preisgünstigen und energieeffizienten Wohnraum konsequent zu fördern.

Schliesslich fehlen im Richtplan Überlegungen zur Anbindung des neuen ESP-Perimeters an die angrenzenden Quartiere. So fehlen insbesondere behördenverbindliche Massnahmen, um die dortige Wohnqualität und die Quartiereinrichtungen zu erhalten.

### **3.2 Wirtschaft**

Der ESP Ausserholligen soll auch weiterhin ein attraktiver Standort für Arbeitsplätze sein. Wir begrünnen die angestrebte Steigerung der Flächeneffizienz bei der Arbeitsstättenentwicklung, etwa durch mehrgeschossige Gewerbebauten und eine funktionale Verknüpfung von Wohnen und Arbeiten. Die Förderung des zweiten Sektors unterstützen wir sehr. Handwerks- und produzierende Gewerbebetriebe müssen auch zukünftig im Perimeter Platz haben.

### **3.3 Freiraum, Stadtökologie und Stadtklima**

Speziell begrünnen wir die Öffnung und Neugestaltung des Raumes unter dem Viadukt (S. 24). Auch der Viaduktraum südlich des Europaplatzes muss zeitgleich und mit der gleichen Sorgfalt wie der nördliche Teil gestaltet werden und der Öffentlichkeit zur Nutzung zur Verfügung stehen. Die Nutzung dieses Raums unter dem Viadukt ist zentral, eine Belebung dieses Raums ist jedoch anspruchsvoll. Eine vertiefte Auseinandersetzung mit potentiellen Nutzungen scheint daher unumgänglich.

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.

Die grösste Grünfläche, das Weyerli, sollte ganzjährig zugänglich sein und vielfältig nutzbar werden. Neben grossen Freiräumen braucht es wegen der hohen Nutzungsdichte aber ein Netz von kleinräumlichen attraktiven Freiräumen in Wohn- und Arbeitsplatznähe. Wir fordern, dass zusätzliche Grünflächen von hoher ökologischer Qualität erstellt werden. Ebenso fordern wir auf dem ganzen Perimeter verteilte zusätzliche Spielflächen und -plätze.

### **3.4 Mobilität**

Der Hauptfokus muss auf dem umweltverträglichen und flächeneffizienten Verkehr liegen. Die Zahl der Parkplätze ist auf das rechtlich mögliche Minimum zu beschränken.



Einem Modalsplit mit 20% MIV und gleichzeitig einem nicht eingeschränkten Wirtschaftsverkehr stehen wir kritisch gegenüber. Da der Perimeter durch den öV und mit zwei Velohaupttrouten sehr gut erschlossen ist, sollte der MIV konsequent mindestens auf das im STEK definierte Minimalziel von 10% reduziert werden. Im Richtplan muss verbindlich festgehalten werden, dass es keinen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für den MIV geben kann. Der Richtplan sollte auch für das Gewerbe eine Reduktion der Verkehrsmenge vorsehen und für den unbedingt nötigen Gewerbeverkehr sollten Ziele der Umweltverträglichkeit definiert und dann mit einem Monitoring kontrolliert werden.

Die geplante Anzahl Veloparkplätze im Raum des BFH Campus scheint nicht ausreichend zu sein.

Ein zentrales Parkhaus im Herz der Stadt, mitten in einem neuen urbanen Zentrum lehnen wir ab. Wir sehen, dass das Areal von der Autobahn her gut erschlossen ist. Wir sind aber der Ansicht, dass der MIV zum Umsteigen auf den öV nicht so weit in die Stadt fahren sollten. Die Einbindung des MIV (S. 29) gehört nicht an den Europaplatz, der multimodale Mobilitätshub ist peripher zu organisieren. Nur so kann die Aufenthaltsqualität am Europaplatz nachhaltig verbessert werden.

Einen Ausbau der MIV-Infrastruktur inkl. Knoten lehnen wir klar ab. Mit Verkehrsmanagementmassnahmen und Dosierungsanlagen können Knoten entlastet werden, ohne damit ihre Kapazität zu erhöhen.

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

Wir fordern ein gutes Monitoring mit definierten Sanktionen im Hinblick auf die Einhaltung der Fahrtenzahl und des Modalsplits.

