

GENEHMIGUNGSEXEMPLAR

**Kanton Bern – Stadt Bern – Ittigen – Ostermundigen –  
Burggemeinde Bern – BEA bern expo – VBS – SBB**

**ESP Wankdorf**



Richtplan

Januar 2010

## **Impressum**

### **Auftraggeber:**

Projektorganisation ESP Wankdorf

### **Begleitgruppe:**

Paul Moser, ESP Wankdorf (Vorsitz)  
Manuel Flückiger, ESP Wankdorf  
Marilen Schlegel, Stadtplanungsamt Bern  
Hugo Staub, Verkehrsplanung Bern  
Beat Schläfli, Gemeinde Ittigen  
Walter Wirz, Gemeinde Ostermundigen  
Andreas Lauterburg, Bürgergemeinde Bern  
Heiner Federli, BEA bern expo  
Georges Ebnetter, armasuisse

### **Auftragnehmer:**

ecoptima ag mit Roduner BSB + Partner AG  
c/o ecoptima ag  
Spitalgasse 34 · Postfach  
3001 Bern  
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81  
[www.ecoptima.ch](http://www.ecoptima.ch), [info@ecoptima.ch](mailto:info@ecoptima.ch)

### **Bearbeitung:**

Marco Rupp, ecoptima ag  
Philipp Wigger, ecoptima ag  
Andreas Roduner, Roduner BSB + Partner AG

## **Inhalt**

<b>1. Einleitung</b>	<b>4</b>
1.1 Ausgangslage	4
1.2 Gesamtstrategie	5
1.3 Gesetzliche Grundlagen, Wirkung und Verbindlichkeit	6
1.4 Aufbau des Richtplans	6
1.5 Bezug zum alten Richtplan	7
1.6 Bezug zum Agglomerationsprogramm Region Bern	7
<b>2. Anzustrebender Zustand</b>	<b>8</b>
2.1 Nutzung	8
2.2 Städtebau, Grün- und Lebensräume	14
2.3 Strassenverkehr: Infrastruktur und betriebliche Massnahmen	18
2.4 Öffentlicher Verkehr: Linien, Angebot und Haltestellen	24
2.5 Langsamverkehr	28
2.6 Parkierung bei Grossanlässen	32
2.7 Verträglichkeit: Wirtschaft, Umwelt, Bevölkerung	38
<b>3. Abstimmung, Abhängigkeiten, Koordination der Entscheide und Verfahren</b>	<b>45</b>
3.1 Abstimmung Siedlung – Verkehr – Umwelt, Abhängigkeiten und Voraussetzungen	45
3.2 Umsetzung und Fortschreibung Richtplan	48
<b>4. Genehmigungsvermerke</b>	<b>50</b>
<b>5. Zustimmung gemäss Art. 68 Abs. BauG</b>	<b>51</b>
<b>6. Zustimmung der weiteren Partner</b>	<b>51</b>
<b>7. Abkürzungen</b>	<b>52</b>
<b>8. Grundlagenberichte</b>	<b>54</b>

## **1. Einleitung**

### **1.1 Ausgangslage**

Der Richtplan ESP Wankdorf wurde 1995/96 erarbeitet und genehmigt. In den Jahren 2000 und 2002 wurde er zweimal teilrevidiert. Auslöser für diese Aktualisierungen waren die Zonenplanänderungen im Schermenareal, im Mösli und im Umfeld der S-Bahn-Station.

Insgesamt wurden zwischen 1996 und 2005 rund 50'000 m<sup>2</sup> BGF Wohnnutzungen (u.a. Baumgarten, Kirschenacker) und ca. 150'000 m<sup>2</sup> BGF Arbeitsnutzungen (u.a. Schermenareal, Stade de Suisse/Wankdorf Center, Mösli) realisiert. Ausserdem wurden für diverse Areale die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Überbauung/Umstrukturierung oder Attraktivierung geschaffen (z.B. Zonenplanänderung und Überbauungsordnung «Umfeld S-Bahn-Stationen», Studienauftrag «Nutzungs- und Gestaltungskonzept Allmenden» mit anschliessender Zonenplanänderung «Grosse Allmend»).

Bezüglich der Infrastruktur konnte mit der Eröffnung der S-Bahn-Station Wankdorf eine Schlüsselmassnahme, früher als im Richtplan von 1995/96 vorgesehen, realisiert werden. Damit verbunden war auch die Erschliessung der Station und die Verlängerung der Buslinien 20 (Wyler) und 28 (Tangentiallinie Wankdorf – Eigerplatz) bis zum südlichen Teil der S-Bahn-Station. Zudem wurden verschiedene verkehrsberuhigende Massnahmen sowie diverse flankierende Massnahmen im Zusammenhang mit der Eröffnung des Stade de Suisse und des Wankdorf Centers umgesetzt. Als drittes wichtiges Massnahmenpaket haben Stadt und Kanton Bern die Realisierung des Projektes «Wankdorfplatz inkl. Tramverlängerung Linie 9» in die Wege geleitet.

Am 21. Oktober 2003 hat die Behördendelegation eine Gesamtrevision des Richtplans beschlossen. Nebst einer Aktualisierung geht es dabei auch um die Überprüfung der Methodik und um die Vereinfachung und Flexibilisierung des Richtplans. Im Zentrum stehen die Einbindung der Einzelvorhaben in eine Gesamtstrategie und die Schaffung verlässlicher Grundlagen für eine koordinierte Investitionsplanung.

Für die Erarbeitung des Richtplans wurden Grundlagenberichte zu den Themen öffentlicher Verkehr, Abstimmung Siedlung und Verkehr, Umwelt sowie Parkierung bei Grossanlässen erstellt. Sie zeigen themenspezifisch die Entwicklung des ESP seit Inkraftsetzung des Richtplans von 1995/96 auf. Die Berichte sind unter Kapitel 8 (Grundlagenberichte) aufgeführt. Die Resultate aus den Grundlagenberichten haben u.a. dazu geführt, dass das ursprüngliche Nutzungsmass stark reduziert wurde. Dank dieser freiwilligen Beschränkung des Nutzungsmasses durch die Grundeigentümer konnte nachgewiesen werden, dass die im Richtplan vorgesehene Siedlungsentwicklung und das zukünftige Verkehrsangebot aufeinander abgestimmt sind.

## 1.2 Gesamtstrategie

Mit dem ESP-Programm fördert der Kanton Bern die Entwicklung an raumplanerisch geeigneten Standorten. Indem Standorte gefördert werden, die verkehrsmässig optimal erschlossen sind, soll der Privatverkehr auf das notwendige Mass beschränkt und die zusätzliche Umweltbelastung möglichst tief gehalten werden. Damit wird die weitere Zersiedlung reduziert und die Gesamt-Umweltbilanz verbessert.

Der ESP Wankdorf ist der bedeutendste Entwicklungsschwerpunkt des Kantons Bern. Ausserdem ist er zentraler Bestandteil des «Räumlichen Stadtentwicklungskonzepts Bern (STEK)». Er ist geprägt durch eine Vielfalt von Nutzungen und Akteuren aus den Bereichen Arbeit, Freizeit, Sport, Verkehr, Naherholung und Wohnen. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung sind diese Lebensbereiche aufeinander abzustimmen. Zur Umsetzung braucht es ein positives Klima bei allen betroffenen Akteuren (Politiker, Bevölkerung, Investoren). Ziel ist es, eine Balance zwischen den übergeordneten Entwicklungsstrategien und den Bedürfnissen der lokalen Bevölkerung zu erreichen. Bei dieser Richtplanung soll deshalb die Optik der umliegenden Quartiere verstärkt mitberücksichtigt werden.

Aufgrund der ausgezeichneten Standortqualität (u.a. dank der S-Bahn-Station und des Autobahnanschlusses) ist im ESP Wankdorf eine weitere Nutzungskonzentration erwünscht. Zentrales Element des Richtplans ist die umwelt- und quartierschonende Abwicklung des Verkehrs, der durch die angestrebte Nutzungsentwicklung erzeugt wird. Um den Modalsplit zu verbessern, ist ein Ausbau und eine Attraktivierung des ÖV-Angebotes nötig. Dabei geht es v.a. darum, die städtischen und regionalen Buslinien mit der neuen S-Bahn-Station Wankdorf zu verknüpfen. Aber auch eine verbesserte Verknüpfung der Tangentiallinien mit den starken Radiallinien ist von grosser Bedeutung.

Trotz erweitertem ÖV-Angebot und verbessertem Modalsplit ist eine lokal begrenzte Zunahme des Motorfahrzeugverkehrs im Richtplanperimeter unvermeidbar. Dies ist im Sinne der ESP-Strategie, welche eine Konzentration von Arbeitsplätzen an sehr gut erschlossenen Standorten vorsieht. Die Umweltgrenzwerte sind in jedem Fall einzuhalten. Wenn die Erschliessung der planungsrechtlich gesicherten Nutzungsverdichtungen gewährleistet werden soll, ist eine Neuorganisation des teilweise bereits heute überlasteten Verkehrssystems im Raum Wankdorf unerlässlich. Das Projekt Wankdorfplatz (inkl. Umbau Autobahnanschlüsse) sieht nicht nur eine Kapazitätserhöhung für den motorisierten Individualverkehr vor, sondern ermöglicht vor allem Verbesserungen für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr (Verlängerung Tram Nr. 9) und den Langsamverkehr (konfliktfreier Betrieb) sowie eine gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums. Im Sinne einer angebotsorientierten Verkehrsplanung ist das Hauptziel, die Verträglichkeit der Hauptachsen mit den umliegenden Quartieren zu gewährleisten.

### **1.3 Gesetzliche Grundlagen, Wirkung und Verbindlichkeit**

Der vorliegende kommunale Richtplan ESP Wankdorf basiert auf den Bestimmungen des Baugesetzes des Kantons Bern vom 9. Juni 1985.

#### **Ziele / Aufgaben der Richtplanung**

Der Richtplan stimmt die Nutzungszonen, die Erschliessung und den Verkehr aufeinander ab und zeigt die Auswirkungen auf die Umwelt auf. Er bezieht sich auf den Schutz von Ortsbild, Landschaft und Kulturobjekten, die Gestaltung von Siedlung und Erholungsräumen, öffentliche Anlagen und Einrichtungen und auf die zu treffenden planerischen Massnahmen (Art. 68, Abs. 2 BauG). Der Planungshorizont beträgt ca. 10 bis 15 Jahre, d.h. dieser Richtplan behandelt die Entwicklung bis ungefähr ins Jahr 2020.

#### **Verbindlichkeit**

Dieser Richtplan ist für die Behörden der Gemeinden Bern, Ittigen und Ostermundigen, sowie für die Behörden des Kantons Bern verbindlich (Art. 68, Abs. 3 BauG).

Mit der Unterzeichnung dieses Richtplans stimmen die Partner (Bürgergemeinde Bern, Schweizerische Bundesbahnen, Messepark Bern AG, BEA bern expo und VBS) dem Richtplan zu. Ziel dieser Zustimmung ist es, allfällige Ergänzungen und Änderungen der Grundordnung im Sinne des gemeinsam erarbeiteten Richtplans möglichst konfliktfrei umsetzen zu können. Weiter haben auch Dritte (z.B. EWAG, ewb, Bernmobil) eine wichtige Funktion bei der Umsetzung des Richtplans. Da sie nicht als Planungspartner fungieren, sind sie bei den Genehmigungsvermerken nicht aufgeführt.

#### **Einbezug Öffentlichkeit**

Die Behörden sorgen dafür, dass die Bevölkerung bei der Richtplanung frühzeitig und in geeigneter Weise mitwirken kann (Art. 58, Abs. 1 BauG).

### **1.4 Aufbau des Richtplans**

Der Richtplan ESP Wankdorf besteht aus zwei Teilen. Der erste Teil fokussiert auf den anzustrebenden Zustand in den Bereichen Nutzung, Städtebau, Verkehr und Umwelt. Der zweite Teil befasst sich mit der Abstimmung zwischen Siedlung, Verkehr und Umwelt, den Abhängigkeiten und der Koordination der Entscheide und den Verfahren, sowie der Fortschreibung des Richtplans.

Die Unterkapitel sind so aufgebaut, dass einfach nachvollziehbar ist, wer was in welchem Zeitraum machen soll. Unter «Worum geht es?» wird die Ausgangslage und das Thema umschrieben. Der Abschnitt «Wohin wollen wir?» stellt die Ziele vor und unter «Was ist zu tun?» werden die Massnahmen beschrieben.

Anschliessend folgt grau hinterlegt der verbindliche Genehmigungsinhalt des Richtplanes. Dieser enthält die wichtigsten Ziele und Aufträge an die Planungspartner (federführender Partner ist unterstrichen) unter Angabe der Zeiträume und Verfahren. Ebenfalls verbindlich sind einzelne in Tabellen aufgeführte Eckwerte und Planinhalte, welche grau markiert sind. Nur diese grau hinterlegten Abschnitte werden von den Planungspartnern erlassen und vom Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) genehmigt.

### **1.5 Bezug zum alten Richtplan**

Der Richtplan von 1995/1996 und die beiden Teilrevisionen von 2000 und 2002 werden durch den vorliegenden Richtplan abgelöst und treten ausser Kraft.

### **1.6 Bezug zum Agglomerationsprogramm Region Bern**

Das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Region Bern wurde 2005 vom Regierungsrat des Kantons Bern, von der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland und vom Verein Region Bern (VRB) verabschiedet. Es bildet eine Grundlage für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Der ESP Wankdorf stellt eine der Schlüsselmassnahmen des Agglomerationsprogramms dar. Er ist einer der wichtigsten ESP und ist gleichzeitig nach dem Hauptbahnhof Bern der zweitgrösste Verkehrsknoten im Kanton Bern. Er leistet somit einen Beitrag an die Siedlungsentwicklung nach Innen, an eine Konzentration der verkehrsintensiven Nutzungen im Zentrum der Agglomeration sowie an eine Entwicklung von Arbeitsplätzen und Wohnungen an attraktiven Standorten. Mit der Sanierung des Wankdorfplatzes können die prekären Verhältnisse für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr verbessert werden. Auch für die städtische Entwicklung ist die Sanierung des Wankdorfplatzes von grosser Bedeutung: Die innerstädtischen Quartiere und insbesondere der Bahnhofplatz können vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

## 2. Anzustrebender Zustand

### 2.1 Nutzung

#### Worum geht es?

Der ESP Wankdorf ist einer der wichtigsten ESP-Standorte im Kanton Bern. Die Standortattraktivität fusst einerseits auf der hervorragenden Standortqualität und andererseits auf dem Mix der angesiedelten Firmen und Unternehmen. Für das Wohnen ist der ESP insbesondere am Rand des Perimeters attraktiv. Grosse Investitionen wurden von privaten Investoren in den letzten Jahren vor allem im südlichen Teil des ESP vorgenommen: Die Neue Ausstellungshalle der BEA bern expo, der Hotelkomplex am Guisanplatz und das neue Fussballstadion mit Mantelnutzung (u.a. Einkaufszentrum, Büros, Schule) sind nur drei Beispiele. Im nördlichen bzw. östlichen Teil fand die Entwicklung vor allem auf dem Schermenareal, im Mösli und auf dem Areal des Business Parks Bern statt.

#### Wohin wollen wir?

Angestrebt wird nach wie vor ein breites Nutzungsspektrum mit den Nutzungsprofilen im nördlichen (Umfeld S-Bahn-Station), südlichen (Vordere Allmend) und östlichen (Schermenareal, Mösli) Teil des ESP. Im Umfeld der S-Bahn-Station werden in erster Linie Büro- und Dienstleistungsarbeitsplätze angestrebt. Im Gebiet der Vorderen Allmend liegt der Schwerpunkt in den Bereichen Sport, Freizeit und Messen. Im Schermen- und Mösliareal sollen hochwertige Industrie- und Gewerbebetriebe angesiedelt werden. Eine besondere Beachtung verdienen mögliche Umstrukturierungsareale, wie die Gebiete Stauffacherstrasse, südliches Umfeld S-Bahn-Station Wankdorf, das Eidgenössische Zeughausareal und das VBS Areal entlang der Bolligenstrasse.

