



EINWOHNERGEMEINDE OSTERMUNDIGEN

ÄNDERUNG ZONENPLAN UND BAUREGLEMENT ZONE MIT PLANUNGSPFLICHT (ZPP) NR. 37 „RÜTI 1“

MITWIRKUNGSBERICHT

07. Juli 2021

1. DURCHFÜHRUNG MITWIRKUNGSVERFAHREN

A MITWIRKUNGSUNTERLAGEN UND –FRIST 2014 / 2015

Die Unterlagen der Planung konnten vom 14. Januar bis 28 Februar 2021 bei der Dienststelle Planung, Bernstrasse 65d während den Büroöffnungszeiten auf Voranmeldung eingesehen werden. Auf eine physische Auflage wurde aufgrund der Covid-19-Pandemie verzichtet.

Folgende Unterlagen waren Bestandteil der Mitwirkung:

- Änderung Zonenplan 1 : 2'000
- Änderung Baureglement Art. 80
- Erläuterungsbericht
- Schlussbericht Testplanung

Die einzelnen Unterlagen konnten auf der Homepage der Gemeinde unter www.ostermundigen.ch/ unter der Rubrik "Aktuelles & Projekte" > "Mitwirkungen" > "ZPP Nr. 37 "Rüti 1" eingesehen bzw. heruntergeladen werden.

B PUBLIKATION

Ausgeschrieben im Anzeiger Region Bern 13. Januar 2021. Die Mitwirkung war auch auf der Homepage der Gemeinde angekündigt.

C EINGABEFRIST DER STELLUNGNAHMEN

Stellungnahmen konnten vom 14. Januar bis 28 Februar 2021 an den Gemeinderat, Bernstrasse 65d, 3072 Ostermundigen, gerichtet werden.

D MITWIRKENDE

Es gingen 8 schriftliche Stellungnahmen ein.

| | |
|---|--------------------------------|
| 1 | Tram Bern Ostermundigen AG |
| 2 | SVP Sektion Ostermundigen |
| 3 | GLP Ostermundigen |
| 4 | Grüne Ostermundigen |
| 5 | Wohnbaugenossenschaft Oberfeld |
| 6 | SP Ostermundigen |
| 7 | EVP Ostermundigen |
| 8 | yield Immo AG |

2. AUSWERTUNG MITWIRKUNG

| Nr. | Ver. | Mitwirkungseingabe | Antworten des Gemeinderats |
|-----|------|---|--|
| 1 | 1 | Die Dienstbarkeiten gemäss Auflageprojekt Tram Bern – Ostermundigen (geplante Auflage per 22. Februar 2021) sind in den Sektoren A und B zu ergänzen und damit grundeigentümergebunden zu festigen. | Die Dienstbarkeiten werden gemäss Vertrag über koordinierte Planung, Bewilligung und Realisierung mit der TBO AG ergänzt. |
| 2 | 1 | Das Auflageprojekt Tram Bern – Ostermundigen sieht ein Versickerungsbecken vor. Es wird darauf hingewiesen, dass dieses für den Entwässerungsnachweis der öffentlichen Flächen nötig ist; eine Projektänderung ist möglich, sofern seitens Gemeinde eine andere Lösung vorgebracht wird. Denkbar zum heutigen Zeitpunkt ist insbesondere eine zum vorgesehenen Versickerungsbecken alternative Entwässerungslösung, mit der sowohl die privaten als auch die öffentlichen Tram- bzw. Strassenoberflächen entwässert werden können. | Eine optimale Abstimmung der Versickerungslösung für Neuüberbauungs- und Infrastrukturprojekt wird angestrebt. Evtl. bedarf es einer baulichen Zwischenlösung bis mit dem Neubauprojekt die definitive Lage des Versickerungsbeckens erstellt werden kann. |
| 3 | 1 | Seitens Tram Bern Ostermundigen AG wird empfohlen bzw. angeboten, die aus dem Tramprojekt vorhandene Lärmmodellierung zur Verfügung zu stellen, um die Baufelder der ZPP zu prüfen bzw. sicherzugehen, dass durch die vorgesehene Festlegung der Lärmempfindlichkeitsstufe später keine Einschränkungen in der Bebaubarkeit resultieren. | Das Angebot wird dankend entgegengenommen. Die Ausgangslage der Lärmvorbelastung werden geprüft und im Rahmen der Detailplanung (Überbauungsordnung ÜO und Bauprojekt) berücksichtigt. Grundsätzlich richtet sich das Neubauprojekt nach der Planung des Tramprojekts. |
| 4 | 2 | Der auf Seite 7 des Erläuterungsberichts dargestellte Leitsatz 1 «innere Entwicklung als Chance begreifen und nutzen» mit der gezielten Siedlungsentwicklung nach innen, entspricht auch den Planungszielen unserer Partei. Leitsatz 6 auf Seite 7 « Nachbarschaften und Partnerschaften gestalten» ist lobens- und wünschenswert. Jedoch muss in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, dass solche Treffpunkte und Begegnungsorte nicht allein auf Kosten der öffentlichen Hand bzw. des Steuerzahlers geschaffen werden dürfen. Im Zusammenhang mit der Identität der räumlichen Entwicklung (Seite 9 unten und 10) - Zentrumsfunktion, Raum und Buswendeschleife - muss darauf geachtet werden, dass eine gewisse Harmonie zwischen den angrenzenden Bauten, welche 3 oder 4-geschossig sind, und dem Schulhaus, welches 6-geschossig ist, entsteht. Die Baute im Baufeld B sollte etwa die gleiche Höhe aufweisen wie das Schulhaus, da die angrenzenden Häuser eher niedriger gebaut sind. Ein solcher Neubau würde sich so besser in das Ortsbild integrieren und nicht wie ein «Turm» wirken. | Ein Richtprojekt (Höhe, Volumen, Setzung der Gebäude) als Grundlage für den Erlass der Überbauungsordnung wird im Rahmen eines qualifizierten Verfahrens erarbeitet. In diesem Schritt wird die optimale Integration des Projekts in die Umgebung sichergestellt. |