### ***3.5 Umwelt und Energie***

Das Thema des Lärmschutzes entlang der A1 wird nur am Rande thematisiert. Eine Lärmschutzwand ist gemäss Richtplan nicht zu erwarten. Die in die Jahre gekommene Autobahnbrücke müsste aufgrund des Vorsorgeprinzips aber mindestens an heutige Technologien (z.B. lärmarme Beläge) angepasst werden.

### ***3.6 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 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? Parallel zur massiven Verdichtung müssen auch die Planung und Realisierung der sozialen und soziokulturellen Infrastruktur in ausreichendem Mass erfolgen. Wir fordern ein Konzept Sozialraum, dass diese Fragen klärt.



### **3.7 Smart City**

Dieser Teil kommt vage und abstrakt daher. So werden weder Ziele noch Grundsätze verbindlich definiert. Wenn die Stadt jedoch die Absicht hat, diesen Standort ernsthaft als Smart City zu entwickeln, dann braucht es eine umfassendere Bearbeitung dieses Themas und verbindliche Ziele und Massnahmen.

### **3.8 Kennwerte**

Wir verlangen eine Erhöhung des Wohnanteils auf mindestens 40% in den Teilgebieten Ausserholligen Mitte und Süd, sowie Weyermannshaus Ost (S. 39). Der hohe Wohnanteil im Teilgebiet Weyermannshaus West, den wir begrüssen, verschleiert, dass er in den anderen Teilgebieten teilweise sehr tief ist.

Mit der von uns geforderten Erhöhung des Wohnanteils erreicht man eine stärkere Durchmischung und einen auch fürs Wohnen attraktiven Standort.

## **Massnahmen (6.)**

### **Genehmigungsmassnahmen (6.1)**

#### **S.1: Anpassung baurechtliche Grundordnung Areal Weyermannshaus West /**

#### **S.3: Anpassung baurechtliche Grundordnung Areale ewb/BLS**

Hierzu verweisen wir auf unsere Stellungnahmen in den Mitwirkungsverfahren zur *Überbauungsordnung Weyermannshaus West* und zur *Überbauungsordnung Stöckackerstrasse 33 – Ladenwandweg*.<sup>1</sup>

#### **F.1: Gestaltung Viaduktraum**

Bei der Gestaltung des Viaduktraumes sind auch Bewegungsmöglichkeiten für alle Generationen vorzusehen.

#### **F.3: Öffnung und naturnahe Gestaltung Stadtbach**

Wir fordern, dass der Stadtbach offen geführt wird, wenn nicht absolut zwingende Gründe dagegen sprechen. Bei den ewb-Tanks und auf den Grundstücken von Shell soll die Öffnung des Stadtbachs zwingend sein.

#### **F.5: Schaffung neuer Zugänge Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus**

Das Weyerli soll zu einem ganzjährig attraktiven Freiraum umfunktioniert werden, ausserhalb der Saison nutzbar als Ort für kleinere, temporäre Open-Air Veranstaltungen (z.B. Kino, Festivals) ähnlich wie der Kocherpark.

---

<sup>1</sup> <https://spbern.ch/positionen/vernehmlassungen-und-mitwirkungen>



### **F.10: Spielplatz am westlichen Rand von Weyermannshaus West**

Bei der Unterversorgung des Untermattquartiers an Spielflächen ist ein Realisierungshorizont von 2025 bis 2030 zu lang. Der Spielplatz ist so rasch als möglich, spätestens aber bis 2025 zu erstellen. Die richtige Bezeichnung wäre im Übrigen Spielplatz Untermatt, da sowohl der Spielplatz als auch das Areal bis zur Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus Teil des Untermattquartiers sind.

### **F.12: Städteplanerische Massnahmen Reduktion von Hitze- und Wärmeinseln (und Sicherstellung einer guten Stadtentlüftung)**

Nicht nur städteplanerische Massnahmen für eine Reduktion von Hitze- und Wärmeinseln sind nötig. Ein zu beachtender Punkt ist ebenfalls die Stadtentlüftung und es sind planerische Massnahmen zu treffen, dass die Bauvorhaben die Stadtentlüftung nicht beeinträchtigen. Hochhäuser sollen nur dort erstellt werden, wo sie die Durchlüftung der Stadt nur unwesentlich beeinträchtigen und das Stadtklima nicht verschlechtern.