#### Was ist zu tun?

##### **Teilgebiet B<sub>1</sub>: Umfeld S-Bahn-Station (Stauffacherstrasse, Wankdorffeldstrasse und Schermenweg)**

Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für das Teilgebiet B<sub>1</sub> sind geschaffen: Die UeO und der NZP «Stauffacherstrasse 59 – 69» sind genehmigt (2000), der NZP und die UeO «Umfeld S-Bahn-Stationen» wurde im 2003 genehmigt, eine UVP 1. Stufe wurde erstellt. Seitens der Burgergemeinde wurde für das ehemalige Vigier-Areal, neu Immosol, eine Potentialstudie erstellt und seitens der Stadt Bern wurde ein Entwicklungsplan für das Areal Wankdorf-Nord (ehemaliges Schlachthofareal) erarbeitet sowie mehrere Wettbewerbe durchgeführt.

Im Rahmen des kantonalen Projekts «Raumkonzept kantonale Verwaltung Region Bern» plant der Kanton Bern, die Zentralverwaltung am Schermenweg zu konzentrieren. Dabei soll in den bestehenden Liegenschaften und mit Neubauten bis zu 2900 zusätzliche Arbeitsplätze ermöglicht werden.

Die ersten Neubauten mit mindestens 800 Arbeitsplätzen sollen bis Ende 2017 bezugsbereit sein. Bei einer Neubebauung muss die Frage des Immissionsschutzes der Arbeitsplätze genauer beurteilt werden, weil an diesem Standort bereits heute die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung überschritten sind.

Für Teile der Areale S-Bahn-Station Nord (Stauffacherstrasse) und Mercedes sowie für die Areale AMAG und Autobahndreieck bestehen langjährige Baurechtsverträge. Die letzte Etappe des Business Parks ist als langfristiges Nutzungspotential vorgesehen. Auf dem SBB/ewb-Areal (Perimeter zwischen der Hauptpasserelle der S-Bahn-Station und der Stauffacherstrasse) ist zur Sicherung des Bahnbetriebs ein Unterwerk mit Gleisanschluss zwingend notwendig. Langfristig ist auf dem Areal eine Dienstleistungsnutzung mit geringen Verkehrsauswirkungen vorgesehen. Die Einhaltung der erforderlichen Abstände zum Unterwerk bedingen eine Konzentration der Nutzung (Hochhaus). Für die westlich an die S-Bahn-Station gelegenen Areale entlang der Wankdorffeldstrasse sollen Optionen für quartierverträglichere Nutzungen geprüft werden (kein zusätzliches Nutzungspotential).

#### **Teilgebiet B<sub>2</sub>: Schermenareal / Waldau**

Die Überbauungsordnung und der Zonenplan «Schermenareal - Waldau» wurde am 5. Juni 2005 vom Volk genehmigt. Im Schermenareal sind in den nächsten Jahren Bauten in der Grössenordnung von 65'000 m<sup>2</sup> BGF möglich. Auf dem Areal der UPD Waldau werden im Richtplanhorizont nur Um- und kleinere Ausbauten (weniger als 1000 m<sup>2</sup> BGF) realisiert werden. Das theoretisch mögliche Nutzungspotential von 50'000 m<sup>2</sup> BGF wird aufgrund des historischen Ensembles und der denkmalgeschützten Bauten nicht ausgeschöpft werden.

#### **Teilgebiet B<sub>3</sub>: Wankdorf**

Der Büro-/Schulbau, das «Stade de Suisse Wankdorf Bern» und das «Wankdorf Center» sind fertiggestellt. Die Entwicklung des Teilgebiets ist abgeschlossen.

#### **Teilgebiet B<sub>4</sub>: Militärische Anlagen**

Die Kasernenanlagen inkl. Stallungen wurden saniert und teilweise einer zivilen Nutzung zugeführt. Das Kantonale Zeughaus soll mittel- bis langfristig als Polizeistandort abgelöst werden. Auf dem Areal ist eine quartierverträgliche Nutzung mit Wohnen, Hotel/Wellness, Dienstleistungen, Bildung und öffentlichen Freiräumen mit einem Nutzungspotential von maximal 66'000 m<sup>2</sup> BGF vorgesehen.

Die militärische Nutzung des Eidgenössischen Zeughausareals wird ab 2010 stark reduziert und kann einer zivilen Bundesnutzung mit einem zusätzlichen Nutzungspotential von 10'000 m<sup>2</sup> BGF zugeführt werden. Zusätzlich besteht auf diesem Areal ein langfristiges Potential von 40'000 m<sup>2</sup> BGF. Auf dem NPZ-Areal ist langfristig ein Nutzungspotential von 10'000 m<sup>2</sup> BGF möglich.

### **Teilgebiet B<sub>5</sub>: Vordere Allmend (Sport- und Messegelände)**

Die gegenwärtige Entwicklung wird durch das Projekt Totalerneuerung PostFinance-Arena bestimmt. Diese weist inkl. Mantelnutzung und ZPP Mingerstrasse (Büro- und Dienstleistungsgebäude) ein Nutzungsmass von rund 25'000 m<sup>2</sup> BGF auf.

Für die Erweiterung der Messehallen (u.a. NAHA2+) stehen noch 21'000 m<sup>2</sup> BGF zur Verfügung. Weiter sind langfristig 6000 m<sup>2</sup> BGF zusätzliches Nutzungspotential für die Sanierung bzw. für einen Neubau der Festhalle vorgesehen.

### **Teilgebiet B<sub>6</sub>: Springgarten, Baumgarten und Schönberg Ost**

Die Realisierung der letzten Wohnbau-Etappe auf dem Baumgartenareal (Nutzungspotential: 18'000 m<sup>2</sup> BGF) sowie die Überbauung Schönberg Ost (Nutzungspotential Wohnen: 74'000 m<sup>2</sup> BGF; Arbeiten: 24'000 m<sup>2</sup> BGF) sind in Vorbereitung bzw. teilweise bereits in Realisierung.

Die heutige Wohn- und Geschäfts-/Gewerbezone im Springgarten soll langfristig zur Hälfte (40'000 bis 50'000 m<sup>2</sup> BGF, vorwiegend Wohnen) überbaut werden. Der Rest soll als öffentliche Grünfläche zugänglich gemacht werden.

### **Teilgebiet B<sub>7</sub>: Galgenfeld / Zentweg**

Auf dem VBS Areal Bolligenstrasse soll bis 2011 ein neues Tramdepot mit einem Nutzungspotential von 10'000 m<sup>2</sup> BGF erstellt werden. Dazu wurde eine Architekturwettbewerb durchgeführt und die Projektierung gestartet. Für das Funktionieren des Waffenplatzes Bern ist es zwingend notwendig, dass das VBS Teile des Areals bis Ende 2011 weiterbenutzen kann.

### **Teilgebiet B<sub>8</sub>: Grosse und Kleine Allmend**

Für die beiden Allmenden wurde im Frühjahr 2004 ein Studienauftrag durchgeführt. Zwischen den bestehenden Nutzungen und den Allmenden wird ein sogenannter Freiraumkorridor mit variablen Nutzungen (u.a. Zirkus, Zelte für BEA, Spielfelder) vorgeschlagen. Auf der Kleinen Allmend sind Sportfelder, eine Vergrösserung der Familiengartenanlage und ein reduzierter Parkierungsstandort vorgesehen.

Auf der Grundlage des Studienauftrags wurden die Grosse und Kleine Allmend in getrennten Planungsverfahren weiterbearbeitet. Der Nutzungszonenplan Grosse Allmend wurde am 11. März 2007 von den Stimmberechtigten der Stadt Bern angenommen. Für die Kleine Allmend ist – unter Berücksichtigung der Abmachungen aus dem Waffenplatzvertrag zwischen Bund und Stadt/Kanton Bern – eine Änderung des Zonenplans vorgesehen. Je nach gewählter Lösung sind Auswirkungen auf die Grosse Allmend möglich, die eine Überarbeitung des Nutzungszonenplans und eine neue Volksabstimmung zur Folge hätten.

### **Teilgebiet I<sub>1</sub>: Eyfeld Ittigen**

Das Gebiet der Gewerbezone Eyfeld ist weitgehend überbaut. In den nächsten Jahren ist eine Nutzungsverdichtung auf dem Areal der Fernmeldezentrale der Swisscom absehbar (Nutzungspotential: 20'000 m<sup>2</sup> BGF).

### Teilgebiet I<sub>2</sub>: Kirschenacker Ittigen

Im Gebiet des Kirschenackers sind die erste und zweite Etappe der Wohnüberbauung realisiert. Die dritte Etappe (Nutzungspotential: 7'500 m<sup>2</sup> BGF) ist in Planung.

### Teilgebiet O: Mösli Ostermundigen

Das Mösli in Ostermundigen wird in die seit 2003 rechtskräftige kommunale Arbeitszone Mösli (Nutzungspotential: 67'000 m<sup>2</sup> BGF) und in die kantonale strategische Arbeitszone (SAZ) Ostermundigen unterteilt. Die Realisierung der SAZ Ostermundigen (Nutzungspotential: zwischen 120'000 und 150'000 m<sup>2</sup> BGF) ist erst langfristig (nach 2020) möglich.

## Genehmigungsinhalt des Richtplans

<b>Nutzung</b>			
<b>Ziel:</b>			
Die Voraussetzung für Areale mit Entwicklungspotential sollen geschaffen werden. Das Nutzungsmass ist auf die angestrebte Infrastruktur abgestimmt.			
<b>Die Planungspartner werden beauftragt:</b>	<b>Zeitraum</b>	<b>Verfahren</b>	<b>Planungspartner</b>
1. Kantonale Verwaltung Schermenweg	offen	BBV	<u>Kanton Bern, Stadt Bern</u>
2. Kantonales Zeughaus	2010-2015	NZP	<u>Kanton Bern, Stadt Bern</u>
3. Tramdepot Bolligenstrasse	2008-2010	PGV	<u>Stadt Bern</u> , Kanton Bern
4. Allmenden	offen	NZP	<u>Stadt Bern</u> , VBS, BEA bern expo, Kanton Bern

BBV: Baubewilligungsverfahren; NZP: Nutzungszonenplan; PGV: Plangenehmigungsverfahren

## Nutzungspotentiale in den Teilgebieten

Als Nutzungspotential wird das noch zur Verfügung stehende zusätzliche Nutzungsmass bezeichnet.

Teilgebiet	Bestand <sup>1</sup>		Potential Richtplan <sup>2, 4</sup>		Potential langfristig <sup>3, 4</sup>	
	Wohnen	Arbeiten	Wohnen	Arbeiten	Wohnen	Arbeiten
<b>B<sub>1</sub></b> : Umfeld S-Bahn-Station	26	294	<b>0</b>	<b>236</b>	8	143
<b>B<sub>2</sub></b> : Schermenareal Waldau	6	67	<b>0</b>	<b>65</b>	0	50
<b>B<sub>3</sub></b> : Wankdorf	1	66	<b>0</b>	<b>0</b>	0	0
<b>B<sub>4</sub></b> : Militärische Anlagen	2	222	<b>33</b>	<b>43</b>	0	50
<b>B<sub>5</sub></b> : Vordere Allmend	0	115	<b>0</b>	<b>46</b>	0	6
<b>B<sub>6</sub></b> : Spring-/Baumgarten Schönberg Ost	82	65	<b>85</b>	<b>28</b>	40	10
<b>B<sub>7</sub></b> : Galgenfeld Zentweg	12	279	<b>0</b>	<b>10</b>	0	10
<b>B<sub>8</sub></b> : Grosse/Kleine Allmend	0	0	<b>0</b>	<b>0</b>	0	0
<b>I<sub>1</sub></b> : Eyfeld Ittigen	1	73	<b>0</b>	<b>20</b>	0	0
<b>I<sub>2</sub></b> : Kirschenacker Ittigen	17	3	<b>17</b>	<b>0</b>	0	0
<b>O</b> : Mösli Ostermundigen	0	82	<b>0</b>	<b>67</b>	0	110 – 150
<b>Total</b>	147	1266	<b>135</b>	<b>515</b>	48	379 – 419

alle Zahlen in 1000 m<sup>2</sup> BGF

<sup>1</sup> realisierte Flächen zum Referenzzustand, d.h. per Ende 2005

<sup>2</sup> Nutzungsabsichten zum Referenzzustand, d.h. per Ende 2005; Diese Nutzungspotentiale waren Grundlage für die Verkehrs- und Umweltaklärungen und sind auf die zukünftige Verkehrsinfrastruktur abgestimmt.

<sup>3</sup> das langfristige Nutzungspotential umfasst den Zeitraum ab ca. 2020. Dessen Realisierung ist abhängig von der weiteren zusätzlichen Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und bedarf einer Neubeurteilung der Verkehrs- und Umweltsituation.

<sup>4</sup> Wohnnutzungen sind grundsätzlich auch in Teilgebieten mit Potential "0" möglich, sofern die baurechtlichen Grundlagen dies zulassen.



## 2.2 Städtebau, Grün- und Lebensräume

### Worum geht es?

Der ESP Wankdorf wird geprägt durch seine städtebauliche Vielfalt. Gewachsene Siedlungsstruktur grenzt an hochwertige Freiflächen wie die Allmenden, Springgarten und Schermenwald und wird im nördlichen und östlichen Teil überlagert durch die übergeordneten Verkehrssysteme der Bahn und Autobahn. Zusammen mit den stadtstrukturierenden, historischen Ausfallachsen Papiermühlestrasse, Bolligenstrasse und Ostermundigenstrasse bilden die städtebaulich und bauhistorisch wertvollen Ensembles der Kaserne Bern, der ehemaligen eidgenössischen Pferdezuchtanstalt (heute NPZ) und der am Rande des ESP gelegenen psychiatrischen Klinik Waldau starke Identitätsmerkmale. Durch die bauliche Entwicklung der letzten Jahre sind neue Akzente im ESP Wankdorf gesetzt worden.

### Wohin wollen wir?

Die generellen Entwicklungsgrundsätze der Gemeinden sind konform mit dem Richtplan ESP Wankdorf und bereits mehrheitlich grundeigentümerverschrieben festgelegt. In nächster Zukunft wird es darum gehen, die Entwicklung der Siedlungs-, Grün- und Lebensräume so zu steuern, dass sie quartierverträglich und mit hoher Qualität umgesetzt werden.

Der Entwicklungsraum für die Naherholung zwischen Bärengaben und Bantiger ist bei der angestrebten Nutzungsentwicklung im ESP Wankdorf gemäss dem «Regionalen Richtplan» (Teil Naherholung und Landschaft) zu wahren. Mit der konzeptionellen Zielsetzung abzustimmen, sind insbesondere die Entwicklungen im Springgarten und im Mösli Ostermundigen. Die beiden Allmenden stellen für die ganze Region eine einzigartige Freifläche dar, die es für eine breite Bevölkerung weiter zu entwickeln gilt.

### Was ist zu tun?

#### 1. Papiermühlestrasse

Die Papiermühlestrasse ist als historische Achse zu schützen und in ihrer Funktion als «städtebauliches Rückgrat» des Siedlungsraumes zu bewahren. Die einzelnen Abschnitte sollen verdeutlicht und aufgewertet werden:

- Der Abschnitt Rosengarten bis Stadion darf keine Aufweitung des Strassenquerschnitts erfahren.
- Zwischen dem Guisanplatz und dem Wankdorfplatz sollen – unter Berücksichtigung des Alleenschutzes – attraktive seitliche Fussgängerbereiche und Querungsmöglichkeiten realisiert werden.
- Im nördlichen Abschnitt der Papiermühlestrasse (Wankdorfplatz – Ey) sollen die seitlichen Fussgängerbereiche aufgewertet werden.

#### 2. Alleen und Anlagen

Die markanten, stadtbildprägenden Alleen (Papiermühle-, Bolligen-, Ostermundigen-, Minger- und Winkelriedstrasse) sind als städtebauliche Struktur zu erhalten resp. in ihrem Umfang, Bestand und Lage unverändert zu lassen. Die Funktionsänderung und die damit verbundenen Anpassungen der Bolligenstrasse (Abschnitt Kreisel Mingerstrasse – Schermenweg – Kreisel Rothus) haben unter Auflagen zum Schutz der Alleen zu erfolgen.