2. AUSWERTUNG MITWIRKUNG

| Nr. | Ver. | Mitwirkungseingabe | Antworten des Gemeinderats |
|-----|------|--|--|
| 5 | 2 | Den aufgezeigten Grundsätzen für die gestalterischen Bedingungen des Projektes (Seite 14 unten) kann grundsätzlich zugestimmt werden, da sie einem allgemeinen Trend entsprechen und schlüssig sind. Die aufgezeigte Übergangslösung bei den Sportplätzen mit einem Kunstrasenfeld (Seite 16 unten) sollte auf weitere mögliche Varianten hin überprüft werden. Auch in Sportkreisen ist die (einzige) Variante «Kunstrasen» umstritten. Insgesamt erachten wir die vorgesehenen Änderungen und die Testphasen als gut und sinnvoll. | Die Fragen zur Übergangs- bzw. Ersatzlösung des Sportplatzes werden bereits im Zusammenhang mit dem Tramprojekt geregelt, da das Infrastrukturprojekt früher als der Erlass der erforderlichen ÜO zur Neuüberbauung realisiert wird (vgl. öffentliche Auflage Tramprojekt-Bern-Ostermundigen). |
| 6 | 2 | Im Zusammenhang mit dem Projekt TBO (www.Tram-Bern-Ostermundigen.ch) erlauben wir uns einen ergänzenden Hinweis wie folgt: Bei der Wendeschleife Schulhaus sind keine öffentlichen Parkplätze mehr geplant (Seite 12 und 14). Auch vor dem Schulhaus Rüti sind keine Parkplätze mehr vorgesehen. Es gibt jedoch verschiedene Gründe und berechtigte Interessen, warum der Individualverkehr nicht ganz aus dem Quartier verbannt werden darf. | Der Nachweis für öffentliche Parkplätze MIV erfolgt im Rahmen des Erlasses der Überbauungsordnung. |
| 7 | 3 | Die GLP begrüsst grundsätzlich die vorgesehene Realisierung der Tramwendeschleife kombiniert mit einer verdichteten Überbauung auf dem Rüti 1 mit zwei Gebäuden à 8 Stockwerken. Die vorgesehene Nutzung der Erdgeschosse mit «Publikumsorientiert Nicht-Wohnnutzungen» macht Sinn und erhöht die Qualität des neu entstehenden Quartiers. Ebenfalls die Planung von verschiedenen Zugangswegen zur Tramwendeschleife und der vorgesehene offene grüne Freiraum scheint gut durchdacht zu sein. Eine derartige Überbauung soll aber auch betreffend Energiebedarf und der Mobilität zukunftsweisend sein. Die vorgesehene Unterschreitung des erforderlichen minimalen Energiebedarfs ist zu unterstützen. | Die positive Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. |
| 8 | 3 | Von der Bauherrschaft muss aber ein Verzicht auf fossile Energieträger verlangt und im Baureglement vorgeschrieben werden. Dies würde dem (noch nicht rechtskräftigen) Massnahmenblatt 14 - Energierichtplan zum Thema 2000 Watt-Gesellschaft - entsprechen. | In Bezug auf den Richtplan Energie Massnahmenblatt 14 werden die Bestimmungen im Art. 80 Abs. 8g ergänzt: Das Areal ist nach 2'000 Watt-Areal-Zertifikat zu entwickeln. |
| 9 | 3 | Die vorgesehenen 0.7 Parkplätze pro Wohneinheit sind in Anbetracht der unmittelbar erreichbaren Tramwendeschleife und der in der Nachbarschaft stehenden Schule als viel zu hoch bemessen. Es dürfen nur eine minimale Anzahl Parkplätze im Sinne eines Carsharing Projekts zugelassen werden. Dabei ist ein Auto pro fünf Wohneinheiten durchaus vertretbar. In dem Sinne soll im Baureglement maximal 0.2 Parkplätze pro Wohneinheit vorgeschrieben werden. | Der Wert für die Abstellplätze Motorfahrzeuge pro Wohnung wird auf 0.3 reduziert (autoarme Siedlung). Zudem muss ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden, um die optimale Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger im Perimeter zu gewährleisten. |

2. AUSWERTUNG MITWIRKUNG

| Nr. | Ver. | Mitwirkungseingabe | Antworten des Gemeinderats |
|-----|------|---|---|
| 10 | 4 | <p>Grundsätzlich begrüssen die Grünen Ostermundigen die formulierten Absichten für das Areal. Die Stärkung des öffentlichen Verkehrsmittelangebots in Ostermundigen durch die neue Tramlinie und die damit verbundene Tramwendeschlaufe sind notwendig. Wir sind auch überzeugt, dass diese gut erschlossene Zone, mit Nähe zum Wald und zu Schuleinrichtungen, sich als Wohngebiet für die Innenentwicklung bestens eignet.</p> | <p>Die positive Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> |
| 11 | 4 | <p>Die Grünen Ostermundigen erachten es jedoch als planerischen Irrtum und Verschwendung von wertvollem Raum, die Tramwendeschlaufe hier bauen zu wollen. Insbesondere angesichts der Verknüpfung der Wendeschlaufe Rüti mit der Verlegung der Sportplätze auf die sog. Dritte Allmend, welche aus Sicht der Grünen Ostermundigen Landwirtschaftsland bleiben soll, steht unsere Partei dem Ansinnen, eine Wendeschlaufe auf dem Sportplatz Rüti 1 zu erstellen, weiterhin ablehnend gegenüber. Wir verweisen diesbezüglich auf unsere Eingaben im Mitwirkungsverfahren «Varianten Tramwendeschlaufe und Erschliessung Rüti» vom Herbst 2018, wo wir den Bereich Ecke Bernstrasse/Rütiweg, mit der Option einer späteren Verlängerung der Tramlinie bis zum Bahnhof Deisswil, bevorzugten. Die weiteren Ausführungen sind vor dem Hintergrund dieser grundsätzlichen Kritik zu verstehen.</p> | <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Mit dem Erlass der ZPP und der ÜO mit qualifiziertem Verfahren wird die optimale Nutzung der beanspruchte Fläche der Tramwendeschlaufe mit der Neuüberbauung angestrebt.</p> |
| 12 | 4 | <p>Wir stellen fest, dass die Zone Rüti 1 räumlich einen schwierigen Knotenpunkt im heterogenen Siedlungsgefüge darstellt. Dabei müssen sehr unterschiedliche Funktionen und Ansprüche erfüllt werden. Einerseits sollen Aufenthaltsqualität, Begegnungsfunktion und Kinderfreundlichkeit eines Wohnquartiers gewährleistet werden, andererseits muss die Infrastruktur einer kombinierten Tram- und Bushaltestelle mit übergeordneter Bedeutung und Ausstrahlung einwandfrei funktionieren. Darum sind wir auch überzeugt, dass diese komplizierte Aufgabe sehr hohe städtebauliche, architektonische und landschaftliche Qualitäten verlangt. Im Hinblick auf die Klimakrise, und im Bewusstsein, dass der Bausektor einer der grössten Ressourcenverbraucher und CO2-Emitenten darstellt, soll jedes Neubauprojekt kritisch hinterfragt und optimiert werden.</p> | <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> |

2. AUSWERTUNG MITWIRKUNG

| Nr. | Ver. | Mitwirkungseingabe | Antworten des Gemeinderats |
|-----|------|---|--|
| 13 | 4 | <p>BaurR Art. 80, Abs.3 bis 5 Art der Nutzung</p> <p>Die Zone soll als Ganzes geplant und gelebt werden. Wir erachten daher die trennende Wirkung der Tram- und Buswendeschlaufe (Sektor C) durch das Areal als sehr problematisch. Die Testplanung mag diesbezüglich nicht zu überzeugen. Das Gebäude und der dazugehörige Freiraum innerhalb der Wendeschlaufe (Sektor B) können nur schwer mit den anschliessenden Häusern und dem Aussenraum verbunden werden; der Bau wirkt wie ein Solitär. Auch die Lage der Haltestellen, zwischen beiden Wohnhäusern wirkt fehl am Platz. Das Areal wird durch einen regelmässig befahrenen ca. 23 Meter breiten Asphaltstreifen zerschnitten. Gleichzeitig sind der Ort und seine nahe Umgebung alles anderes als urban. Ob dieser Raum die Qualitäten eines Platzes erfüllen kann, sei dahingestellt.</p> <p>Welche Alternativen wurden für die Lage der Haltestellen und der Wendeschlaufe auf diesem Areal geprüft? Wäre eine Haltestelle auf Strassenseite nicht möglich? Könnte dafür der Strassenraum mehr in Anspruch genommen werden? Könnte die Tramschiene in die Busspur integriert werden, damit der Fahrbereich möglichst reduziert werden kann?</p> | <p>Die Gemeinde begrüsst das Anliegen der Eingabe einer gesamtheitlichen Planung des Areals. Mit der vorliegenden Planung werden innovative Bauprojekte angestrebt. Die Aufteilung in drei Sektoren ermöglicht auch im Hinblick auf die planungsrechtlichen Vereinbarungen zwischen der Gemeinde und der TBO AG bzw. zukünftigen Baurechtsnehmenden klare Rahmenbedingungen.</p> <p>Das Neubauprojekt richtet sich nach dem Tramprojekt (öffentliche Auflage vom 22.2.2021-23.3.2021). Im Rahmen des Tramprojekts wurden verschiedene Varianten zur Wendeschlaufenlösung geprüft (Beilage Nr. 4.01.A_Technischer Bericht, Teilprojekt 4 Bern-Ostermundigen).</p> |
| 14 | 4 | <p>Die aktuelle Definition von Sektor C lässt, ausser einer kleinen Verschiebung, keinen Spielraum zu. Unter diesen Bedingungen sind die formulierten Ziele nur schwer zu realisieren. Mit verschiedenen Elementen wie Bepflanzung, feste Möblierung oder sogar einer Brücke (bewohnt oder nur als Aussenraum) könnte man die zwei Sektoren A und B besser verbinden.</p> | <p>Die Nutzungsbestimmungen für Sektor C werden ergänzt. Mit der vorliegenden Planung werden innovative Bauprojekte angestrebt. Fragen zur Bepflanzung und Möblierung sind nicht Teil der baurechtlichen Grundordnung.</p> |
| 15 | 4 | <p>Eine Unterscheidung der Sektoren A und B ist aus unserer Sicht, in dieser Planungsphase, kontraproduktiv. Der Spielraum soll zwischen Wohn-, Gemeinschafts- oder stiller Gewerbenutzung möglichst offenbleiben. Wie die Erdgeschoss an dieser schwierigen Lage optimal genutzt werden können, soll sich im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens zeigen.</p> | <p>vgl. Eingabeantwort 14</p> |
| 16 | 4 | <p>Wir begrüssen die Absicht, einen Quartierraum oder einen Jugendtreff einzurichten. Dieses Vorhaben muss jedoch verbindlich sein und durch eine Quersubventionierung der Gemeinde unterstützt werden. Falls reglementarisch möglich, sollen dafür Gelder aus der „Spezialfinanzierung Mehrwertabschöpfungen“ verwendet werden.</p> | <p>Die Regelungen von Finanzierungen sind nicht Bestandteil der baurechtlichen Grundordnung. Sie richten sich nach der Gemeindeordnung und dem Reglement über die Mehrwertabgabe.</p> |