### **M.3b: Verschiebung Bushaltestellen – Weyermannshaus West / M 4: Neue Bushaltestelle und Wendemöglichkeit unter Viadukt auf Nordseite**

Eine Erstellung oder Verschiebung von Bushaltestellen oder –wendeschlaufen in urbane Freiräume oder auf Grünflächen lehnen wir klar ab. Bushaltestellen und -wendemöglichkeiten sind in den bestehenden Strassenraum zu integrieren.

### **M.5: Neue Busspur Alte Murtenstrasse**

Einer neuen Busspur durch die alte Murtenstrasse stehen wir kritisch gegenüber. Sollte die Alte Murtenstrasse für den Busverkehr geöffnet bzw. ertüchtigt werden, ist eine konsequente Trennung vom Fuss- und Veloverkehr sicherzustellen und die Standards des Masterplans Veloverkehr sind einzuhalten.

Obschon eigentlich selbstverständlich, sollte behördenverbindlich festgehalten werden, dass der alte Baumbestand erhalten wird.

### **M.6: Neue Bus- und Tramwendemöglichkeit Europaplatz**

Allfällige neue Tramwendemöglichkeiten sind so auszugestalten, dass sie die Sicherheit des Veloverkehrs, insbesondere auf den Velohaupttrouten, nicht beeinträchtigen (Querungswinkel, Schienenüberstand). Als Alternative zu immer mehr Wendeschlaufen ist der vermehrte Einsatz von Zweirichtungstrams zu prüfen.

### **M.7: Querung Bahngleise im Bereich Steigerhubelstrasse**

Die FVV-Passarelle muss auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Campus erfolgen. Die Passarelle muss so gestaltet sein, dass auch mobilitätsbeeinträchtigte Personen keinen Nachteil im Vergleich zur Unterführung haben.



### **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 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 / Ladenwandweg ist wie wir im Mitwirkungsverfahren zur Überbauungsordnung gefordert haben, 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.10b: Transformation öffentlich zugänglicher MIV-Parkplätze unter Viadukt (Nord)**

Die Aufhebung der Parkplätze ist dringend, der Realisierungshorizont ist vorzuzuschieben auf 2020-2025.

Die Verschiebung von Parkplätzen an den Stadtrand kann höchstens eine vorübergehende Massnahme sein. Im Sinne einer stadt- und klimaverträglichen Mobilität ist der MIV auf ein Minimum zu reduzieren. Das gilt auch für die peripheren Gebiete der Stadt Bern.

### **M.10d: Einbindung MIV in Mobilitätshub**

Die gute Anbindung ans Autobahnnetz ist kein Grund für die Einbindung des MIV in den Mobilitätshub. Ein Parkhaus an dieser Lage würde falsche Anreize schaffen und kommt für uns nicht in Frage.

### **M.11a: Verkehrsberuhigung – Tempo 30 auf Freiburgstrasse im Raum Europaplatz**

Der Raum Europaplatz ist für Tempo 20 wie geschaffen und der Realisierungshorizont ist auf 2020-2025 festzulegen.

### **M.12: Verkehrsdosierung und punktuelle Umgestaltung den Knoten**

Eine vermehrte Dosierung des MIV unterstützen wir, jegliche Erhöhung der Knotenkapazität für den MIV lehnen wir dagegen klar ab. Eine «Optimierung» von Knoten darf ausschliesslich Verbesserungen für den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr umfassen (mehr Sicherheit, mehr Platz, längere Grünzeiten).



### **M.13b: Errichtung neuer FVV-Verbindungen – unterhalb Viadukt im Abschnitt Europaplatz – Könizbergwald**

Die Rückeroberung des gesamten Viaduktraumes von Nord nach Süd ist eine stadträumliche Pionierleistung, deren Realisierung ist auf 2020-2025 festzulegen. Damit kann eine wichtige Nord-Süd-Verbindung für den FVV realisiert werden.

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

### **M.14: Warenumserschlagplatz und Stadtlogistik**

Die Errichtung eines Warenhubs für ein Stadtlogistik-Projekt im ESP Ausserholligen erscheint uns sinnvoll, einen «Mobilitäts-Hub-MIV» lehnen wir hingegen klar ab.

### **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.

Der Ausbau des ÖV-Angebots muss auch die Verlängerung der Buslinie 11 nach Ausserholligen umfassen.

### **Begleitmassnahmen (6.2)**

Die **Massnahmen S7, F17** und **M10c** sind als verbindliche Massnahmen festzulegen.