Die gartendenkmalpflegerischen Qualitäten des Kasernen-, NPZ- und UPD-Areals (Waldau) sind bei Umnutzungen und Umgestaltungen zu beachten, die naturnahen Lebensräume sind zu erhalten oder falls nötig zu ersetzen.

### **3. Wankdorfplatz**

Mit der Neugestaltung des Wankdorfplatzes und der angrenzenden Strassenräume soll einerseits die Leistungsfähigkeit des öffentlichen und privaten Verkehrssystems erhöht werden um die bauliche und wirtschaftliche Entwicklung des Gebietes zu gewährleisten. Andererseits soll die Situation zugunsten des öffentlichen Verkehrs, der Zufussgehenden und Velofahrenden verbessert werden sowie eine städtebauliche Aufwertung erreicht werden. Das vorgeschlagene Projekt ist auch aufgrund der städtebaulichen Qualitäten als Sieger aus dem Wettbewerbsverfahren hervorgegangen.

### **4. Umfeld S-Bahn-Station**

Mit dem Ausbau des ÖV-Umsteigeknotens soll schrittweise auch eine Attraktivierung des Umfeldes erfolgen:

- Neue Verbindungsstrasse Ost-West nördlich der Gleisanlagen mit zwei Querverbindungen zur Stauffacherstrasse auf der Höhe der S-Bahn-Station
- Definitive Gestaltung des Vorplatzes auf der Nordseite im Zusammenhang mit der Überbauung gemäss UeO

### **5. Allmenden**

Im Bericht des «Studienauftrag Nutzungs- und Gestaltungskonzept Allmenden» werden verschiedene Massnahmen zur Attraktivierung der Grossen und Kleinen Allmend vorgeschlagen:

- Freiraumkorridor, welcher Grosse und Kleine Allmend verbindet und gleichzeitig die Grünräume strukturiert
- Rückbau der Aufschüttungen des Hysaplatzes bewirken eine räumliche Aufweitung der Grossen Allmend
- Neue Spielfelder auf den Allmenden und Vergrösserung der Familiengartenanlage auf der Kleinen Allmend

Diese Massnahmen sind in den laufenden Zonenplanänderungen berücksichtigt und sollen anschliessend konkretisiert werden.

### **6. Springgarten**

Der Springgarten ist Teil der wertvollen Grünraumverbindung vom Rosengarten, Schermen bis zum Bantiger. Er soll deshalb langfristig nur zur Hälfte überbaut werden. Neben Nutzungs- und Gestaltungsaspekten sind dabei naturnahe Lebensräume zu berücksichtigen.

### **7. Städtebauliche Qualität**

Zur Sicherung der städtebaulichen Qualität sind bei der baulichen Verdichtung von historischen Ensembles und von Räumen mit erhöhten städtebaulichen Anforderungen sowie beim Bau von Hochhäusern und bei der Neugestaltung/-nutzung von Grünräumen qualifizierte Verfahren anzuwenden. Bei der Realisierung von Hochhäusern sind ausserdem die Vorgaben aus dem Hochhauskonzept zu berücksichtigen.

### 8. Zugänglichkeit und Vernetzung

Die Zugänglichkeit der Grünflächen und der öffentlichen Räume soll verbessert werden. Zusätzlich sollen Fuss- und Velowege bessere Verbindungen zwischen den Grünflächen und Quartieren herstellen und somit die Vernetzung gewährleisten.

### 9. Naturnahe Lebensräume

Naturnahe Lebensräume, welche nach Naturschutzverordnung Art. 14, Art. 20 und Anhang schützenswert sind, müssen erhalten, entwickelt und gefördert werden. Die selektive Kartierung der Stadt Bern gibt Anhaltspunkte, ob schützenswerte Biotope vorhanden sind. Schützenswerte Biotope, die in Folge von Bautätigkeit wegfallen, müssen mindestens gleichwertig ersetzt werden. Der Ersatz soll in unmittelbarer Umgebung der ehemaligen Flächen und in Berücksichtigung des Vernetzungskonzeptes der Stadt Bern (in Erarbeitung) erfolgen.

## Genehmigungsinhalt des Richtplans

Städtebau, Grün- und Lebensräume			
Ziel:			
Ziel ist die Sicherung und gezielte Verbesserung der städtebaulichen Qualität, die Versorgung der Wohnbevölkerung und der Arbeitnehmer im ESP mit attraktiven gut zugänglichen Freiräumen und der Schutz der naturnahen Lebensräume.			
Die Planungspartner werden beauftragt:	Zeitraum	Verfahren	Planungspartner
1. Umsetzung der städtebaulichen Vorgaben in den künftigen UeO's und Bauprojekten. Zusätzlich sind bei baulichen Massnahmen in den historischen Bauten und Aussenräumen, den Räumen mit erhöhten städtebaulichen Anforderungen, den Grünräumen und bei der Realisierung von Hochhäusern qualifizierte Verfahren anzuwenden.	laufend	UeO, qualifizierte Verfahren, BBV	Alle
2. NZP-Anpassungen auf den Allmenden	offen	NZP	Stadt Bern, Kanton Bern, VBS, BEA bern expo
3. Stufengerechte Umsetzung des Regionalen Richtplans (Teil: Naherholung und Landschaft)	laufend	RP	Stadt Bern, Ittigen, Ostermundigen
4. Festlegung von Ersatzstandorten für schützenswerte Lebensräume, bzw. Festlegung der ökologischen Kriterien bei Wettbewerbsausschreibung in Bezug Ausgestaltung Aussenraum.	2010	PS	Stadt Bern, Ittigen, Ostermundigen

### Karte zum Kapitel 2.2 Städtebau, Grün- und Lebensräume



## **2.3 Strassenverkehr: Infrastruktur und betriebliche Massnahmen**

### **Worum geht es?**

Bereits mit der heutigen Verkehrsmenge gibt es im ESP Wankdorf Strassenabschnitte (v.a. im Raum Wankdorfplatz) bei denen die Kapazitätsgrenze erreicht ist und/oder die Umweltbelastung zu hoch ist. Für verschiedene Gewerbegebiete (u.a. Stauffacher, Schermenareal, Mösli, Vordere Allmend) ist die Erschliessung heute ungenügend. Mit dem Projekt Wankdorfplatz kann die Situation verbessert werden.

Die Verkehrsentwicklung in der Agglomeration Bern sowie neue Nutzungen und Nutzungsverdichtungen innerhalb des ESP Wankdorfs (u.a. Schermenareal, Umfeld S-Bahn-Station) werden zu Verkehrszunahmen führen. Ohne entsprechende Massnahmen wird sich die Verkehrssituation auf den Strassen verschärfen: Zunehmende Stausituationen führen zu zusätzlichem Schleichverkehr in den Quartieren und entsprechend negativen Auswirkungen für die Quartierbevölkerung. Ausserdem wird die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs verunmöglicht und die Sicherheit für den Langsamverkehr verschlechtert.

### **Wohin wollen wir?**

Um die regionale Verkehrszunahme sowie den erwartenden Zusatzverkehr aus dem ESP Wankdorf verträglich abzuwickeln, ist ein Bündel von aufeinander abgestimmten Massnahmen vorgesehen. Eine Erhöhung der Strassenkapazität im Einzugsbereich der Autobahnanschlüsse ist notwendig. Gleichzeitig sind Lenkungs- und Dosierungsmassnahmen auf dem Basisnetz vorgesehen. Nur wenn die Hauptverkehrsachsen funktionieren, kann verhindert werden, dass die Wohnquartiere durch Schleichverkehr belastet werden.

Ein grosser Teil des durch die neuen Nutzungen entstehenden Verkehrs soll mit dem öffentlichen Verkehr abgewickelt werden. Dazu ist ein punktueller Ausbau der Strassen notwendig, damit der ÖV bevorzugt werden kann. Verbesserungen für den Langsamverkehr sind insbesondere durch attraktivere Querungen zu erreichen. Für Velorouten auf dem Strassennetz ist die Sicherheit zu erhöhen.

### **Was ist zu tun?**

#### **1. Knoten Wankdorf**

Die Sanierung des Knotens Wankdorf ist für eine Leistungssteigerung des Verkehrssystems nötig. Dabei sind neben betrieblichen folgende bauliche Massnahmen vorgesehen:

- Verlängerung der Tramlinie Nr. 9 zur S-Bahn-Station Wankdorf
- Führung des Veloverkehrs mittels Velostreifen zwischen Guisanplatz und Wankdorf-Center und gesonderte Spuren für den Bus-/Veloverkehr (Ökospuren) zwischen Wankdorf-Center und SBB-Brücke

- Leistungssteigerung/Umgestaltung des Wankdorfplatzes
- Verbesserung Anschluss Stauffacherstrasse an die Papiermühlestrasse
- Attraktivierung, Verbesserung der Sicherheit des Langsamverkehrs über den Platz
- Städtebauliche Gestaltung des Platzes

## **2. Umbau Anschlüsse Nationalstrasse**

Die Ein-/Ausfahrt am Schermenweg wird mit zusätzlichen Spuren nach Zürich/Biel bzw. von Zürich/Biel ergänzt. Die bestehende Ein-/Ausfahrt an der Papiermühlestrasse wird beibehalten, um einen Dualbetrieb zu ermöglichen. Damit erfolgt eine Entlastung des Wankdorfknotens.

## **3. Bolligenstrasse**

Die Bolligenstrasse erfährt durch die Verkehrsumlagerungen in Folge der angepassten Verkehrsführung im Raum Wankdorf und den zusätzlichen Nutzungen im Raum Schermenareal/Mösli eine Funktionsänderung. Dazu ist ein neues Betriebskonzept mit kurz-, mittel- und langfristigen Um- und Ausbauten unter Beachtung der städtebaulichen Qualitäten zu erarbeiten. Mittel- bis langfristige Massnahmen sind nach Abschluss der Zweckmässigkeitsbeurteilung HLS und in Verbindung mit der Quartierplanung sowie der Teilverkehrsplanung MIV im Stadtteil IV weiterzubearbeiten.

### **a) Knoten Bolligenstrasse / Schermenweg**

Die Erweiterung der Ein-/Ausfahrt Schermenweg sowie die Neuorganisation der Verkehrsführung im Raum Wankdorf erfordert eine Anpassung des Knotens Schermenweg/Bolligenstrasse. Damit kann der Verkehr vom regionalen und lokalen Strassennetz abgenommen werden. Die Kapazitäten im Einmündungsbereich der Bolligenstrasse müssen erweitert und die Spuraufteilung neu organisiert werden, um Rückstaus zu verhindern. Der Flächenverbrauch soll möglichst gering gehalten werden.

### **b) Abschnitt Schermenweg – Kreisel Mingerstrasse**

Der Strassenraum im Abschnitt Schermenweg – Mingerstrasse muss an das zu erarbeitende Betriebskonzept angepasst werden. Besondere Beachtung muss in diesem Abschnitt den Verkehrsbedürfnissen der BEA für Auf-/Abbau sowie dem Trambetrieb (nach der Realisierung des Tramdepots auf dem VBS-Areal) geschenkt werden. Aufgrund der Funktionsänderung ist der gesamte Abschnitt ins Kantonsstrassennetz zu integrieren.

### **c) Abschnitt Schermenweg – Kreisel Rothus**

Für den Abschnitt Schermenweg – Kreisel Rothus sind neben den geplanten Verkehrsumlagerungen die Entwicklungen im Mösli und im Schermenareal von besonderer Bedeutung.

#### **4. Erschliessung von Arbeitsgebieten**

Die Erschliessung von Arbeitsgebieten ist so zu gestalten, dass Wohnquartiere nicht zusätzlich mit Verkehrsimmissionen belastet werden. So soll beispielsweise das Areal des Eidgenössischen Zeughauses in Zukunft nicht mehr über die Quartierstrassen Tell-, Sempach- und Wankdorfstrasse erfolgen. Das VBS hat sich gegenüber der Stadt verpflichtet, die Haupterschliessung auf die Rodtmattstrasse/Guisanplatz auszurichten.

Mit der Wölflistrasse (Abschnitt Bolligenstrasse – Jüdischer Friedhof; zum Teil realisiert) soll das Industrie- und Gewerbegebiet Schermenareal erschlossen werden. Für den ÖV und den Langsamverkehr ist eine zusätzliche Verbindung an die Papiermühlestrasse zu ermöglichen (für MIV gesperrt).

Mit der Hoffstrasse bzw. Neuenschwanderstrasse nördlich der Gleisanlagen soll das entstehende Dienstleistungsgebiet im Gebiet Stauffacher erschlossen werden.

#### **5. Öffnung Schermenweg / Milchstrasse**

Die Gemeinde Ostermundigen sieht eine Öffnung von Schermenweg Ost und Milchstrasse vor, um mit Verkehrsumlagerungen die bestehenden Belastungen (untere Zollgasse) auf dem Strassennetz in Ostermundigen verringern zu können. Der Schermenweg Ost könnte bereits heute zwischen der Morgen- und Abendspitze (tagsüber) geöffnet werden. Damit der Schermenweg Ost ganzzeitig geöffnet werden kann, sind die Sanierung des Wankdorfplatzes sowie Optimierungen am Knoten Bolligenstrasse/Schermenweg notwendig. Zu beachten gilt ausserdem, dass eine Öffnung nur möglich ist, wenn die Umweltschutzgesetzgebung (Lärm) eingehalten werden kann. Vor der Publikation der Öffnung ist der entsprechende Nachweis nach USG notwendig.

#### **6. Verkehrsmanagement**

Das Verkehrsnetz Wankdorf soll als Gesamtverkehrssystem attraktiviert werden. Damit die gewünschten Verbesserungen beim ÖV sowie beim LV erreicht werden, soll auf der Papiermühlestrasse der MIV-Anteil reduziert werden. Dieser Verkehr ist auf die übrige Strasseninfrastruktur neu zu verteilen. Das Viereck Papiermühlestrasse Mitte – Schermenweg – Bolligenstrasse – Mingerstrasse dient als Basiserschliessung zu den Ein-/Ausfahrten der Autobahn. Mit Dosierungs- und Lenkungsmaßnahmen soll der Verkehr aus der Stadt und dem Quartier vom städtischen Netz über dieses Viereck auf das übergeordnete Netz geführt werden.

Damit den unterschiedlichen Anforderungen (Pendlerverkehr, Besucherverkehr, Morgen- und Abendspitzen) an das Verkehrssystem entsprochen werden kann, sind weiter auch betriebliche Massnahmen notwendig. Dabei ist zu beachten, dass die gesamte Verkehrsregelung (LSA, Parkleitsystem, Verkehrsleitsystem, Wechselwegweisung) zentral gesteuert werden muss.

Mit einer verkehrsabhängigen Lichtsignalsteuerung und Verkehrslenkung werden folgende Ziele verfolgt:

- Dosierung, d.h. nur soviel Verkehr ins System hineinfahren lassen, wie dieses auch verarbeiten kann
- Schutz der Wohnquartiere
- Priorität von Tram und Bus (fahrplangerechte Betriebsabwicklung)
- Verstetigen des Verkehrsfluss
- Gewährleisten der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr
- Verhinderung von Rückstaus auf die durchgehenden Autobahnspuren
- Abwickeln des Verkehrs bei Grossanlässen
- Lenken der Besucher von Grossanlässen auf die offiziellen Parkierungsstandorte (Wechseltextanzeigen)

### **7. Langfristige Massnahmen**

Im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes (HLS) in der Agglomeration Bern (ZMB HLS Bern, 2008) wurde für das Autobahnnetz folgende Variante zur Engpassbeseitigung favorisiert und vom Kanton in das Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung Region Bern aufgenommen:

- Zur Entlastung der Nordtangente wird ein unterirdischer Bypass zwischen Grauholz und Weyermannshaus vorgeschlagen.
- Zur Entlastung des Ostrings wird ein unterirdischer Bypass empfohlen. Damit wird die Voraussetzung für eine stadtverträgliche Umwidmung der A6 in diesem Abschnitt geschaffen.