2. AUSWERTUNG MITWIRKUNG

| Nr. | Ver. | Mitwirkungseingabe | Antworten des Gemeinderats |
|-----|------|--|--|
| 17 | 4 | <p>Abs. 6 und 7 Mass der Nutzung Gelten die Angaben a) und b) pro Sektor oder für beide? Das Festlegen einer Geschossfläche pro Sektor ist mit den noch offenen Sektorenflächen wenig sinnvoll. Eine oberirdische Geschossflächenziffer (GFZo) ist für diesen Fall eher angebracht. Angesichts der guten Erschliessung soll hier eine hohe Dichte realisiert werden können. Ein GFZo von Maximum 1.2 ist an dieser Lage realistisch und anzustreben.</p> | <p>Die Geschossfläche oberirdisch GFo gilt für die Flächen Sektoren A+B (ohne Verkehrsflächen Sektor C). Eine Geschossflächenziffer oberirdisch (GFZo) ist insbesondere sinnvoll, wenn die anrechenbare Landfläche klar definiert werden kann. Bei der vorliegenden Planung ist die Geschossflächenziffer oberirdisch (GFZo) noch nicht eindeutig bestimmbar. Daher wird als Nutzungsmass die Geschossfläche oberirdisch festgelegt und auf die Festlegung einer Nutzungsziffer verzichtet. Im Sinne der Eingabe wird die GFo auf 6500 m² erhöht. Dies entspricht einer geschätzten GFZo von rund 1.2).</p> |
| 18 | 4 | <p>Abs. 8 Grundsätze Die Gemeinde Ostermundigen soll als Grundeigentümerin die Chance nutzen, hier einen Quartierbereich mit hoher Wohnqualität und attraktiven Begegnungs- und Trefforten für alle zu schaffen. Um diese Überbauung dem Profitzwang zu entziehen und eine bezahlbare Wohnqualität zu ermöglichen, ist eine Abgabe an gemeinnützige Bauträger zwingend und ein Anteil an kostengünstigen Mietwohnungen soll vorgeschrieben werden. Die Baurechtnehmer*innen sollen zu hohen Nachhaltigkeitskriterien verpflichtet werden (siehe «Energie»).</p> | <p>Die Regelungen von Finanzierungen sind nicht Bestandteil der baurechtlichen Grundordnung. Als Grundeigentümerin hat die Gemeinde die Möglichkeit im Rahmen der Abgabe im Baurecht entsprechende Auflagen zur Gemeinnützigkeit und Kostenmiete zu fordern und umzusetzen.</p> |
| 19 | 4 | <p>Die Komplexität der Aufgabe macht es zwingend erforderlich, einen Wettbewerb nach SIA 142 oder einen Studienauftrag nach SIA 143 durchzuführen; ein Gutachtenverfahren wäre in diesem Fall ungenügend.</p> | <p>Das Gutachterverfahren wird als mögliches Verfahren gestrichen (Art. 80 Abs. 7a).</p> |
| 20 | 4 | <p>Es muss den Quartierbewohner*innen und öV-Nutzer*innen ein lebendiges naturnahes Wohnumfeld geboten werden. Der Aussenraum muss ökologisch und nachhaltig gestaltet werden. Hier muss ein Beitrag gegen Stadterhitzung und für die Biodiversität geleistet werden. Ein möglichst hoher Anteil an unversiegelten Flächen ist zu gewährleisten. Um die Qualität des Aussenraumes zu sichern, ist ein festgelegter minimaler Anteil der gesamten Baukosten zu definieren.</p> | <p>Der Art. 80 Abs. 7d wird mit dem folgenden Satz ergänzt: "Die Förderung der Biodiversität und ein hoher Anteil unversiegelter Flächen sind zu gewährleisten." Die Festlegung von Baukostenanteilen zugunsten des Aussenraumes in der baurechtlichen Grundordnung wird abgelehnt.</p> |

2. AUSWERTUNG MITWIRKUNG

| Nr. | Ver. | Mitwirkungseingabe | Antworten des Gemeinderats |
|-----|------|--|--|
| 21 | 4 | <p>Mobilität</p> <p>Die Lage direkt an der Tramhaltestelle verlangt ein autoarmes Mobilitätskonzept. Dabei müssen Autoparkplätze auf ein Minimum an Besucherparkplätzen beschränkt werden: ein Maximum von 0,1 Parkplätze pro Wohnung ist realistisch und anzustreben (Konkretisierung des Abschnitts «Erschliessung», S.17 Erläuterungsbericht). Wenn die Aussenraumgestaltung es ermöglicht, werden die Besucherparkplätze oberirdisch integriert, um Materialverschwendung (Bau einer Einstellhalle) zu vermeiden. Parallel muss eine hohe Anzahl an Veloabstellplätze definiert werden: 1 Velo/Zimmer, mindestens die Hälfte davon gedeckt. Zusätzlich müssen für Tram-Pendler aus der Rüti öffentliche Veloabstellplätze in der Nähe der Tramhaltestelle geschaffen werden.</p> | <p>Die Abstellplätze für Motorfahrzeuge pro Wohnung wird auf 0.3 (autoarme Siedlung) reduziert. Eine Reduktion auf 0.1 Parkplätze pro Wohnung (autofreie Siedlung) wird abgelehnt. Im Art. 80 Abs. 7f wird festgehalten, dass ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden muss, um die optimale Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger im Perimeter zu gewährleisten. Im Rahmen dieses Mobilitätskonzept soll auch der Bedarf für die Veloabstellplätze nachgewiesen und festgelegt werden.</p> |
| 22 | 4 | <p>Die vorgesehene Lage der Einfahrt zur Tiefgarage macht die Situation für FussgängerInnen und VelofahrerInnen so unattraktiv und gefährlich wie die Einfahrt zur Migros Ostermundigen. Dies kann aber je nach Anzahl Parkplätze deutlich entschärft werden (siehe Mobilitätskonzept oben).</p> | <p>Im Rahmen des Tramprojekts wird eine verbesserte Lösung für sämtliche Verkehrsträger gesucht.</p> |
| 23 | 4 | <p>Energie</p> <p>20% unter den geltenden kantonalen Vorgaben ist ein Minimum. Die Gemeinde sollte offensivere und mutigere Ziele setzen, mit der Abgabe in Baurecht konnte der Bedingung der Realisierung ein plus-Energie Haus festgelegt werden. Bei der Planung soll, neben der Betriebsenergie, ebenfalls die graue Energie berücksichtigt werden. Deswegen muss ein gesamt betrachtendes Label gewählt werden. Der Gemeinderat entscheidet, ob die Kriterien der SIA 112, 2000 Watt Gesellschaft oder SNBS in diesem Fall geeigneter sind.</p> | <p>Art. 80 Abs. 7g wird angepasst: Das Areal ist nach 2'000 Watt-Areal-Zertifikat zu entwickeln.</p> |
| 24 | 4 | <p>Im Erläuterungsbericht ist ein Kunstrasen als Ersatz des einen Fussballfeldes erwähnt, um die Strapazierfähigkeit und Nutzungsintensität zu erhöhen. Hier möchten die Grünen Ostermundigen nochmals und nachdrücklich auf einen Winternaturrasenplatz als Alternative hinweisen. Winternaturrasenplätze sind Spielfelder, die aufgrund der langen Wurzeln sehr robust sind und mit kurzen Erholungspausen auskommen; damit sind sie während fast des ganzen Jahres bespielbar. Die Sportplätze sollen nicht aufgehoben werden, bevor anderswo Ersatz ohne Kunstrasen geschaffen wird, was nicht auf Landwirtschaftsland geschehen soll.</p> | <p>Die Fragen zur Übergangs- bzw. Ersatzlösung des Sportplatzes werden bereits im Zusammenhang mit dem Tramprojekt geregelt, da das Infrastrukturprojekt früher als der Erlass der erforderlichen ÜO zur Neuüberbauung realisiert wird (vgl. öffentliche Auflage Tramprojekt Bern-Ostermundigen).</p> |

2. AUSWERTUNG MITWIRKUNG

| Nr. | Ver. | Mitwirkungseingabe | Antworten des Gemeinderats |
|-----|------|---|---|
| 25 | 5 | Wir begrüssen die Intention, das Areal rund um die Tramwendeschleufe verdichtet zu bebauen, gleichzeitig genügend Raum für nachbarschaftliche Begegnungen zu schaffen und eine hohe architektonische, umweltschonende und städtebauliche Qualität anzustreben. Wir zweifeln jedoch daran, dass mit den geplanten Bestimmungen gemäss Art. 80 Baureglement die angestrebten Ziele erreicht werden können. Als unmittelbare Nachbarin des Areals stellen wir uns seit einiger Zeit die Frage, ob dieses Areal nicht eine Erweiterungsmöglichkeit für unsere Genossenschaft darstellen könnte. Als potentielle Interessentin sind wir angesichts des Ergebnisses der Testplanung und dieser Vorlage jedoch ernüchtert. | Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. |
| 26 | 5 | Die Realisierung der sich potentiell widersprechenden Ziele stellt eine grosse Herausforderung dar, weshalb es uns verfrüht erscheint, das Gebiet bereits heute in drei Sektoren einzuteilen und damit den Spielraum für optimale Lösungen einzugrenzen (vgl. Anmerkungen zu Abs. 3 bis 5). Durch die Separierung und Distanzierung der beiden Baukörper, welche durch die Isolierung des Solitärs in Sektor B verstärkt wird, ist fraglich, wie die angestrebte städtebauliche Qualität und die Räume für nachbarschaftlichen Begegnungen verwirklicht werden sollen. | Mit der vorliegenden Planung werden innovative Bauprojekte mit hoher städtebaulicher Qualität angestrebt. Die Aufteilung in drei Sektoren ermöglicht auch im Hinblick auf die planungsrechtlichen Vereinbarungen zwischen der Gemeinde und der TBO AG bzw. zukünftigen Baurechtsnehmenden klare Rahmenbedingungen. |
| 27 | 5 | Punkto Mobilität, Parkplätze und Nachhaltigkeit verpasst es die Gemeinde, ihren Spielraum zu nutzen und den in der Ortsplanung O'Mundo definierten Zielen nachzukommen. Wir fordern die Gemeinde auf, die Lage an der Tramhaltestelle für ein fortschrittliches Mobilitätskonzept zugunsten des Langsamverkehrs zu nutzen und die Sicherheit für FussgängerInnen und Kinder zu gewährleisten (vgl. Anmerkungen zu Abs. 8 lit. d bis f). Um das Ziel einer identitätsstiftenden und verbindenden, städtebaulich hochwertigen Überbauung sichern zu können, wird die Gemeinde aufgefordert, die öffentlichen Aussenräume des Areals, insbesondere die Tram- und Buswendeschleufe, als Begegnungszone zu signalisieren und zu gestalten (vgl. Anmerkungen zu Abs. 4 und Abs. 8 lit. d). Damit die Überbauung wirklich «umweltschonend» wird, ist dieses Ziel sowohl im Hinblick auf die Energiebilanz wie auf Fragen der Bepflanzung hin unbedingt zu präzisieren (vgl. Anmerkungen zu Abs. 8 lit. d und g). | Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Themen Gestaltung, Energie und Mobilität werden detailliert in den Eingaben Nr. 33ff, 42 und 43 beantwortet. |
| 28 | 5 | Abs. 2 Planungszweck, Allgemeines: Um die Zwecke gemäss Abs. 2 lit. a (Verbindung von Nachbarschaften) und Abs. 2 lit. b (Realisierung öffentliche Freiräume) zu erreichen, sollen 20% der Mehrwertabschöpfung gemäss dem kommunalen Reglement über die Mehrwertabgabe sowie den Vorgaben von Art. 5 Abs. 1ter RPG für die Gestaltung der Freifläche sowie die Schaffung von Gemeinschaftsräumen reserviert werden. Der Gemeinderat soll die dazu notwendigen Schritte unternehmen. Begründung: Es ist zentral, dass die betroffene Bevölkerung darauf vertrauen kann, dass die formulierten Ziele nicht bloss leere Worte bleiben und die für ihre Sicherung notwendigen Gelder vorhanden sind. | Die Regelungen von Finanzierungen sind nicht Bestandteil der baurechtlichen Grundordnung. Sie richten sich nach der Gemeindeordnung und dem Reglement über die Mehrwertabgabe. Als Grundeigentümerin hat die Gemeinde die Möglichkeit im Rahmen der Abgabe im Baurecht entsprechende Auflagen zur Verwendung der Mittel aus der Mehrwertabgabe zu fordern und umzusetzen. |