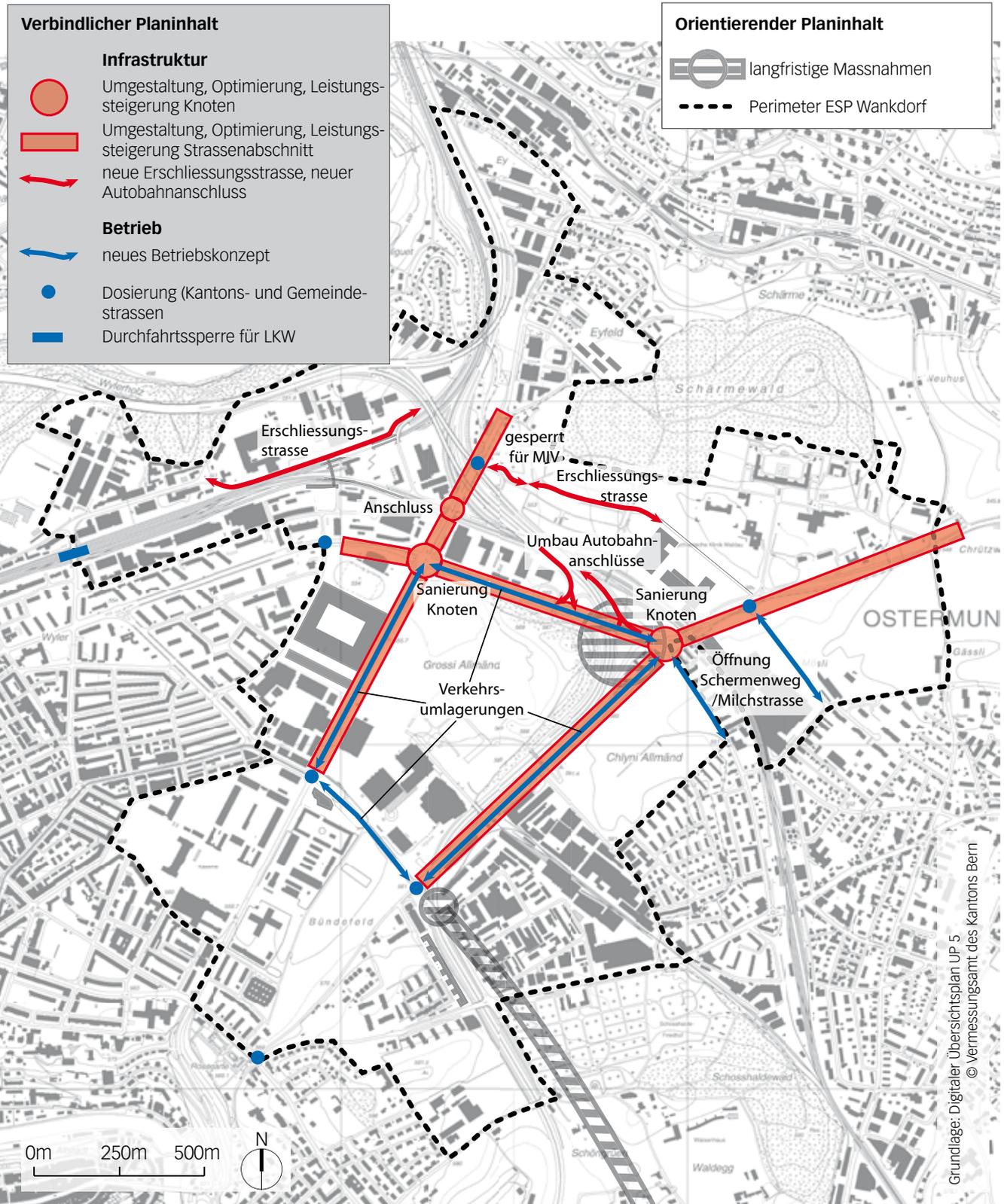
Die Idee eines grosskreisförmigen Autobahnanschlusses mit integrierter P+R-Anlage (gemäss Mitwirkungsprojekt Wankdorfplatz aus dem Jahr 2002) ist vor diesem Hintergrund im Rahmen der Planung und Projektierung der Leistungssteigerung und Umgestaltung des Knotens Schermenweg/Bolligenstrasse zu überprüfen.

## Genehmigungsinhalt des Richtplans

<b>Strassenverkehr: Infrastruktur und Betrieb</b>				
<b>Ziel:</b>				
Hauptziel ist die verträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs mit attraktiven Verhältnissen für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr.				
<b>Die Planungspartner werden beauftragt:</b>	<b>Zeitraum</b>	<b>Verfahren</b>	<b>Planungspartner</b>	
1. Sanierung Wankdorfplatz:				
1.1 Leistungssteigerung und Umgestaltung	2008-2012	SPV, SBP	<u>Kanton Bern</u> , Stadt Bern	
1.2 Anschluss der Stauffacherstrasse	2008-2012	SPV, SBP	<u>Kanton Bern</u> , Stadt Bern	
1.3 Dosierungs- und Verstetigungsmassnahmen auf dem lokalen Strassennetz	2008-2012	SPV, SBP	<u>Kanton Bern</u> , <u>Stadt Bern</u>	
2. Umbau Anschlüsse Nationalstrasse	2008-2012	AP	<u>Bund</u>	
3. Leistungssteigerung und Umgestaltung des Knotens Schermenweg/Bolligenstrasse	ab 2017	AP	<u>Bund</u> , Kanton Bern	
4. Neues Betriebskonzept Bolligenstrasse mit Um-/Ausbauten: Aufnahme ins Strassenbauprogramm 2013-2016	2015/16	SPV, SBP	<u>Kanton Bern</u> , Stadt Bern	
5. Verlängerung Wölflistrasse bis zur Papiermühlestrasse (westlicher Teil für MIV gesperrt)	2009	BBV	<u>Stadt Bern</u> , <u>Bürgergemeinde Bern</u>	
6. Provisorium Hoffstrasse/Neuenschwanderstrasse	2011/12 bzw. ab 2016	BBV	<u>Stadt Bern</u>	
7. Vollständige Öffnung Schermenweg/Milchstrasse (sofern Umweltschutzgesetzgebung eingehalten werden kann)	in Abstimmung mit Realisierung von 3.	VPV, UeO	<u>Ostermundigen</u> , <u>Stadt Bern</u> , <u>Kanton Bern</u>	
8. Verkehrsmanagement	Daueraufgabe		<u>Kanton Bern</u> , <u>Stadt Bern</u> , <u>Ittigen</u> , <u>Ostermundigen</u>	

SPV: Strassenplanverfahren; SBP: Strassenbauprogramm Kanton Bern; AP: Auflageprojekt Nationalstrasse; BBV: Baubewilligungsverfahren; UeO: Überbauungsordnung; VPV: Verkehrspolizeiliches Verfahren

**Karte zum Kapitel 2.3**  
Strassenverkehr: Infrastruktur und Betrieb



## 2.4 Öffentlicher Verkehr: Linien, Angebot und Haltestellen

### Worum geht es?

Das heutige Angebot im öffentlichen Verkehr mit S-Bahn, Tram und Bus hat Stärken und Schwächen. Handlungsbedarf besteht insbesondere bei folgenden Punkten:

- Leistungssteigerungen S-Bahn-Zulaufstrecken Bahnhof Bern: Unter-/Überquerungen in den Bereichen Wylerfeld und Wankdorf/Löchligut, sowie zusätzliche Streckengleise.
- Optimierung der Verknüpfungen bei der S-Bahn-Station Wankdorf (Linien 9, 20, 28, 36, 40, 41) sowie der Zugänge für Velofahrer und Fussgänger.
- Überprüfung der Linienführung der Buslinien 28, 36, 40 und 41 im Nordquartier sowie Prüfung von Taktverdichtungen und Angebotsausdehnungen (Abend- und Wochenendbetrieb).
- Umsetzung der Tramverlängerung der Linie 9

### Wohin wollen wir?

Ein gut ausgebauter öffentlicher Verkehr ist eine wichtige Alternative zu privaten Verkehrsmitteln. Der Standort Wankdorf verlangt von seinen Nutzungen her eine gute ÖV-Erschliessung und zwar sowohl national/überregional als auch regional/lokal. Mit gezielten Ausbauten und Taktverdichtungen soll die Attraktivität weiter gesteigert werden. Nur so kann ein ambitionierter Modalsplit erreicht werden: Für den ESP Wankdorf gilt ein Modalsplit von max. 30% MIV im Umfeld der S-Bahn-Stationen und max. 40% MIV im übrigen ESP-Perimeter.

### Was ist zu tun?

#### 1. S-Bahn / Fernverkehr / Transit

Eine Taktverdichtung (1/4 h Takt, Spitzenzeit) ist mit einer Leistungssteigerung in den Zulaufstrecken zum Hauptbahnhof etappiert zu ermöglichen. Allfällige Unter-/Überquerungen oder zusätzliche Streckengleise tangieren auch den ESP: Konflikte mit Fussgängerpasserellen und mit der neu geschaffenen S-Bahn-Station. Zur mittel- und langfristigen Gewährleistung der räumlichen Entwicklungsmöglichkeit der Schiene ist im Betrachtungsperimeter ESP-Wankdorf der Raum sicherzustellen für:

- eine doppelspurige Unterwerfung im Raum Wylerfeld/Wankdorf zur niveaufreien Entflechtung
- eine 3. Gleisachse Wankdorf Süd in Richtung Ostermundigen
- eine 4. Gleisachse Wankdorf Nord – Löchligut
- eine unterirdisch geführte Gleisachse Ostermundigen – Raum Löchligut/Rütti/Zollkofen

#### 2. Tramlinie 9

Mit der Sanierung des Knotens Wankdorf wird die Tramlinie bis zur S-Bahn-Station Wankdorf verlängert. Voraussetzung ist der unterirdische Kreisel beim Wankdorfplatz. Neue Haltestellen sind beim Stade de Suisse

Wankdorf, beim Wankdorfplatz und bei der südlichen S-Bahn-Station (Max-Daetwyler-Platz) vorgesehen. Die Tramhaltestelle und der Knoten Guisanplatz müssen den neuen Gegebenheiten angepasst werden.

### **3. Busangebot**

Als längerfristiges Ziel ist ein Busangebot gemäss «ÖV-Angebotskonzept Nordquartier Bern» anzustreben. Dieser Zielzustand ist nachfolgend für jede Linie beschrieben und in der Richtplankarte dargestellt.

Mittelfristig (bis 2012) soll eine Zwischenetappe mit einer direkten Führung der Linie 40 via Papiermühlestrasse und weiter via Laubeggstrasse – Ostring – Burgernziel nach Muri umgesetzt werden. Die Linie 36 soll über den Breitenrainplatz hinaus bis zur Schönburg verlängert und am Bärengaben über den bestehenden Kreisel gewendet werden. Ausserdem soll die Linie 40 auch am Abend zwischen Breitenrainplatz und Worblental verkehren.

#### **a) Linie 28**

Nach Realisierung der Verbindung vom Schermenareal zur Papiermühlestrasse wird diese Linie neu zwischen der S-Bahn-Station Wankdorf und dem Bahnhof Ostermundigen via Wölflistrasse geführt. Mit einem gleichzeitigen Angebotsausbau am Wochenende kann die ÖV-Erschliessung des Schermenareals, der UPD Waldau und des Möslis weiter verbessert werden.

#### **b) Linie 36**

Nach der Tramverlängerung soll die Linie 36 bis zum Ostring verlängert und zwischen Breitenrainrainplatz und Schönburg in einheitlicher Linienführung geführt werden. Es ist eine Linienführung entlang der Geleise im Stauffacherareal vorgesehen.

#### **c) Linie 40**

Nach der Verlängerung der Tramlinie 9 soll die Linie 40 ab Wankdorfplatz direkt via Papiermühlestrasse nach Schönburg – Bärengaben geführt werden (optimale Umsteigemöglichkeit zur Tramlinie 9 beim Wankdorf Center).

#### **d) Linie 41**

Die heutige Ringlinienführung der zu den Spitzenzeiten verkehrenden Linie 41 soll mittelfristig aufgehoben werden. Stattdessen ist eine direkte Linienführung ab Wankdorfplatz via Winkelriedstrasse bis zur Endstation beim Breitenrainplatz anzustreben.

### **4. Tramdepot Areal Bolligenstrasse**

Das ehemalige VBS Areal an der Bolligenstrasse ist für ein neues Tramdepot geeignet, welches bei einem weiteren Ausbau des Tramliniennetzes in der Region Bern notwendig und aus städtebaulichen Überlegungen zweckmässig ist.

### 5. ÖV-Priorisierung

Im Rahmen der Strassenbau- und Betriebskonzepte ist der öffentliche Verkehr so weit als möglich zu priorisieren. Im Betriebskonzept Wankdorfplatz sind bereits entsprechende Massnahmen berücksichtigt.

### 6. Weitere Optionen

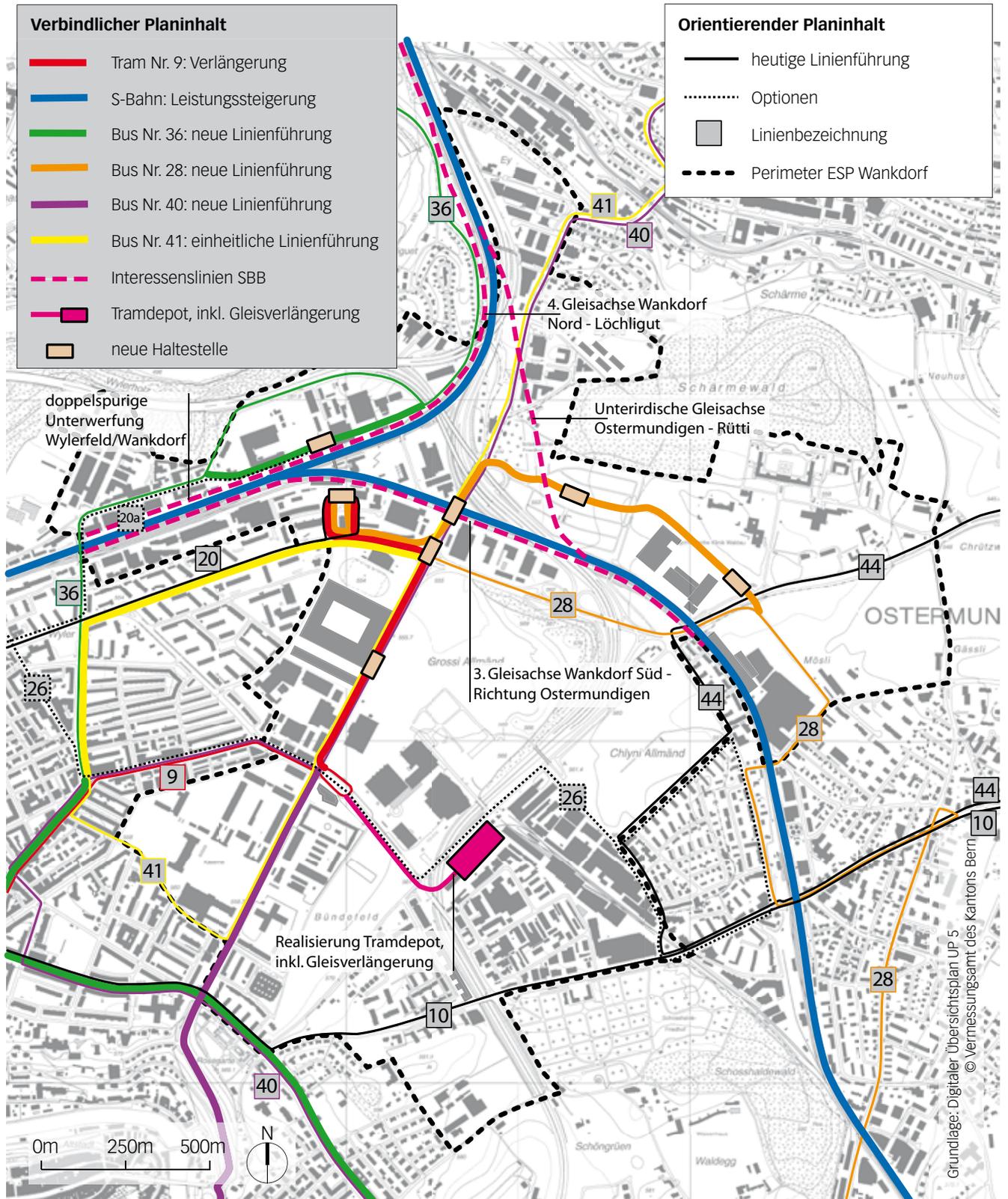
Je nach Siedlungsentwicklung sind folgende Optionen zu prüfen bzw. umzusetzen:

- Einführung einer zweiten Buslinie 20a ab Hauptbahnhof via Lorraine – Breitfeld und via Stauffacherstrasse zur S-Bahn-Station Wankdorf Nord (Kombination mit Verdichtungskursen zur Gewerbeschule)
- Verlängerung der Linie 26 bis nach Ostermundigen
- Für die Tramlinie 10 zwischen Bern und Ostermundigen wurde im Rahmen des Projekts «Tram Region Bern» (Köniz-Bern-Ostermundigen) das Vorprojekt gestartet. Der Baubeginn ist für 2014 vorgesehen
- Optimierung des ÖV-Betriebs durch Umsetzung des Betriebskonzepts Lorrainebrücke-Wankdorf (in Bearbeitung)

## Genehmigungsinhalt des Richtplans

Öffentlicher Verkehr: Linien, Angebot und Haltestellen			
<b>Ziel:</b>			
Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs ist dank einem gezielten Angebotsausbau hoch. Im Zuge der weiteren Überbauung ist das Angebot laufend zu verbessern bzw. zu optimieren.			
Die Planungspartner werden beauftragt:	Zeitraum	Verfahren	Planungspartner
1. Mit einer Leistungssteigerung der Infrastruktur den 1/4 h Takt zu ermöglichen	etappiert	IP ÖV, PGV BAV	<u>Kanton Bern</u> , <u>SBB</u>
2. Verlängerung Tram Nr. 9 bis zur S-Bahn Haltestelle Wankdorf Süd	In Abhängigkeit mit Wankdorfplatz	PGV BAV, SPV, BBV	<u>Kanton Bern</u> , Stadt Bern
3. Anpassung Linienführung Linie 28; nachfragegerechter Angebotsausbau	Je nach Nachfrage	Angebotsbeschluss	<u>Kanton Bern</u> , Stadt Bern, Ostermundigen
4. Anpassung Linienführung und Verlängerung Linie 36; nachfragegerechter Angebotsausbau	Je nach Nachfrage	Angebotsbeschluss	<u>Kanton Bern</u> , Stadt Bern, Ittigen
5. Anpassung Linienführung Linie 40; nachfragegerechter Angebotsausbau	Je nach Nachfrage	Angebotsbeschluss	<u>Kanton Bern</u> , Stadt Bern, Ittigen
6. Anpassung Linienführung und Verlängerung Linie 41; nachfragegerechter Angebotsausbau	Je nach Nachfrage	Angebotsbeschluss	<u>Kanton Bern</u> , Stadt Bern, Ittigen
7. Realisierung Tramdepot	2009/2010	PGV, BBV	Stadt Bern, Kanton Bern, VBS

**Karte zum Kapitel 2.4**  
Öffentlicher Verkehr: Linien und Haltestellen



## **2.5 Langsamverkehr**

### **Worum geht es?**

Heute bestehen auf den Quartierstrassen im ESP Wankdorf zahlreiche attraktive Fuss- und Radwegverbindungen. Verschiedene regionale bedeutende Radwegrouten führen durch den Perimeter.

Handlungsbedarf besteht insbesondere beim Wankdorfplatz, beim quartierverbindenden und -übergreifenden Wegnetz. Ferner sollen die Zugänge zur S-Bahn-Station und die gemeindeübergreifenden Verbindungen verbessert werden.

### **Wohin wollen wir?**

Für den Fussgängerverkehr sollen fehlende Verbindungen ergänzt und unattraktive Fusswege verbessert werden. Das behindertengerechte und hindernisfreie Bauen wird bei Aus- und Neubauten sichergestellt.

Das Ziel beim Veloverkehr ist die Schaffung von durchgehenden, sicheren und attraktiven Velorouten.

### **Was ist zu tun?**

#### **1. Knoten Wankdorf**

Mit der Sanierung des Knotens Wankdorf sollen deutlich bessere Bedingungen für den Langsamverkehr erreicht werden. Velofahrer und Fussgänger sollen den Wankdorfplatz schneller und sicherer überqueren können.

#### **2. Knoten Bolligenstrasse / Schermenweg**

Mit der Umgestaltung des Knotens Bolligenstrasse / Schermenweg sollen auch bessere Bedingungen für den Langsamverkehr geschaffen werden.

#### **3. Bolligenstrasse**

Im Rahmen des Betriebskonzepts Bolligenstrasse sind bei der vorgesehenen Umgestaltung des Strassenraums im Abschnitt Kreisel Mingerstrasse – Schermenweg – Kreisel Rothus Aufwertungen für den Langsamverkehr vorzunehmen (z.B. Neubau Fussweg, Markierung von Radstreifen).

#### **4. Verknüpfung S-Bahn-Station**

Zwischen der S-Bahn-Station und den umliegenden Arbeitsplatzschwerpunkten sowie dem Messegelände und dem Fussballstadion sollen attraktive Langsamverkehrsverknüpfungen realisiert werden. Im Areal Gleisdreieck ist eine zusätzliche B+R-Anlage zu prüfen.

### **5. Quartierverbindendes Wegnetz**

Durch die Neurealisierung bzw. Aufwertung der Fussgängerverbindungen Kasernenareal – Springgarten – Schönberg und Rosengarten – Springgarten – Vordere Allmend soll das quartierverbindende Wegnetz verbessert werden.

### **6. Quartier- und gemeindeübergreifendes Wegnetz**

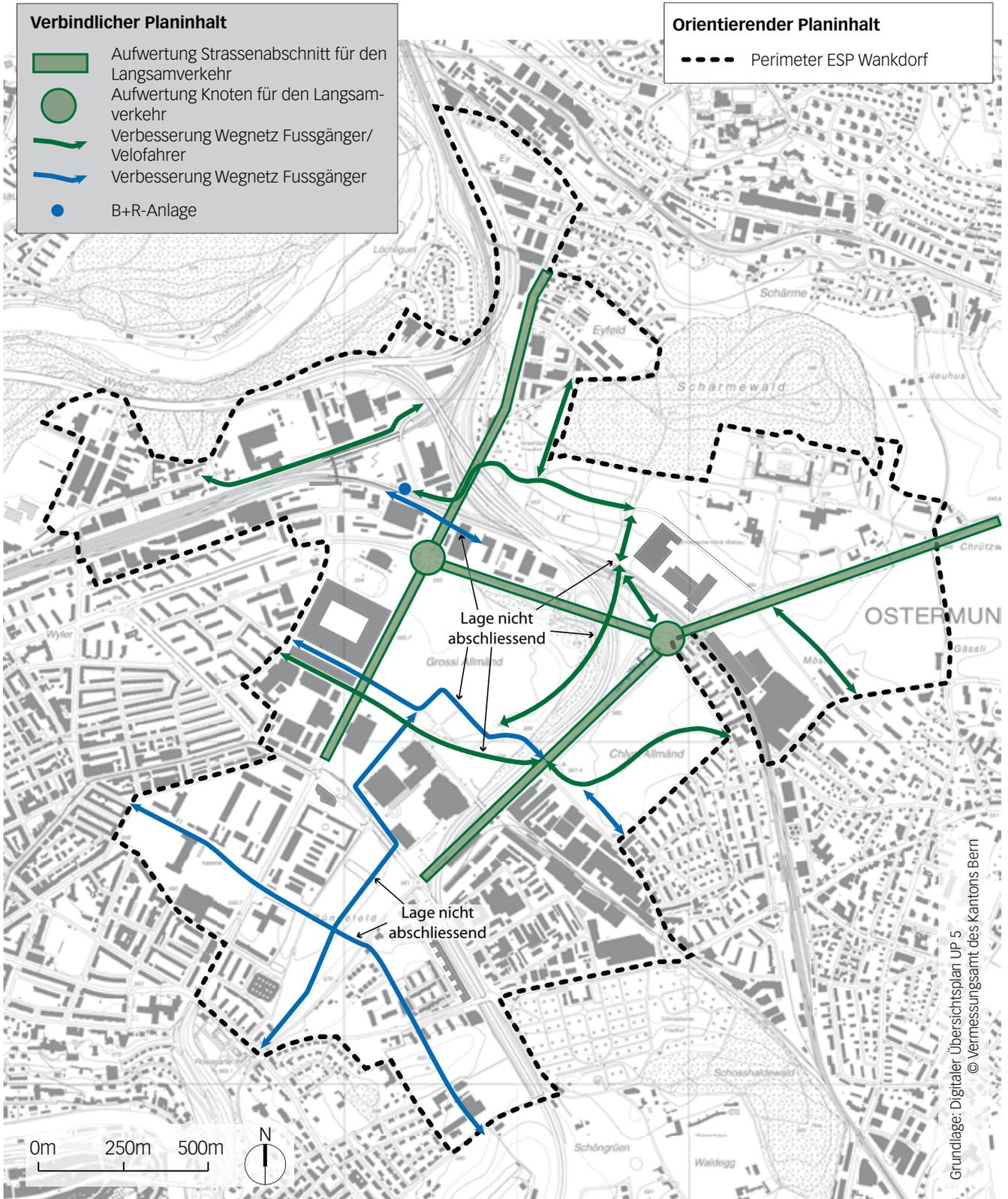
Das Wegnetz zwischen Ittigen – Schermenareal – Grosse Allmend und zwischen Veranstaltungsstandorten (Stade de Suisse, BEA-Gelände, PostFinance-Arena) – Grosse/Kleine Allmend – Ostermundigen soll ergänzt und verbessert werden.

## Genehmigungsinhalt des Richtplans

<b>Langsamverkehr</b>				
<b>Ziel:</b>				
Hauptziel ist ein sicheres und zusammenhängendes Wegnetz für den Langsamverkehr mit attraktiven Verbindungen zu den S-Bahn-Stationen und in die Nachbargemeinden.				
<b>Die Planungspartner werden beauftragt:</b>	<b>Zeitraum</b>	<b>Verfahren</b>	<b>Planungspartner</b>	
1. Umgestaltung des Knotens Wankdorfplatz zugunsten des Langsamverkehrs	2008-2014	SPV, SBP	<u>Kanton Bern</u> , Stadt Bern	
2. Umgestaltung des Knotens Schermenweg/ Bolligenstrasse zugunsten des Langsamverkehrs	ab 2017	AP	<u>Kanton Bern</u> , Bund, Stadt Bern	
3. Aufwertungen für den Langsamverkehr auf der Bolligenstrasse, Abschnitt Kreisel Mingerstrasse – Schermenweg – Kreisel Rothus	2008-2014	SPV	<u>Kanton Bern</u> , Stadt Bern	
4. Verknüpfung der S-Bahn-Station mit den umliegenden Arbeits- und Freizeitschwerpunkten	laufend	BBV	<u>Stadt Bern</u>	
5. Verbesserung des quartierverbindenden Wegnetzes für den Langsamverkehr: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kasernenareal – Springgarten – Schönberg</li> <li>• Rosengarten – Springgarten – Vordere Allmend</li> </ul>	abhängig von der Arealentwicklung	UeO, VPV, BBV UeO, VPV, BBV	<u>Stadt Bern</u> , <u>Bürgergemeinde Bern</u>	
6. Verbesserung des quartierübergreifenden Wegnetzes für den Langsamverkehr: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grosse Allmend – Schermenareal – Ittigen</li> <li>• Stade de Suisse – Allmenden – Ostermundigen</li> </ul>	2010-2014 2010-2014	UeO, VPV, BBV UeO, VPV, BBV	Stadt Bern, Ittigen, Ostermundigen, (Bund)	

SPV: Strassenplanverfahren; SBP: Strassenbauprogramm Kanton Bern; AP: Auflageprojekt Nationalstrasse; BBV: Baubewilligungsverfahren; UeO: Überbauungsordnung; VPV: Verkehrspolizeiliches Verfahren

### Karte zum Kapitel 2.5 Langsamverkehr



## 2.6 Parkierung bei Grossanlässen

### Worum geht es?

Im ESP Wankdorf befinden sich verschiedene Veranstaltungseinrichtungen (Messepark, multifunktionale Stadien und Hallen), welche auf ein angemessenes Parkplatzangebot angewiesen sind. Bei Grossanlässen (z.B. Frühlingsmesse, Open Air Konzerten etc.) sowie bei gleichzeitig stattfindenden Veranstaltungen ist ein PP-Spitzenbedarf von rund 7000 Abstellplätzen notwendig, um wildes Parkieren und Suchverkehr im Quartier möglichst vermeiden zu können. Zwecks Aufwertung der städtischen Freiräume sollen die Grosse und Kleine Allmend von einem Teil der heute bestehenden Parkierungsflächen befreit werden. Eine langfristige Reduktion der Parkierungsfläche auf der Kleinen Allmend, welche über die Bolligenstrasse erschlossen wird, ist auch aus Sicht der Strassenkapazität zweckmässig. Alternativstandorte in ähnlicher Qualität müssen vorgängig sichergestellt und vor der Aufhebung der alten Standorte realisiert sein.

### Wohin wollen wir?

Gestützt auf die Analyse von Angebot und Nachfrage (heute und zukünftig) wurde gemeinsam mit den Veranstaltern das erforderliche Mengengerüst mit drei Angebotsstufen definiert. Für die unterschiedlich grossen Anlässe oder wenn mehrere Veranstaltungen gleichzeitig durchgeführt werden, müssen unterschiedlich viele Abstellplätze zur Verfügung gestellt werden. Die Optimierung bzw. der Austausch von Standorten ist möglich, wenn ein quantitativ und qualitativ ausreichendes Angebot gemäss Richtplan gewährleistet ist.

Die Angebotsstufe 1 umfasst das bereits im Richtplan 1996 auf 2500 PP festgesetzte, immer verfügbare Sockelangebot. Damit kann die Veranstaltungsnachfrage zu 80% abgedeckt werden. Dieses muss teilweise noch gesichert und realisiert werden, da der heute zur Verfügung stehende Standort Zirkusplatz aufgehoben und der Standort Hintere Allmend verkleinert werden soll. Ziel ist es die fehlenden und zu ersetzenden Abstellplätze in der Nähe der Veranstaltungsorte zu realisieren. Eine entsprechende Machbarkeitsstudie wird erarbeitet.

Angebotsstufe 1	Anzahl Parkplätze		
	RP 96	heute	Ziel
Dauernd verfügbares Sockelangebot	<b>2500</b>	<b>ca. 2500</b>	<b>2500</b>
Standorte:			
• Einstellhalle Wankdorf (EWAG)	800	720	720
• Vordere Allmend <sup>1</sup>	400	508	680
• Hintere Allmend	500	500	200
• Zirkusplatz	500	500	-
• Kleine Allmend	300	ca. 300	-
• Neue Standorte	-	-	900

<sup>1</sup>PP stehen, wenn Freifläche von Ausstellungen belegt ist, nicht zur Verfügung

Die Angebotsstufe 2 umfasst gesamthaft ein Parkplatzangebot von 4000 PP. Dafür wird die Angebotsstufe 1 um 1500 allwettertauglichen Ergänzungsparkplätzen erweitert. Diese zusätzlichen 1500 Abstellplätze sollen an den beiden Standorten Schermenareal und Kleine Allmend realisiert werden und stehen an 50 Tagen pro Jahr auch werktags zur Verfügung. Der Ergänzungsstandort Schermenareal ist realisiert und in Betrieb.