2. AUSWERTUNG MITWIRKUNG

| Nr. | Ver. | Mitwirkungseingabe | Antworten des Gemeinderats |
|-----|------|---|---|
| 29 | 5 | <p>Lit. b) Änderung und Ergänzung: Ausbildung von identitätsstiftenden imagebildenden öffentlichen Freiräumen (Quartierplatz, Parkanlage etc.) mit hoher Aufenthaltsqualität an einer Kreuzungsstelle im Dorfgefüge. Begründung: Um den Zweck gemäss lit. a zu erreichen und verbindende Strukturen zu schaffen braucht es v.a. öffentliche Freiräume, welche sich in die Gegend einfügen und nicht solche welche der Gemeinde ein neues Image verleihen. Identitätsstiftend ist deshalb der passendere Begriff. Ob es sich bei den öffentlichen Freiräumen um einen Quartierplatz oder eher um eine Parkanlage handelt, soll im Moment noch offen gelassen werden, damit die optimale Lösung für den Standort gefunden werden kann.</p> | Art. 80 Abs. 2b wird geändert. |
| 30 | 5 | <p>Lit. d) Ergänzung: Die Realisierung einer Überbauung von hoher architektonischer und städtebaulicher Qualität, die sich optimal in die Umgebung einordnet und insbesondere die unmittelbare Nähe zu einer Schulanlage und zu verschiedenen kinderreichen Quartieren berücksichtigt. Begründung: Es soll explizit genannt werden, welche Faktoren für die Umgebung prägend sind. Der Ort wird stark frequentiert von Familien, Kindern und Jugendlichen, was bei der Planung eines Areals, das durch Verkehrswege von Tram, Bus und Autos (Durch- und Zufahrt) durchschnitten bzw. von den Nachbarquartieren abgegrenzt wird, spezielle Berücksichtigung erfordert.</p> | Art. 80 Abs. 2d wird ergänzt. |
| 31 | 5 | <p>Lit. e) Ergänzung: Die Schaffung von Voraussetzungen für eine haushälterische Bodennutzung, eine minimale Bodenversiegelung sowie für eine umweltschonende und energieeffiziente Überbauung mit einer naturnahen Umgebungsgestaltung. Begründung: Durch die Ergänzungen wird das Ziel im Hinblick auf die unterschiedlichen Punkte von Abs. 8 ergänzt und präzisiert.</p> | Art. 80 Abs. 2e wird geändert. |
| 32 | 5 | <p>Abs. 3 bis 5 Art der Nutzung: Allgemeines: Wir unterstützen das Vorhaben, im Erdgeschoss publikumsnahe Dienstleistungsangebote (Gesundheitszentren, Bäckerei, Velowerkstatt, Café-Bar, etc.) unterzubringen. Die Gemeinde als Grundeigentümerin hat hier die Chance, entsprechende Vorgaben zu machen, insbesondere, wenn sie das Areal im Baurecht abgibt. Zu begrüßen sind insbesondere auch die Schaffung von Gemeinschaftsräumen (z.B. zusätzlicher Raumbedarf Ganztageschule, Jugendraum etc.). Hier kann die Gemeinde mit den zukünftigen Bauherrschaft eine Partnerschaft suchen, um die Bedürfnisse von privaten und öffentlichen Gemeinschaftsräumen zu verwirklichen.</p> | Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. |

2. AUSWERTUNG MITWIRKUNG

| Nr. | Ver. | Mitwirkungseingabe | Antworten des Gemeinderats |
|-----|------|--|--|
| 33 | 5 | <p>Die vorgestellte Trennung des Areals in drei Sektoren wird hingegen als höchst problematisch erachtet: Der Sektor C trennt die beiden Sektoren A und B und schliesst darüber hinaus das Gebäude und den Freiraum im Sektor B ein. Die Tramwendeschlaufe wird damit sogar innerhalb des Areals selbst zur Trennung statt zur Verbindung. Zwar hält Abs. 5 fest, dass die Sektoren verschiebbar sind. Aufgrund der Einschränkungen gemäss Abs. 3 und 4 besteht dafür aber praktisch kein Spielraum. Wir schlagen vor, Alternativen für die Lage der Wendeschlaufe und der Tramhaltestelle zu prüfen. Zum Beispiel ist zu prüfen, ob die Haltestelle auf der Strassenseite platziert und in den Strassenraum integriert werden kann. Weiter schlagen wir vor, Tramschiene und Busspur zusammenzulegen und so die Verkehrsfläche zu reduzieren.</p> | <p>Die Nutzungsbestimmungen für Sektor C werden ergänzt. Mit der vorliegenden Planung werden innovative Bauprojekte angestrebt. Die Aufteilung in drei Sektoren ermöglicht auch im Hinblick auf die planungsrechtlichen Vereinbarungen zwischen der Gemeinde und der TBO AG bzw. zukünftigen Baurechtsnehmenden klare Rahmenbedingungen.</p> <p>Das Wohnprojekt richtet sich nach dem Tramprojekt (öffentliche Auflage vom 22.2.2021-23.3.2021). Im Rahmen des Tramprojekts wurden verschiedene Varianten zur Wendeschlaufenlösung geprüft (Beilage Nr. 4.01.A_Technischer Bericht, Teilprojekt 4 Bern-Ostermundigen).</p> |
| 34 | 5 | <p>Abs. 3) Änderung und Ergänzung: In den ersten Vollgeschossen (Erdgeschoss) sind publikumsorientierte Dienstleistungsangebote (Café, Restaurant, Bäckerei, Salons, Gesundheitszentren und dergl.), Ateliers und der Quartiergemeinschaft dienenden Nutzungen (Gemeinschaftsräume, Kita und dergl.) sowie Räume für Veloabstellplätze zugelassen. Im Sektor A sind zudem Wohnnutzungen im Erdgeschoss auf der vom Platz der ÖV-Haltestelle abgewandten Seite sind zugelassen, wenn dies zur Realisierung der Zwecke gemäss Abs. 2 sinnvoll sind. Begründung: Die frühe Einschränkung bezüglich der Wohnnutzungen in Sektor B verhindert flexible Lösungen, wie z.B. Home-Office-Ateliers im Parterre.</p> | <p>Art. 80 Abs. 3 wird geändert.</p> |
| 35 | 5 | <p>Abs. 4: Vollständiger Ersatz des jetzigen Absatzes: Die Tram- und Buswendeschlaufe wird als Begegnungszone signalisiert und entsprechend gestaltet. Begründung: Die Beschränkung des Sektors C auf Anlagen, die mit dem Tram- und Busprojekt zusammenhängen, verhindert, dass dieser Sektor zum öffentlichen Platz zugehörig und verbindend wirkt. Eine geeignete Bepflanzung, Möblierung oder eventuell eine Brücke (die als Co-Working-Space, Café, Gemeinschaftsraum oder bloss als Fussgängerüberführung genutzt werden könnte) könnten integrierend und verbindend wirken. Die Signalisation als Begegnungszone ermöglicht, statt einer Betonwüste einen lebendigen und verbindenden Platz zu gestalten.</p> | <p>Die Gemeinde strebt eine Gesamtlösung für alle Verkehrsträger an. Eine Begegnungszone auf den Verkehrsflächen von Tram und Bus wird nicht angestrebt, da es zu Konflikten zwischen vortrittsberechtigten Fussgängerinnen und Fussgänger (gem. Art. 10 Abs. 2 BauV) und dem übergeordneten generellen Vortrittsrecht des Trams führen würde.</p> |