Angebotsstufe 2	Anzahl zusätzliche Parkplätze	
	heute	Ziel
Zeitlich unabhängige, allwettertaugliche Ergänzungsparkplätze (an max. 50 Tagen)	<b>ca. 3500<sup>1</sup></b>	<b>1500</b>
Standorte:		
• Kleine Allmend		500
• Schermenareal (ev. mit Shuttle)		1000 <sup>2</sup>

<sup>1</sup> nicht allwettertaugliche, zeitlich unabhängige Abstellplätze auf der Kleinen Allmend  
<sup>2</sup> seit 2008 in Betrieb

Die Angebotsstufe 3 umfasst insgesamt ein PP-Angebot von max. 7000 PP. Diese 7000 PP sind bei ausserordentlichen Ereignissen sowie wenn mehrere Veranstaltungen gleichzeitig stattfinden notwendig. Dafür sind weitere 3000 PP erforderlich. Diese sollen vorwiegend mit bereits erstellten Firmenabstellplätzen an Abenden und Wochenenden abgedeckt werden können. Die Realisierung neuer Standorte (z.B. Grauholz) ist nur bei Synergien mit anderen Bedürfnissen denkbar. Die Erweiterung des P+R Neufeld um ca. 500 Abstellplätze ist in Vorbereitung. Neue Standorte der Stufe 3 sind allein aus der Veranstaltungsparkierung nicht finanzierbar. Auch temporär genutzte Ergänzungsparkplätze müssen eine Mindestgrösse aufweisen, damit sie wirtschaftlich betrieben werden können. Dies ist beim Standort Mösli zum heutigen Zeitpunkt nicht erfüllt.

Die Standorte der Angebotsstufe 3 werden auch dann verwendet, wenn Abstellplätze der Stufe 1 oder 2 anderweitig belegt sind (z.B. Ausstellung auf der Vorderen Allmend) und nicht benutzt werden können.

<b>Ergänzungsangebot der Angebotsstufe 3</b>	<b>Anzahl zusätzliche Parkplätze</b>	
	heute	Ziel
Temporär genutzte Ergänzungsparkplätze Standorte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schermenweg, kant. Verwaltung</li> <li>• Kasernenareal</li> <li>• Wankdorf Center</li> <li>• Einstellhalle PostFinance-Arena</li> <li>• Shoppyländ (mit Shuttle)</li> <li>• P+R Neufeld (Erweiterung, mit Shuttle)</li> <li>• Arbeitszone Mösli</li> <li>• Grauholz</li> <li>• Weitere temporäre Standorte wie NPZ, AMAG, Migros, usw.</li> </ul>	<b>ca. 4000</b>	<b>3000</b>

Mit geeigneten Verkehrsmanagementmassnahmen soll der Besucherverkehr auf die offiziellen Parkierungsstandorte gelenkt werden, so dass kein Überlauf ins Quartier erfolgt. Grundlage für eine angebotsorientierte Planung bildet ein Betriebskonzept mit Parkplatzgebühren.

### **Was ist zu tun?**

#### **1. Angebotsstufe 1 (Sockelangebot)**

Das Sockelangebot muss immer verfügbar sein. Mit dem Wegfall des Zirkusplatzes und der reduzierten Nutzung der Hinteren Allmend wäre das Sockelangebot nicht mehr sichergestellt. Ein gleichwertiger Ersatzstandort muss vorgängig realisiert werden können. In einer Übergangszeit können Teile des Sockelangebotes auch auf der Kleinen Allmend angeboten werden.

#### **2. Angebotsstufe 2 (Ergänzungsangebot)**

Die zusätzlichen 1500 Parkplätze der Angebotsstufe 2 ergeben gesamt-haft ein PP-Angebot von 4000 Abstellplätzen. Sie sollen allwettertauglich gebaut werden und stehen an rund 50 Tagen pro Jahr zur Verfügung. Sie sollen unabhängig vom Wochentag und der Tageszeit benutzt werden können.

#### **3. Angebotsstufe 3 (Ergänzungsangebot)**

Mit den temporär genutzten Ergänzungsparkplätzen wird die Gesamtkapazität um 3000 PP erhöht. Damit ist es möglich, bei einzelnen Grossveranstaltungen die erforderlichen rund 7000 Parkplätze anbieten zu können sowie Parkplätze auf der Vorderen Allmend, die während Ausstellungen nicht zur Verfügung stehen, zu ersetzen.

Neue temporär genutzte Standorte müssen so gebaut werden, dass diese wirtschaftlich betrieben werden können.

#### **4. Finanzierung**

Der Ersatz bestehender Standorte ist von der Realisierung neuer Standorte abhängig. Dafür ist ein unter den beteiligten Partner (Veranstalter, Investoren, Stadt, Gemeinden und Kanton) akzeptierter Finanzierungsschlüssel zu definieren.

#### **5. Wegweisung**

Die Wegweisung ab den wichtigsten Einfahrtsachsen inkl. Autobahnen auf die Parkierungsstandorte im Raum Wankdorf soll vereinfacht und vereinheitlicht werden. Dazu soll vom Betreiber der Parkierungsstandorte gemeinsam mit den Veranstaltern sowie dem Kanton und den Gemeinden ein Wegweisungskonzept erstellt, umgesetzt und in das Verkehrsmanagement bzw. in die Verkehrslenkung integriert werden.

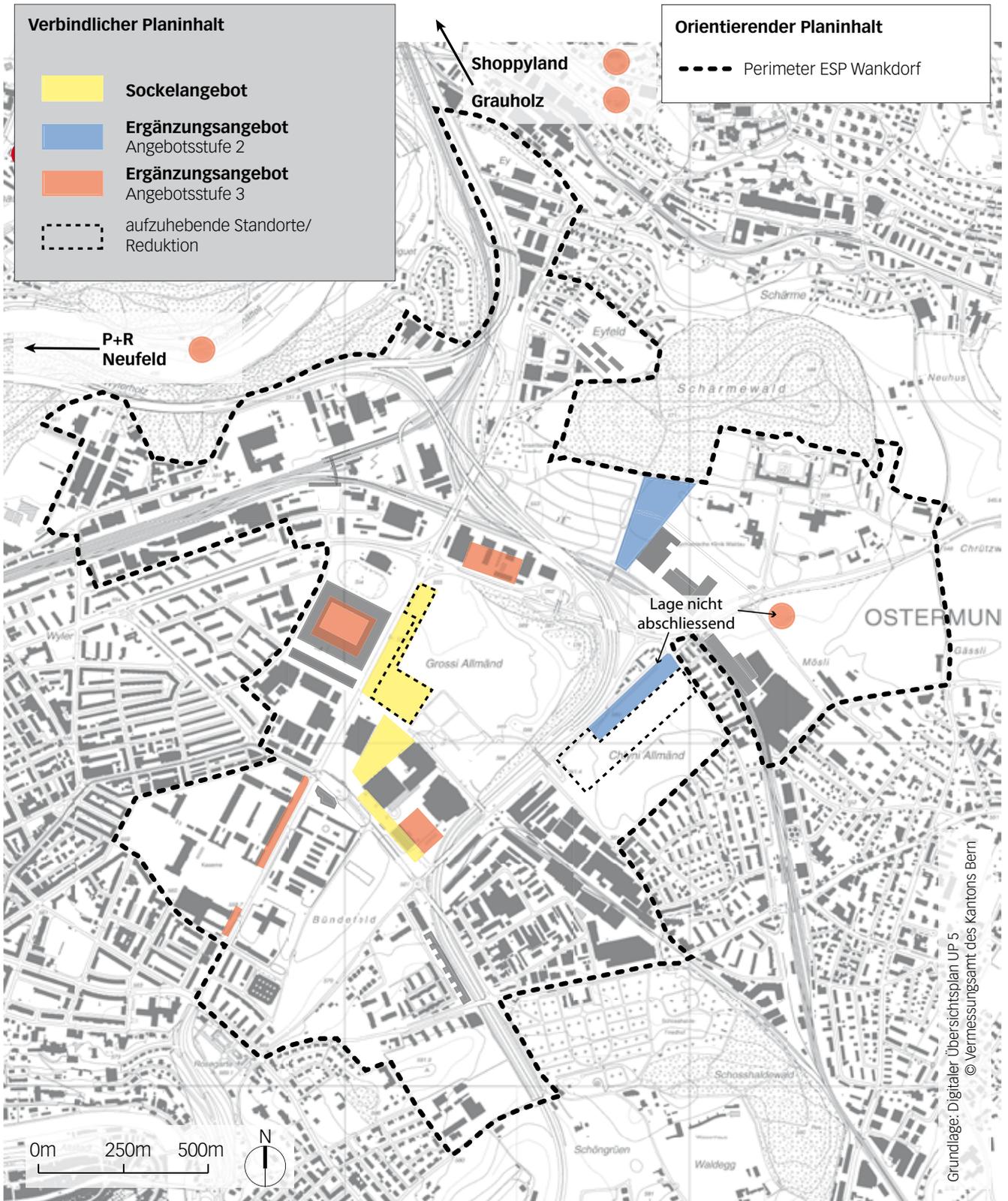
#### **6. Nachfragelenkende Massnahmen**

Die bereits heute ergriffenen Massnahmen zur Besucherlenkung bei Grossveranstaltungen sollen weitergeführt und ausgebaut werden. Dazu zählen Kombitickets, Veranstaltungskoordination, etc. (vgl. auch Kapitel 2.7 Abschnitt d) Mobilitätsmanagement).

## Genehmigungsinhalt des Richtplans

<b>Parkierung bei Grossanlässen</b>			
<b>Ziel:</b>			
Für Veranstaltungen ist ein PP-Angebot bereitzustellen, das den Bedürfnissen der Veranstalter gerecht wird und für das Quartier und die Umwelt verträglich ist.			
<b>Die Planungspartner werden beauftragt:</b>	<b>Zeitraum</b>	<b>Verfahren</b>	<b>Planungspartner</b>
1. Realisierung von Ersatzstandorten in ähnlicher Qualität bevor bestehende Parkierungsstandorte ganz (z.B. Zirkusplatz) bzw. teilweise (z.B. Hintere Allmend, Kleine Allmend) aufgehoben werden	Daueraufgabe		<u>Stadt Bern</u> , Kanton Bern, Ostermundigen, Ittigen
2. Sicherstellung der Angebotsstufe 1 (Sockelangebot von 2500 Parkplätzen). Dazu müssen 900 Abstellplätze realisiert werden	Daueraufgabe		<u>Stadt Bern</u> , Kanton Bern, Veranstalter
2.1 Sicherung und Umsetzung neuer Standorte		PGV, BBV	<u>Stadt Bern</u>
3. Sicherstellung eines quantitativ und qualitativ ausreichenden Ergänzungsanbotes:	Daueraufgabe		<u>Kanton Bern</u> , <u>Stadt Bern</u> , Ittigen, Ostermundigen, Veranstalter
3.1 Angebotsstufe 2: 1500 allwettertaugliche und zeitlich unabhängige Abstellplätze, welche an 50 Tagen zur Verfügung stehen:			
• Reduktion der heute beanspruchten Fläche auf der Kleinen Allmend. Sicherung und Umsetzung einer Teilfläche mit 500 Parkplätzen	nach 2009	PGV, BBV	<u>Stadt Bern</u>
3.2 Angebotsstufe 3: Sichern von 2000 – 4000 temporären Abstellplätzen, welche am Abend und an Wochenenden zur Verfügung stehen:			
• Erweiterung des Standortes P+R Neufeld als Ergänzungsstandort	nach 2009	PGV, BBV	<u>Stadt Bern</u>
• Ergänzungsstandorte Mösli, Grauholz als Option offen halten	nach 2009	BBV	<u>Ostermundigen</u> , <u>Ittigen</u> , Kanton Bern
4. Rechtzeitige Sicherstellung der Finanzierung neu zu erstellender Parkierungsstandorte	Daueraufgabe -		<u>Kanton Bern</u> , <u>Stadt Bern</u> , Ittigen, Ostermundigen, BEA
5. Erstellen einer einheitlichen Wegweisung auf die Parkierungsstandorte gemäss Betriebskonzept Parkierung bei Grossanlässen	2012	-	<u>Kanton Bern</u> , <u>Stadt Bern</u> , BEA, ASTRA
6. Die öffentlichen Grundeigentümer sowie die Planungsbehörden verpflichten sich, die Voraussetzungen zu schaffen, dass Doppelnutzungen von bestehenden, grösseren Parkierungsanlagen realisiert werden können	Daueraufgabe		Kanton Bern, <u>Stadt Bern</u> , Ittigen, Ostermundigen, Burgergemeinde Bern, VBS

### Karte zum Kapitel 2.6 Parkierung bei Grossanlässen



## **2.7 Verträglichkeit: Wirtschaft, Umwelt, Bevölkerung**

### **Worum geht es?**

Das ESP-Programm sieht Nutzungsverdichtungen und die Ansiedlung grosser Vorhaben an geeigneten Standorten mit guter Verkehrserschliessung und möglichst nahe an Bevölkerungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten vor. Dabei sollen die Voraussetzungen für eine kompakte Siedlungsentwicklung sowie für einen hohen Anteil an umweltfreundlichem Verkehr genutzt und die Verträglichkeit im Quartier mit gezielten Infrastrukturaus- und umbauten verbessert werden.

Die kantonalen Entwicklungsstandorte (ESP) sind innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes an bereits gut erschlossenen Standorten vorgesehen. Dies bedeutet aber oft auch, dass diese in bereits verkehrlich vorbelastete Gebiete zu liegen kommen. Die Entwicklung solcher Schwerpunkte 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.

Auch die Nutzungsverdichtungen im ESP Wankdorf erzeugen einen Mehrverkehr und verursachen damit zusätzliche Immissionen. Gezielte Verbesserungen bei der Verkehrsinfrastruktur MIV, öV, LV sind einerseits für die Erschliessung der neuen Nutzungen wichtig und führen andererseits zu Verbesserungen beim Ziel- und Quellverkehr der bereits bestehenden Arbeitsplatz- und Wohnstätten.

### **Wohin wollen wir?**

Im ESP Wankdorf Bern soll mit der Nutzungsverdichtung dank der guten Erschliessung mit dem öV – neue S-Bahn-Station, Ausbau des ÖV-Feinverteilers – eine wirtschaftliche Entwicklung ermöglicht und gleichzeitig die Grundlagen für ein umweltfreundlicheres Mobilitätsverhalten geschaffen werden. Im ESP Wankdorf ist die Ansiedlung von Nutzungen erwünscht, deren Verkehr sich stark auf den öffentlichen Verkehr ausrichten. Die angestrebte Entwicklung soll nicht zu Widersprüchen mit der geltenden Gesetzgebung und mit den von den Gemeinden, vom Kanton und Bund umzusetzenden Sanierungszielen führen.

Die Belastbarkeiten der Hauptverkehrsachsen zum Autobahnanschluss Wankdorf sind in Bezug auf Lärm und Lufthygiene bereits heute überschritten. Im ESP Wankdorf soll daher eine Massnahmenstrategie zur weiteren Verbesserung der Standortqualität umgesetzt werden. Diese soll die Zielerreichung bei der Reduktion der Lärmemissionen und Luftverschmutzung unterstützen. Auf Stufe der Richtplanung sollen unabhängig von konkreten Projekten Massnahmen definiert werden, welche in den nachfolgenden projektbezogenen Planungs- und Genehmigungsphasen umgesetzt werden können. Dazu gehören Vorgaben für die Einhaltung eines günstigen Modalsplits, ausreichende Kapazitäten beim MIV, öV und

LV, differenzierte Bestimmungen über die Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge, eine gezielte Ansiedlungspolitik von verkehrsintensiven Vorhaben sowie der Schutz der Wohnquartiere vor dem Durchgangsverkehr.

### **Was ist zu tun?**

#### **1. Erreichbarkeit der Standorte**

##### **a) Modalsplit**

In der weiteren Umsetzung des Richtplans sind die Vorteile der guten öV-Erschliessung – neue S-Bahn-Station Wankdorf – zu nutzen. Mit gezielten Verbesserungen des öV-Feinverteilers (vgl. Kapitel 2.4 öffentlicher Verkehr) soll das Ziel eines günstigen Modalsplits innerhalb des ESP-Perimeter sichergestellt werden. In besonderem Masse gilt dies für die Arbeitsplatzschwerpunkte im Umfeld der S-Bahn-Stationen Wankdorf sowie in den Arealen Schermen und Mösli.