2. AUSWERTUNG MITWIRKUNG

| Nr. | Ver. | Mitwirkungseingabe | Antworten des Gemeinderats |
|-----|------|---|---|
| 36 | 5 | Abs. 6 und 7 Mass der Nutzung: Abs. 6 lit. a) und b): Es wird nicht klar, ob die Angaben a) und b) pro Sektor oder für Sektor A und B zusammen gelten. Dies müsste präzisiert werden. | Die Geschossfläche oberirdisch GFo gilt für die Flächen Sektoren A+B (ohne Verkehrsflächen Sektor C). |
| 37 | 5 | Abs. 6 lit. a) Änderung: Max. Geschossfläche oberirdisch GFo: 1.2 GFZo Begründung: Da es noch offen ist, ob sich die Sektoren noch ändern, wäre es besser sich auf ein GFZo statt ein absolute Zahl festzulegen. Mit dem Wert von 1.2 soll eine höhere Dichte ermöglicht werden. Um die Qualität zu sichern ist ein Architekturwettbewerb nötig. | Im Sinne der Eingabe wird die GFo auf 6500 m2 erhöht. Dies entspricht einer geschätzten GFZo von rund 1.2. Eine Geschossflächenziffer oberirdisch (GFZo) ist insbesondere sinnvoll, wenn die anrechenbare Landfläche klar definiert werden kann. BBei der vorliegenden Planung ist die Geschossflächenziffer oberirdisch (GFZo) noch nicht eindeutig bestimmbar. Daher wird als Nutzungsmass die Geschossfläche oberirdisch festgelegt und auf die Festlegung einer Nutzungsziffer verzichtet. |
| 38 | 5 | Abs. 7: Streichen. Begründung: Die Beschränkung auf eingeschossige Bauten verhindert z.B. eine verbindende Brücke (vgl. Kommentare zu Abs. 3 bis 5). | Art. 8 Abs. 7 wird gestrichen. |
| 39 | 5 | Abs. 8 Gestaltungsgrundsätze: Lit. a) Änderung: Mit einem qualifizierten Verfahren nach anerkannten Verfahrensregeln (bspw. Wettbewerb gemäss SIA 142, Studienauftrag SIA 143 oder Gutachterverfahren) ist eine hohe Qualität der Überbauung (Architektur, Aussenräume, Erschliessung und Ökologie) sicherzustellen. Begründung: Angesichts der Komplexität der Aufgabe genügt ein Gutachterverfahren nicht; ein Wettbewerb nach SIA 142 ist zwingend erforderlich. | Das Gutachterverfahren wird als mögliches Verfahren gestrichen (Art. 80 Abs. 7a). Die Verfahren SIA 142 (Wettbewerb) und SIA 143 (Studienauftrag an mehrere Planungsteams mit Zwischenbesprechungen) stellen beide eine Überbauung mit hoher Qualität sicher. Die Verfahren sind gleichwertig. Daher soll die Möglichkeit des Studienauftrags SIA 143 nicht ausgeschlossen werden. |

2. AUSWERTUNG MITWIRKUNG

| Nr. | Ver. | Mitwirkungseingabe | Antworten des Gemeinderats |
|-----|------|---|---|
| 40 | 5 | <p>Lit. d) Ergänzung: Die Tram- und Buswendeschlaufe (sowie die angrenzenden öffentlichen Freiräume) wird in Zusammenarbeit mit dem Kanton emäss Signalisationsverordnung als Begegnungszone gestaltet. Die Frei- und Aussenräume der Neuüberbauung sollen attraktiv und ökologisch nachhaltig gestaltet werden und als Identifikationspunkte für das Quartier mit der Tram- und Buswendeschlaufe dienen. Auf eine Versiegelung des Bodens wird so weit wie möglich verzichtet. Die Gemeinde erlässt mit einem entsprechenden Reglement Richtlinien, welche die Nachhaltigkeit sicherstellen und die Biodiversität fördern.</p> <p>Begründung: Die Gestaltung als Begegnungszone gewährleistet hohe Verkehrssicherheit, mehr und bessere Kommunikation zwischen Fussverkehr und rollendem Verkehr, vermehrtes rücksichtsvolles Miteinander (Verkehrskultur), optimalen Schutz von Kindern und älteren Menschen, eine Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnqualität, eine Aufwertung und Belebung des öffentlichen Raums sowie eine Reduktion von Verkehrslärm und Luftschadstoffen. Die Begegnungszone ist damit ein wesentliches Instrument, dass das Areal zu einem identitätsstiftenden Ort werden lässt. Eine Signalisation als Begegnungszone wurde z.B. in Bremgarten auf der Kantonsstrasse sowie beim Bahnhof Köniz realisiert und sollte deshalb auch eine realistische Option für ein Areal mit einer Tramwendeschlaufe sein. Aufgrund der Herausforderung, welche die Erderwärmung gerade im städtischen Raum bildet, muss bei der Gestaltung der Frei- und Aussenräume auf Nachhaltigkeit geachtet werden. Zum Beispiel soll das Ziel sein, so wenig Fläche wie möglich zu versiegeln und eine Bepflanzung zu wählen, die ökologisch wertvoll ist. Um all diese Ziele zu realisieren und die Attraktivität der Aussenräume zu gewährleisten, ist ein minimaler Anteil der Baukosten an die Aussenraumgestaltung zu definieren.</p> | <p>Die Gemeinde strebt eine Gesamtlösung für alle Verkehrsträger an. Eine Begegnungszone auf den Verkehrsflächen von Tram und Bus wird nicht angestrebt, da es zu Konflikten zwischen vortrittsberechtigten Fussgängerinnen und Fussgänger (gem. Art. 10 Abs. 2 BauV) und dem übergeordneten generellen Vortrittsrecht des Trams führen würde.</p> <p>Um der unnötigen Versiegelung des Bodens entgegenzuwirken wird der Art. 80 Abs. 8d mit dem folgenden Satz ergänzt: "Die Förderung der Biodiversität und ein hoher Anteil unversiegelter Flächen sind zu gewährleisten."</p> |
| 41 | 5 | <p>Lit. e) Streichung.</p> <p>Begründung: Die vorgesehene Lage der Einfahrt zur Tiefgarage ähnelt der Ausfahrt von der Migros Ostermundigen und schafft für FussgängerInnen und VelofahrerInnen eine unattraktive, unübersichtliche und gefährliche Verkehrssituation. Hier muss unbedingt eine Verbesserung geschaffen werden. Ob die Erschliessung über den Rütieweg sinnvoll ist, soll offen gelassen werden und bei der Ausarbeitung der Überbauungsordnung soll eine Lösung gesucht werden, welche berücksichtigt, dass der Rütieweg ein wichtiger Zugang für SchülerInnen der Schulanlage sind. Die Streichung von lit. e gibt den dazu nötigen Spielraum.</p> | <p>Im Rahmen des Tramprojekts wird eine verbesserte Lösung für sämtliche Verkehrsträger gesucht.</p> |

2. AUSWERTUNG MITWIRKUNG

| Nr. | Ver. | Mitwirkungseingabe | Antworten des Gemeinderats |
|-----|------|--|--|
| 42 | 5 | <p>Lit. f) Änderung und Ergänzung: Es wird für die ganze ZPP ein Gesamtverkehrskonzept erstellt, welcher den Bedürfnissen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden Rechnung trägt. Zur Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und zur Förderung des ÖV und Langsamverkehrs (LV) darf pro Wohnung maximal 0.3 Abstellplätze für Motorfahrzeuge (exklusive Motorräder) je Wohneinheit erstellt werden. Die Anzahl Veloparkplätze (VP) beträgt mindestens 1 VP/Zimmer (davon die Hälfte gedeckt). Begründung: Die Lage an einer Tram-/Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe zu kinderreichen Quartieren und einer autofreien Siedlung verlangt nach einem autoarmen Mobilitätskonzept. Die Anzahl Auto-Parkplätze soll auf 0.3 /Wohnung beschränkt werden; ein kleiner Teil davon soll als Kurzzeitparkplätze in unmittelbarer Nähe der Dienstleistungsnutzungen verwirklicht werden. Gemäss dem Leitsatz 5 „nachhaltige Mobilitäten“ soll ein Mindestwert für Veloparkplätze festgelegt werden. Um die Bedürfnisse der künftigen Bewohnerinnen und Bewohner zu berücksichtigen, ist eine Kombination von offenen, gedeckten und unterirdischen Veloparkplätzen, darunter auch Abstellplätze für PendlerInnen sowie Velo-Sharing Angebote vorzusehen.</p> | <p>Die Abstellplätze für Motorfahrzeuge pro Wohnung wird auf 0.3 (autoarme Siedlung) reduziert. Im Art. 80 Abs. 7f wird festgehalten, dass ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden muss, um die optimale Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger im Perimeter zu gewährleisten. Im Rahmen dieses Mobilitätskonzept soll auch der Bedarf für die Veloabstellplätze nachgewiesen und festgelegt werden.</p> |
| 43 | 5 | <p>Lit. g) Änderung: Der kommunale Richtplan Energie ist bei der weiteren Planung und Realisierung in den Sektoren A und B zu berücksichtigen. Der Anteil nichterneuerbarer Energie wird auf 0 kWh/m² Energiebezugsfläche (EBF) festgelegt. Begründung: Die Gemeinde als Energiestadt und Grundstückseigentümerin sollte einen möglichst tiefen Energiestandard anstreben. Nebst der Betriebsenergie sollte auch die graue Energie berücksichtigt werden.</p> | <p>In Bezug auf den Richtplan Energie Massnahmenblatt 14 werden die Bestimmungen im Art. 80 Abs. 7g angepasst: Das Areal ist nach 2'000 Watt-Areal-Zertifikat zu entwickeln.</p> |
| 44 | 6 | <p>Die SP Ostermundigen unterstützt die allgemeine Stossrichtung der räumlichen Entwicklungsstrategie RES. Dieser kommunale Richtplan soll der zukünftigen Entwicklung von Ostermundigen die Richtung vorgeben. Wir hoffen, dass dies zu einer kohärenten Gesamtentwicklung, einer Verdichtung und einer städtischen Entwicklung am richtigen Ort und einer Bewahrung der dörflichen Qualitäten im übrigen Gemeindegebiet führen wird. Dass dabei auf die sozialverträgliche Gestaltung der Siedlungsentwicklung geachtet werden soll, erachten wir als besonders wichtig. Die neue Zone mit Planungspflicht Nr. 37 «Rüti 1» nimmt die allgemeine Stossrichtung des RES auf. Insofern sind wir mit der Zonenplanänderung und der Änderung Baureglement Art. 80 einverstanden. Wir halten jedoch gleichzeitig fest, dass es sich hier um ein Gelände handelt, das aus Gemeindegut in private Nutzung überführt werden soll. Die Gemeinde hat deshalb auf dieser Fläche bedeutend grösseren Spielraum und auch eine deutlich grössere Verantwortung bezüglich der Festlegung der Bedingungen einer ZPP oder Überbauungsordnung. Es ist uns wichtig, dass die Gemeinde diesen Spielraum nutzt. In der vorliegenden Testplanung kann davon nur wenig wahrgenommen werden.</p> | <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> |

2. AUSWERTUNG MITWIRKUNG

| Nr. | Ver. | Mitwirkungseingabe | Antworten des Gemeinderats |
|-----|------|--|--|
| 45 | 6 | <p>Erläuterungsbericht Testplanung, Resultate</p> <p>Mit den Resultaten der Testplanung sind wir nicht einverstanden. Laut RES ist eines der wichtigsten Elemente der Raumplanung in Ostermundigen der schonende Umgang mit Boden. Ein schonender Umgang mit Boden bedeutet Nutzungen zu konzentrieren und möglichst grosse Freiräume zu schaffen, damit ein Ausgleich zur Bebauung innerhalb der Siedlung stattfinden kann. Der gewählte Ansatz, die Baukörper nicht zu verbinden und als Solitaire relativ weit voneinander entfernt zu platzieren ist nicht raumeffizient. Durch die in der Testplanung gewählte Platzierung der Baukörper müssen die Baukörper weggerückt werden, wenn man sicherstellen will, dass der Schallschutz für die oberen Stockwerke der beiden Solitaire gewährleistet ist. Dies führt dazu, dass das umliegende Gelände nicht optimal genutzt werden kann.</p> | <p>Mit der vorliegenden Planung werden innovative Bauprojekte angestrebt. Die Aufteilung in drei Sektoren ermöglicht auch im Hinblick auf die planungsrechtlichen Vereinbarungen zwischen der Gemeinde und der TBO AG bzw. zukünftigen Baurechtsnehmenden klare Rahmenbedingungen.</p> |
| 46 | 6 | <p>Wir beantragen deshalb, noch einmal zu prüfen, ob es möglich ist, die beiden Baukörper näher zusammenzurücken und zu einem Ganzen zusammenzufügen. Dabei gilt es auch neuere und innovative Baumöglichkeiten in Betracht zu ziehen, welche beispielsweise der moderne Holzbau heute bietet (vgl. dazu «Fachwerk» Beer Ostermundigen). Mit solchen Konstruktionen könnte die Haltestelle mit Mittelstütze zwei-geschossig überbrückt werden. Dies bietet interessante und ungewöhnliche Nutzungsmöglichkeiten, beispielsweise indem das verwendete Tragwerk durch grosse Fenster sichtbar gemacht wird. Dass durch eine solche Überdachung von Verkehrsflächen spannende Überbauungen entstehen können, zeigt die genossenschaftliche Siedlung «Kalkbreite» in Zürich.</p> | <p>Die Aspekte werden im Rahmen des qualifizierten Verfahren behandelt.</p> |
| 47 | 6 | <p>a) Genossenschaftlicher Wohnungsbau</p> <p>Genossenschaften haben im Wohnungsbereich in Ostermundigen eine grosse Tradition. Sie stellen der Bevölkerung von Ostermundigen hunderte top eingerichtete und gut unterhaltene Wohnungen zu günstigen Preisen zur Verfügung. Wir sind dezidiert der Auffassung, dass die Gemeinde alles daransetzen sollte, das Angebot an Genossenschaftswohnungen zu vergrössern.</p> <p>Wir beantragen, beim Handlungsraum H1 (Tramwendschlaufe) in den Sektoren A und B genossenschaftlichen Wohnraum zu realisieren, da das Gebiet im Eigentum der Gemeinde ist und im Baurecht abgegeben werden soll. Art. 80 Abs. 2 Bst. f (neu) Die Förderung des genossenschaftlichen Wohnungsbaus durch Abgabe des Geländes im Baurecht.</p> | <p>Die Regelungen von Finanzierungen sind nicht Bestandteil der baurechtlichen Grundordnung. Als Grundeigentümerin hat die Gemeinde die Möglichkeit im Rahmen der Abgabe im Baurecht entsprechende Auflagen zur Gemeinnützigkeit und Kostenmiete zu fordern und umzusetzen.</p> |