Im ganzen ESP Wankdorf soll beim Berufspendlerverkehr ein MIV-Anteil von nur 35% erreicht werden. Unter den Teilgebieten kann der Modalsplit zwischen 30 bis 40% MIV-Anteil variieren (vgl. Karte). Der Wert gilt als Planungswert. In Erläuterungsberichten nach Art. 47 RPV, in Umweltverträglichkeitsberichten sowie bei der Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge nach BauV (Art. 53.4 und 54) ist der Modalsplit jeweils nachzuweisen.

##### **b) Verkehrskapazitäten**

Das Verkehrswachstum in der Agglomeration und Stadt Bern ist heute grösser als erwartet. Ausserdem werden die neuen Nutzungen im ESP Wankdorf zu zusätzlichem Verkehr führen. Damit die angestrebte Nutzungsverdichtung auch realisiert werden kann, ist eine gute und verträgliche Erschliessung der Teilgebiete notwendig. Die grossen Infrastrukturausbauten – Sanierung Wankdorfplatz inkl. Tramverlängerung und Umbau der Autobahnanschlüsse – sind primär wegen den Verdichtungen im ESP Wankdorf notwendig und nur sekundär wegen der Gesamtverkehrsentwicklung. Zusätzlich sind lokale Ergänzungen bei der Erschliessung der Teilgebiete nötig. Alle Ausbauten erfolgen unter dem Aspekt der Abstimmung Siedlung und Verkehr. Ziel der gesamtverkehrlichen Betrachtung ist, den Verkehrsfluss zu verstetigen und damit die Belastungen zu reduzieren.

##### **c) Abstellplätze für Motorfahrzeuge (ohne Grossanlässe)**

Grundsätzlich wird die Anzahl Abstellplätze im ESP Wankdorf nach der BauV Art. 49 ff bestimmt. Im Sinne einer verträglichen Verkehrsentwicklung sowie aufgrund städtebaulicher und quartierplanerischer Überlegungen werden Reduktionen bzw. Beschränkungen wegen der sehr guten öV-Erschliessung im Umfeld der S-Bahn-Station vorgesehen. Die Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge wird bei kleinen Vorhaben auf 75% des Minimalwertes der Bandbreite begrenzt. Im ganzen ESP-Perimeter darf von der zulässigen Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge – Bandbreite, Grundbedarf bei grossen Vorhaben – nur abgewichen werden, wenn die Einhaltung des festgelegten Modalsplits im Teilgebiet (vgl. Karte S. 44)

nachgewiesen wird. Damit wird auch die Erreichbarkeit der Standorte (Reduktion der Staugefahr) verbessert sowie die Erreichung des Zielmodalsplits von durchschnittlich 35% MIV gewährleistet.

Längerfristig ist – wie im Siegerprojekt BE<sup>3</sup> des Studienauftrags Wankdorfplatz auch vorgeschlagen – die Idee einer dezentralen Parkieranlage für Arbeitnehmer im ESP Wankdorf bei den neuen Autobahnanschlüssen gemeinsam mit den Wirtschaftsvertretern zu prüfen.

#### **d) Mobilitätsmanagement**

Der ESP Wankdorf ist dafür geeignet, Aktivitäten des Mobilitätsmanagements der Stadt Bern als nachfrageorientierter Ansatz im Bereich des Personen- und Güterverkehrs im Sinne von verkehrsvermindernden Massnahmen umzusetzen. Die Massnahmen basieren auf den Handlungsfeldern Information, Beratung sowie Mobilitäts- und Bewusstseinsbildung. Massnahmen aus dem betrieblichen Mobilitätsmanagement sollen gemeinsam vorangetrieben werden und zu einer wirtschaftlichen, sicheren und umweltverträglichen Abwicklung der betriebsbezogenen Mobilität in ESP Wankdorf führen. Beim Veranstaltungsverkehr sind die bereits erfolgten Anstrengungen mit Kombibilletten weiterzuentwickeln.

## **2. Voraussetzungen für verkehrsintensive Vorhaben**

Das Fahrleistungsmodell des Kantons Bern (gemäss Kant. Richtplan und Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2000/2015) schafft die planerische Voraussetzung, um die Anliegen von Raumplanung und Umweltschutz bei verkehrsintensiven Vorhaben (VIV) besser aufeinander abzustimmen. Das Fahrleistungsmodell ermöglicht es, einzelne VIV innerhalb einer Gesamtplanung rasch zu realisieren und die Zielsetzungen der Luftreinhaltung und des Klimaschutzes einzuhalten.

Als verkehrsintensive Vorhaben werden laut dem Massnahmenplan Luftreinhaltung Vorhaben bezeichnet, die mehr als 2000 Fahrten pro Tag (DTV) verursachen. Sie benötigen einen Fahrtenkredit aus dem Fahrleistungsmodell und den Nachweis zum Modalsplit. Sie sind so zu erschliessen, dass der motorisierte Verkehr direkt auf das Basisnetz bzw. auf eine direkte Zufahrt zur Autobahn gelangt.

Im ESP Wankdorf wurde 1996 im ersten Richtplan ein Fahrtenkredit von 6500 – 7500 Fahrten pro Tag (DTV) für VIV reserviert. Mit der Bewilligung des Wankdorf Centers wurden bis heute 4000 Fahrten konsumiert. Es stehen noch 2500 – 3500 Fahrten pro Tag für verkehrsintensive Vorhaben zur Verfügung. Diese 2500 – 3500 Fahrten sind Teil des erwarteten zusätzlichen Gesamtverkehrsaufkommens im ESP Wankdorf von 14'700 Fahrten (gemäss Verkehrsgutachten metron). Im ESP Wankdorf soll kein neues VIV im Bereich Einkaufen und Freizeit entstehen. Die Projektorganisation ESP Wankdorf entscheidet über die Zuteilung des verbleibenden Fahrtenkredites auf einzelne Vorhaben.

### **3. Lokale Verträglichkeit**

Der Standort Wankdorf ist aus raumplanerischer, wirtschaftlicher und Umweltsicht als Entwicklungsschwerpunkt richtig. Dank einem hohen Anteil an umweltfreundlichem Verkehr liegt dieser bezüglich der Gesamtbelastung von Luft und Lärm günstig. Lokal betrachtet muss diese Beurteilung differenziert werden. Es ist deshalb nachzuweisen, dass mit den Entwicklungen in den Teilgebieten die Sanierungsziele von Gemeinden, Kanton und Bund nicht verunmöglicht werden. Dies bedeutet, dass einzelne Teilgebiete weiterentwickelt werden können, wenn die Standortqualität (Integration hoch, öV-Erschliessung überdurchschnittlich) und die Verkehrsführung optimiert wurde. Damit wird der von der Umweltgesetzgebung geforderte Beitrag an die Sanierung einer bereits belasteten Situation geleistet.

Der Grossteil des motorisierten Verkehrs aus dem ESP soll direkt über die Autobahnzufahrten und Autobahnen abgewickelt werden. Diese Strassen zu und von der Autobahn müssen für den MIV eine ausreichende Kapazität aufweisen, damit keine Verdrängung des Verkehrs in die Wohnquartiere entsteht. Ergänzend dazu müssen die Wohnquartiere mit flankierenden Massnahmen vor quartierfremden Verkehr geschützt werden. Dabei stehen auch Massnahmen zur Neuorganisation des Verkehrs (geänderte Verkehrsführung, Dosierungen, Verstetigung etc.) im Vordergrund. Weiter sind auf den stark befahrenen Strassenabschnitten lärmindernde Massnahmen nötig.

## Genehmigungsinhalt des Richtplans

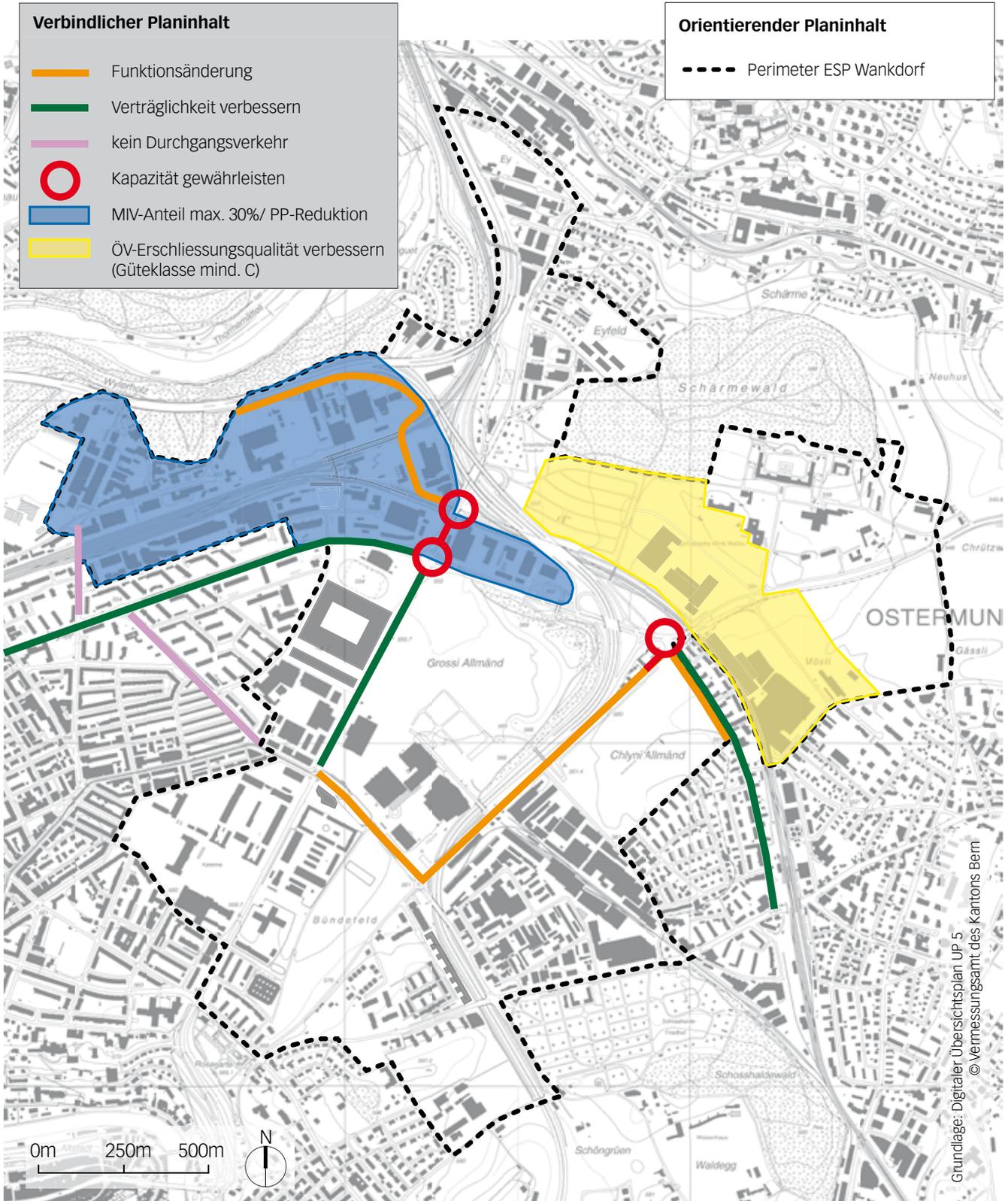
<b>A) Erreichbarkeit der Standorte</b>			
<b>Ziel:</b>			
Die gute Erschliessung mit öffentlichem Verkehr soll für die Schaffung von verkehrsentlasteten Gebieten (Art. 18 BauG) optimal genutzt werden. Dies soll sich in einem günstigen Modalsplit (MS) beim Arbeitspendlerverkehr mit durchschnittlich 35% MIV, einem beschränkten MIV-Aufkommen von 14'700 Fahrten und in einem geringeren Bedarf an Abstellplätzen für Motorfahrzeuge auswirken.			
<b>Die Planungspartner werden beauftragt:</b>	<b>Zeitraum</b>	<b>Verfahren</b>	<b>Planungspartner</b>
1. Bei allen Baugesuchen, UVP's und bei Gesuchen um zusätzliche Parkplätze gemäss BauV Art. 53 Abs. 4 sind folgende MS-Werte zugrunde zu legen: <ul style="list-style-type: none"> <li>Im Umfeld der S-Bahn-Station: max. 30% MIV</li> <li>Im übrigen ESP-Perimeter: max. 40% MIV</li> </ul>	Daueraufgabe	BBV	Alle
2. Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge: Im Umfeld der S-Bahn-Station gilt für kleine Vorhaben 75% des Minimalwertes für Städte und Agglomerationen	Daueraufgabe	UVP, BBV, UeO	Stadt Bern, Ittigen, Ostermundigen
3. Abweichungen von der Bandbreite bzw. vom Grundbedarf an Abstellplätzen für Motorfahrzeuge sind nur dann zulässig, wenn die Einhaltung des festgelegten Modalsplits im Teilgebiet nachgewiesen wird	Daueraufgabe	BBV, UeO	Stadt Bern, Ittigen, Ostermundigen
4. Das Mobilitätsmanagement der Stadt Bern soll bei der betrieblichen sowie bei der Veranstaltungsmobilität gezielt umgesetzt werden	Daueraufgabe	BBV	<u>Stadt Bern</u>
<b>B) Voraussetzungen für verkehrsentlastende Vorhaben</b>			
<b>Ziel:</b>			
Das Fahrleistungsmodell schafft die Voraussetzungen, verkehrsentlastende Vorhaben (VIV) an zentralen Standorten mit einem hohen Anteil an öffentlichem Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr anzusiedeln.			
<b>Die Planungspartner werden beauftragt:</b>	<b>Zeitraum</b>	<b>Verfahren</b>	<b>Planungspartner</b>
5. Für verkehrsentlastende Vorhaben steht ein Fahrtenkredit von 2500 bis 3500 Fahrten (DTV) zur Verfügung	2005-2020	BBV, UVP	Alle
6. Die Projektorganisation ESP Wankdorf (Behörden-delegation) entscheidet über die Zuteilung des Fahrtenkredits auf einzelne Vorhaben	Daueraufgabe	NZP, BBV, UVP	<u>Kanton Bern</u> , Stadt Bern, Ittigen, Ostermundigen
7. Vorhaben die einen Fahrtenkredit benötigen, müssen eine ÖV-Erschliessungsgüte „B“ ausweisen	Daueraufgabe	NZP, BBV, UVP	<u>Kanton Bern</u> , Stadt Bern, Ittigen, Ostermundigen

<b>C) Lokale Verträglichkeit</b>			
<b>Ziel:</b>			
An guten, aber stark belasteten Standorten sollen Nutzungsverdichtungen möglich sein, sofern die Sanierungsziele beim Lärm und bei der Luft nicht verunmöglicht werden.			
<b>Die Planungspartner werden beauftragt:</b>	<b>Zeitraum</b>	<b>Verfahren</b>	<b>Planungspartner</b>
8. Beiträge an die Sanierung der bestehenden Situation:			
8.1 Neue Verkehrsführung:	2013	SPV, BBV	<u>Kanton Bern</u> , Stadt Bern
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wankdorfplatz inkl. Anschluss Stauffacherstrasse und Umbau Autobahnanschlüsse</li> <li>• Entlastung Papiermühlestrasse – Umleitung Mingerstrasse – Bolligenstrasse</li> </ul>			
8.2 Verstetigung auf den Strassenabschnitten:	2013/18	SPV, BBV	<u>Stadt Bern</u>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Winkelriedstrasse (Abschnitt Stauffacherstrasse – Wankdorfplatz)</li> <li>• Papiermühlestrasse (Abschnitt Guisanplatz – Worblaufenstrasse)</li> </ul>			<u>Kanton Bern</u> , Stadt Bern
8.3 Dosierungen auf verschiedenen Strassen (vgl. Kap. 2.3): u.a.	2013	SPV, BBV	<u>Stadt Bern</u> , Kanton Bern
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stauffacherstrasse</li> <li>• Sempachstrasse</li> <li>• Rodtmattstrasse</li> </ul>			
8.4 Flächendeckend Tempo 30-Zonen auf dem Übergangs- und Quartiernetz	Daueraufgabe	VPV	<u>Stadt Bern</u>
8.5 Nachtsperren für den MIV werden im Rahmen des Teilverkehrsplans MIV (Stadtteil V) geprüft	2020	BBV	<u>Stadt Bern</u>
9. Die Sanierungskonzepte von Stadt und Kanton werden im Bereich ESP Wankdorf/angrenzende Quartiere konsequent umgesetzt	2005-2018	BBV	<u>Stadt Bern</u> , Kanton Bern

BBV: Baubewilligungsverfahren; UVP: Umweltverträglichkeitsprüfung; UeO: Überbauungsordnung;  
SPV: Strassenplanverfahren

### Karte zum Kapitel 2.7

Verträglichkeit: Wirtschaft – Umwelt – Bevölkerung



### **3. Abstimmung, Abhängigkeiten, Koordination der Entscheide und Verfahren**

#### **3.1 Abstimmung Siedlung – Verkehr – Umwelt, Abhängigkeiten und Voraussetzungen**

##### **Worum geht es?**

Die Abstimmung der Nutzungs- und Verkehrsentwicklung ist von entscheidender Bedeutung für eine nachhaltige Gesamtentwicklung des ESP Wankdorf. Die Entwicklung kann durch raum- und verkehrsplanerische Massnahmen sowie Infrastrukturmassnahmen gesteuert werden. Insbesondere bei einer hohen Nachfrage nach Nutzungen ist eine derartige Abstimmung von Siedlung und Verkehr nötig, um Verkehrsbehinderungen und Rückstaus zu verhindern.

Die im zweiten Kapitel definierten Massnahmen zur Erreichung des anzustrebenden Zustands sind nicht ohne Widersprüche und Abhängigkeiten zu realisieren. So sind z.B. einzelne Massnahmen Voraussetzungen für die Realisierung des angestrebten Nutzungspotentials bzw. die Nutzungsverdichtung erfordert unterschiedliche Massnahmen zu bestimmten Zeitpunkten.

##### **Wohin wollen wir?**

Mit der Abstimmung von Siedlung und Verkehr soll ein möglichst effizienter und kostengünstiger Einsatz der Infrastrukturen ermöglicht werden, sowie die Umweltbelastung minimiert werden. Ausserdem kann so die Realisation der verschiedenen Projekte zeitlich koordiniert werden.

##### **Was ist zu tun?**

###### **1. Organisation und Aufbau Monitoring/Controlling**

Mit einem Monitoring sollen die aktuellen Entwicklungs- und Nachfrage-trends im ESP Wankdorf erfasst werden. Mit einem periodischen Controlling werden die erhobenen Daten und festgestellten Veränderungen mit den Zielen des Richtplans verglichen. Daraus abgeleitete Szenarien erlauben es, Massnahmen bezüglich der angestrebten Nutzung, der verträglichen Auslastung der Verkehrsanlagen sowie der Balance mit dem Quartier zu ergreifen (Intervention).

Die ESP-Organisation koordiniert und organisiert den Aufbau und die Umsetzung des Monitorings. Sie ist ausserdem für die Auswertung der Daten, welche von den Gemeinden Bern, Ittigen und Ostermundigen sowie vom Kanton Bern erhoben werden, zuständig. Die ESP-Organisation veranlasst die Prüfung neuer Finanzierungsmöglichkeiten für die allfällig notwendigen Interventionen.

## **2. Periodizität der Erhebung**

Eine Nullerhebung im 2008 dient als Referenzzustand für die weiteren Erhebungen. Nach ungefähr fünf Jahren (2013) sollen nach einem ersten Controlling allfällig erforderliche Steuerungsmassnahmen ergriffen und u.U. der Richtplan teilweise angepasst werden. Die zweite Erhebung (2018) bildet die Grundlage für eine allfällige Gesamtrevision des Richtplans.

## **3. Themen des Monitorings**

Das Monitoring umfasst folgende Themen und ist laufend gesamthaft und nach Teilgebieten nachzuführen:

- Abstimmung Siedlung und Verkehr: Modalsplit, Verkehrs- und Nutzungsentwicklung, ÖV-Erschliessungsgüte
- Erfassen der Arealentwicklung und der Absichten der Grundeigentümer
- Überprüfung qualitativer Ziele: hohe städtebauliche Qualität, Quartierverträglichkeit, Aufwertung Verbindungen und Grün-/Lebensräume
- Umsetzung Sanierungsziele des Kantons, der Stadt und der Gemeinden: Lärm, Luft
- Stand der Zuteilung des Fahrtenkontingents ESP Wankdorf
- Stand der Umsetzung Parkierungskonzept für Grossanlässe

## **4. Controlling/Intervention**

Das Controlling umfasst den Vergleich des erhobenen Zustandes (Monitoring) mit den Zielvorgaben des Richtplans. Wenn es sich zeigt, dass der im zweiten Kapitel definierte anzustrebende Zustand nicht erreicht werden kann oder andersweitig unerwünschte Entwicklungen eintreten, sind Steuerungsmassnahmen (Intervention) von der Behördendelegation bzw. von den Gemeinden und dem Kanton zu beschliessen und umzusetzen. Mögliche Massnahmen können sein (keine abschliessende Aufzählung):

- Etappierung der Nutzungen
- Ergänzung / Optimierung der Erschliessung
- Anpassung / Teilrevision Richtplan

## Genehmigungsinhalt des Richtplans

<b>Abstimmung Siedlung – Verkehr – Umwelt</b>			
<b>Ziel:</b>			
Die Nutzungsentwicklung und die Belastbarkeiten des Strassennetzes sind aufeinander abzustimmen. Verlagerungen bestehender Parkierungsstandorte sind zu realisieren.			
<b>Die Planungspartner werden beauftragt:</b>	<b>Zeitraum</b>	<b>Verfahren</b>	<b>Planungspartner</b>
1. Monitoring	Daueraufgabe	Datenerhebung	Kanton Bern, Stadt Bern, Ittigen, Ostermundigen
2. 1. Controlling: Berichterstattung mit Massnahmenanträgen an Behördendelegation (ev. Richtplananpassungen)	2013	Bericht	<u>Kanton Bern</u> , Stadt Bern, Ittigen, Ostermundigen
3. 2. Controlling: Berichterstattung mit Massnahmenanträgen an Behördendelegation (ev. Richtplanrevision)	2018	Bericht	<u>Kanton Bern</u> , Stadt Bern, Ittigen, Ostermundigen
4. Prüfen neuer Möglichkeiten zur Finanzierung von Interventionen zur Erreichung der angestrebten Balance	2013		Kanton Bern, Stadt Bern, Ittigen, Ostermundigen

PS: Planungsstudie

## **3.2 Umsetzung und Fortschreibung Richtplan**

### **Worum geht es?**

Mit der Aufrechterhaltung der ESP-Organisation soll die Umsetzung des Richtplans gewährleistet werden. In erster Linie geht es darum, die Realisierung der vorgeschlagenen Massnahmen sicherzustellen und dafür zu sorgen, dass die Entwicklungen im Gebiet des ESP mit den Vorgaben des Richtplanes verglichen und, soweit nötig, Korrekturen vorgenommen werden. Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass der Erfolg des ESP Wankdorf u.a. auch mit einer engen sachpolitischen Begleitung der Entwicklung zusammenhängt.

### **Wohin wollen wir?**

Die bestehende Projektorganisation oder die Nachfolgeorganisation soll die Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen in die Wege leiten und begleiten. Die wichtigsten Aufgaben dieser Folgeorganisation sind:

- Koordination der Umsetzung der Richtplaninhalte
- Bewirtschaftung des Richtplans und des Monitorings: Die Realisierung des ESP wird sich weiter über eine längere Zeit erstrecken. Eine längerfristig angelegte Steuerung, die auf veränderten Rahmenbedingungen flexibel eingehen kann, ohne die Gesamtzielsetzung aus den Augen zu verlieren, ist notwendig.
- Promotion des Labels ESP Wankdorf
- Koordinierte Information der Bevölkerung der drei Gemeinden

### **Was ist zu tun?**

#### **1. Projektorganisation**

Die Umsetzung des Richtplans soll durch ein politisches (Behördendelegation) und durch ein fachliches (Projektkommission) Gremium sichergestellt werden. Die Behördendelegation ist für grundsätzliche Entscheidungen zuständig, stellt die Finanzierung des Projektes ESP Wankdorf sicher, nimmt Koordinationsaufgaben auf der politischen Ebene wahr und ist zuständig für die Vorbereitung von Entscheidungen, die von Behörden zu treffen sind. Die Planungspartner setzen die von der Behördendelegation gesetzten Ziele um. Die Projektkommission ist zuständig für die Koordination auf fachlicher Ebene.

Für die Umsetzung des Richtplans sowie die Koordination des Monitorings und des Controllings ist die Aufrechterhaltung der ESP-Organisation unerlässlich.

## 2. Fortschreibung

Wenn sich die Rahmenbedingungen ändern oder sich andere Entwicklungen als vorgesehen einstellen, ist eine Aktualisierung/bzw. Teilrevision des Richtplans durch die Projektorganisation einzuleiten. Insbesondere ist jährlich eine Aktualisierung und Abstimmung der Nutzungsprioritäten der vier grossen Grundeigentümer Kanton Bern, Stadt Bern, Burgergemeinde und Armasuisse vorzunehmen. Dabei ist auch zu beurteilen, welche Auswirkungen die Potentialbereinigungen auf Verkehr und Umwelt haben. Eine Überprüfung des Richtplans ist auch nach jedem Controlling durchzuführen.

Eine Gesamtrevision ist dann nötig, wenn sich die Anforderungen an den Richtplan grundsätzlich verändert haben.

## 3. Kommunikation

Der Informations- und Wissensaustausch mit den Quartierorganisationen (DIALOG Nordquartier, QUAVER, Eyfäld) und den Wirtschaftsvertretern soll weitergeführt werden.

## Genehmigungsinhalt des Richtplans

Umsetzung und Fortschreibung Richtplan			
Ziel:			
Periodische Überprüfung der Entwicklungen im ESP Wankdorf und Abgleichung mit dem Richtplan; Information des Quartiers und der Wirtschaft.			
Die Planungspartner werden beauftragt:	Zeitraum	Verfahren	Planungspartner
1. Aufrechterhaltung der bestehenden Projektorganisation für die Umsetzung des Richtplans sowie die Koordination des Monitorings und des Controllings	laufend	-	Kanton Bern, Stadt Bern, Ittigen, Ostermundigen
2. Fortschreibung			
2.1 Der Richtplan von 1996 und die beiden Teilrevisionen von 2000 und 2002 werden nach Genehmigung des neuen Richtplans ausser Kraft gesetzt	2009	-	Stadt Bern, Ittigen, Ostermundigen
2.2 Aktualisierung und Abstimmung der Nutzungsabsichten sowie Beurteilung deren Auswirkungen auf Verkehr und Umwelt auf der Basis der Nutzungspotentiale (S. 12)	jährlich		Kanton Bern, Stadt Bern, Burgergemeinde Bern, VBS
2.3 Einleitung von Teil- bzw. Gesamtrevisionen bei Bedarf			Stadt Bern, Ittigen, Ostermundigen
3. Periodische Gespräche mit Quartier und Wirtschaft	laufend	-	Stadt Bern, Ittigen, Ostermundigen, Kanton Bern

#### **4. Genehmigungsvermerke nach Art. 68 Abs. 3 BauG / Art. 98 Abs. 3 BauG**

Mitwirkungsverfahren vom 1. Februar bis 16. März 2007

Vorprüfung vom 17. August 2009

Beschlossen durch den Gemeinderat der Stadt Bern am \_\_\_\_\_

Stadtpräsident:.....

Stadtschreiber:.....

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Bern, den \_\_\_\_\_

Der Stadtschreiber:.....

Beschlossen durch den Gemeinderat der Gemeinde Ittigen am \_\_\_\_\_

Gemeindepräsident:.....

Gemeindeschreiberin:.....

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Ittigen, den \_\_\_\_\_,

Die Gemeindeschreiberin:.....

Beschlossen durch den Gemeinderat der Gemeinde Ostermundigen am

\_\_\_\_\_

Gemeindepräsident:.....

Die Gemeindeschreiberin:.....

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Ostermundigen, den \_\_\_\_\_

die Gemeindeschreiberin:.....

Zustimmung der Ausdehnung der Verbindlichkeit gemäss Art. 68 Abs. 3  
BauG / Art. 98 Abs. 3 BauG durch folgende Direktionen:

Zustimmung im Namen der Volkswirtschaftsdirektion vom: \_\_\_\_\_

Zustimmung im Namen der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion

Namens des AGR vom: \_\_\_\_\_

Zustimmung im Namen der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

Namens des Kantonalen Tiefbauamts vom: \_\_\_\_\_

Namens des Amtes für öffentlichen Verkehr vom: \_\_\_\_\_

Namens des Amtes für Grundstücke und Gebäude vom: \_\_\_\_\_

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung am:

\_\_\_\_\_

## 5. Zustimmung der weiteren Partner

Die zustimmenden Partner anerkennen das im Kapitel 3.2 unter Punkt 2 (Fortschreibung) und im Genehmigungsinhalt beschriebene Verfahren zur Abstimmung der Nutzungsabsichten. Die Nutzungspotentiale auf S. 12 bilden dabei die Basis.

Zustimmung im Namen der Burgergemeinde Bern am \_\_\_\_\_

Namens der Burgergemeinde: .....

Zustimmung im Namen der BEA bern expo ag am \_\_\_\_\_

Namens der BEA bern expo ag: .....

Zustimmung im Namen der Messepark Bern AG am \_\_\_\_\_

Namens der Messepark Bern AG: .....

Zustimmung im Namen des Eidgenössischen Departementes für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport am \_\_\_\_\_

Namens des Eidgenössischen Departementes für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport:

.....

Zustimmung im Namen der Schweizerischen Bundesbahnen am

\_\_\_\_\_

Namens der Schweizerischen Bundesbahnen: .....

## 7. Abkürzungen

Abs.	Absatz
AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung Kanton Bern
AP	Auflageprojekt Nationalstrasse
Art.	Artikel
AZ	Arbeitszone
BauG	Baugesetz
BauV	Bauverordnung
BAV	Bundesamt für Verkehr
BBV	Baubewilligungsverfahren
BEA	BEA bern expo und/oder Messepark Bern AG
BGF	Bruttogeschossfläche
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon Bahn
B+R	Bike+Ride
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
EWAG	Einstellhalle Wankdorf AG
IP	Investitionsprogramm
LV	Langsamverkehr
MIV	motorisierter Individualverkehr
MS	Modalsplit
NAHA	Neue Ausstellungshalle
NPZ	Nationales Pferdezentrum
NZP	Nutzungszonenplan
ÖV	öffentlicher Verkehr

P+R	Park+Ride
PGV	Plangenehmigungsverfahren
PP	Parkplätze
PS	Planungsstudie
RM	Regionalverkehr Mittelland
RP	Richtplan
RPV	Raumplanungsverordnung
RVK4	Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland
SAZ	Strategische Arbeitszone
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SBP	Strassenbauprogramm
SPV	Strassenplanverfahren
UeO	Überbauungsordnung
UPD	Universitäre psychiatrische Dienste
USG	Umweltschutzgesetz
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VIV	verkehrsintensive Vorhaben
VPV	Verkehrspolizeiliches Verfahren
VBS	Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
VSM	Verkehrs System Management
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung
ZPP	Zone mit Planungspflicht

## 8. Grundlagenberichte

Nachfolgend sind diejenigen Berichte aufgeführt, die für die Richtplanerarbeitung erstellt wurden:

B+S Ingenieure AG; Projektorganisation ESP Wankdorf:

**Analyse von Nachfrage und Angebot – heute und zukünftig**

Schlussbericht; Oktober 2006

infras; Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland:

**ÖV-Angebotskonzept Nordquartier Bern**

Schlussbericht; September 2006

metron; Projektorganisation ESP Wankdorf:

**Abstimmung Siedlung und Verkehr ESP Wankdorf**

Verkehrsgutachten zum Richtplanentwurf 06; September 2006

Roduner BSB+Partner; Projektorganisation ESP Wankdorf:

**Umweltbericht**

Grundlagenbericht zum Richtplan ESP Wankdorf; Oktober 2006

Im Weiteren wurden die gültigen Grundlagen und Planungen der Stadt Bern, der Gemeinden Ittigen und Ostermundigen sowie des Kantons Bern verwendet.