2. AUSWERTUNG MITWIRKUNG

| Nr. | Ver. | Mitwirkungseingabe | Antworten des Gemeinderats |
|-----|------|--|---|
| 48 | 6 | <p>b) Planungsqualität Städtebaulich gesehen liegt die ZPP an einer kritischen Stelle, welche die denkmalgeschützte Schulanlage Rüti mit der architektonisch unkonventionellen Siedlung der Wohnbaugenossenschaft Oberfeld verbindet. Auf Grund der oben gemachten Anmerkungen über die effiziente Nutzung des Raumes und der Komplexität, welche sich aus der Verbindung dieser beiden architektonischen prägenden Gebäudekomplexe ergibt, beantragen wir, in der ZPP die Durchführung eines Gestaltungswettbewerbs vorzuschreiben. Diese Möglichkeit besteht, weil die Gemeinde Grundeigentümerin ist. Art. 80 Abs. 8 Bst. a des Baureglements ist wie folgt anzupassen: <i>Art. 80 Abs. 8 Bst. a</i> <i>Mit einem qualifizierten Verfahren im Rahmen eines Wettbewerb nach SIA 142, ist eine hohe Qualität der Überbauung (Architektur, Aussenräume, Erschliessung und Ökologie) sicherzustellen (neu) Dieser Wettbewerb lässt zu, dass die Sektoren A, B und C mit nur einem Gebäudekörper überbaut werden können, wenn sich daraus städtebauliche Vorteile ergeben. Die Gemeinde beteiligt sich mit 75% an den Kosten des Wettbewerbs.</i></p> | <p>Die Regelungen von Finanzierungen sind nicht Bestandteil der baurechtlichen Grundordnung. Sie richten sich nach der Gemeindeordnung und dem Reglement über die Mehrwertabgabe. Nebst dem Wettbewerb nach SIA 142 soll auch der Studienauftrag nach SIA 143 als qualifiziertes Verfahren gewählt werden können, da die beide Verfahren eine hohe Qualität der Überbauung sicherstellen. Die Gemeinde verkauft kein Bauland mehr, sondern gibt es im Baurecht ab.</p> |
| 49 | 6 | <p>c) Ökologie, Energie Die Gemeinde überführt hier eigenen Grund und Boden in eine private Nutzung. Sie hat deshalb einen deutlich höheren Ermessensspielraum und eine grössere Verantwortung bezüglich der Bedingungen für die Überbauung. Den Grenzwert bei 28 kWh/m² Energiebezugsfläche (EBF) festzulegen ist deshalb mutlos. Insbesondere bei einer grösseren Überbauung sind heute Energiekonzepte möglich, welche den Null- oder Plusenergiestandard ermöglichen. Wir beantragen deshalb, den Anteil nicht erneuerbarer Energie nach Art. 13 Abs. 1 Bst. b des kantonalen Energiegesetzes in Art. 80 Abs. 8 Bst. g auf 0 kWh/m² Energiebezugsfläche (EBF) zu reduzieren. Ein haushälterischer und innovativer Umgang mit Energie ist als Zuschlagskriterium im oben geforderten Gestaltungswettbewerb festzuhalten.</p> | <p>In Bezug auf den Richtplan Energie Massnahmenblatt 14 werden die Bestimmungen im Art. 80 Abs. 7g angepasst: Das Areal ist nach 2'000 Watt-Areal-Zertifikat zu entwickeln.</p> |
| 50 | 6 | <p>Ausserdem schliesst die neue ZPP an den letzten Resten des grünen Raumkorridors an. Deshalb beantragen wir, dass Art. 80 Abs. 8 Bst. d mit der Verpflichtung zur Förderung der Biodiversität ergänzt wird.</p> | <p>Art. 80 Abs. 7d wird ergänzt.</p> |
| 51 | 6 | <p>d) Verkehrskonzept Durch die Tramwendeschleife können sich vielfältige Nutzungskonflikte zwischen der geplanten Überbauung und dem Betrieb der Tramwendeschleife ergeben. Wir beantragen daher, dass das Baureglement in Art. 80 um einen Abs. 10 wie folgt ergänzt wird: Verkehr Art. 80 Abs 10 (neu) In einem Verkehrskonzept wird die nahtlose Integration der Verkehrsströme der des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Velo- verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs der auf der ZPP geplanten Über- bauung dargelegt.</p> | <p>Im Art. 80 Abs. 7f wird festgehalten, dass ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden muss, um die optimale Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger im Perimeter zu gewährleisten.</p> |

2. AUSWERTUNG MITWIRKUNG

| Nr. | Ver. | Mitwirkungseingabe | Antworten des Gemeinderats |
|-----|------|--|---|
| 52 | 6 | <p>e) Einstellhallenplätze</p> <p>Wir sind der Auffassung, dass die Beschränkung der Anzahl Einstellhallenplätze pro Wohnung weiter reduziert werden muss. Besser kann eine Wohnlage nicht mehr an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen sein.</p> <p>Wir beantragen, pro Wohnung maximal 0.3 Abstellplätze für Motorfahrzeuge je Wohneinheit zu erlauben und Art. 80 Abs. 8 Bst. f entsprechend anzupassen. Für ge- meinsam nutzbare Fahrzeuge (Mobility u.a.) sind mehrere Standorte vorzusehen.</p> <p>Wir verweisen hier auf die RES, Leitsatz 5, Mobilität(en) nachhaltig und ortsverträg- lich gestalten: «In den Gebieten mit hohen Verdichtungspotenzialen und bei den «zentralen Baustellen» muss die Priorität auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr gesetzt werden».</p> | <p>Die Abstellplätze für Motorfahrzeuge pro Wohnung wird auf 0.3 (autoarme Siedlung) reduziert. Eine Reduktion auf 0.1 Parkplätze pro Wohnung (autofreie Siedlung) wird abgelehnt.</p> |
| 53 | 6 | <p>f) Veloabstellplätze</p> <p>Veloabstellplätze sollen nahe an den Zielorten untergebracht werden. Beim Gebäude innerhalb der Wendeschleife ist nicht klar, wie die Plätze erreicht werden sollen (Tram- u. Busverkehr). Wir bitten Sie, das zu präzisieren. Zudem erwarten wir, dass auf eine klare, sichere und konfliktfreie Signalisation und Führung von Fuss- und Veloverkehr geachtet wird. Veloabstellplätze müssen vor Wind- und Wetter geschützt sein. Wir beantragen deshalb Art. 80 Abs 10 (neu) wie folgt zu ergänzen: Die Infrastrukturu- ren für den Umstieg zwischen Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr müssen konfliktfrei erfolgen können. Veloabstellplätze müssen in genügender Menge und in wettergeschützter Form vorgesehen werden.</p> | <p>Im Art. 80 Abs. 7f wird festgehalten, dass ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden muss, um die optimale Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger im Perimeter zu gewährleisten. Im Rahmen dieses Mobilitätskonzept soll auch der Bedarf für die Veloabstellplätze nachgewiesen und festgelegt werden. Die Anzahl und Lage der Veloabstellplätze sind in der Detailplanung zu evaluieren.</p> |
| 54 | 6 | <p>g) Mass der Nutzung</p> <p>Die Formulierung „In den Sektoren A und B gelten folgende baupolizeilichen Masse: ...“ kann bezüglich maximaler GFo auf zwei Arten verstanden werden: Entweder „je 5'000 m²“ oder „insgesamt 5'000 m²“. Wir bitten Sie, die Formulierung so anzupassen, dass sie nur auf eine Art verstanden werden kann.</p> | <p>Die 5000 m² GFo gelten für die gesamte Fläche (Sektoren A+B).</p> |
| 55 | 6 | <p>Im Sinne der effizienten Nutzung der Landreserven sollte die oberirdische Geschoss- flächen Ziffer (GFZo) von mindestens 1.2 erreicht werden. Dies gelingt auch ohne Qualitätsverlust, wenn die beiden Baukörper in geeigneter Form konzipiert und im Idealfall sogar miteinander verbunden werden. Wir beantragen deshalb, in Art. 80 Abs. 6 Bst. a insgesamt eine maximale GFo von 7000 m² festzulegen.</p> | <p>Im Sinne der Eingabe wird die GFo auf 6500 m² erhöht. Dies entspricht einer geschätzten GFZo von rund 1.2).</p> |
| 56 | 6 | <p>h) Gemeinschaftliche Nutzung</p> <p>In der Beplanung des Oberfeldes wurde verschiedentlich über die Realisierung von Angeboten zur gemeinschaftlichen Nutzung gesprochen, es werden jedoch letztlich keine Angebote realisiert. Mit der Überbauung der Sportplätze besteht für lange Zeit eine letzte Chance solche Angebote für das Gebiet Oberfeld, Küntigrube und Steingrübli zu realisieren. Wir beantragen daher folgende Ergänzung der ZPP: Gemeinschaftliche Nutzung Art. 80 Abs 11 (neu) Es sind ausreichende Angebote zur gemeinschaftlichen Nutzung vorzusehen. Diese sind offen für die umliegenden Quartiere zu gestalten.</p> | <p>Die Möglichkeit von gemeinschaftlichen Nutzungen wird in Art. 80 Abs. 3 gewährleistet. Als Grundeigentümerin hat die Gemeinde die Möglichkeit im Rahmen der Abgabe im Baurecht entsprechende konkrete Angebote zu gemeinschaftlichen Nutzungen zu fordern und umzusetzen.</p> |

2. AUSWERTUNG MITWIRKUNG

| Nr. | Ver. | Mitwirkungseingabe | Antworten des Gemeinderats |
|-----|------|--|--|
| 57 | 6 | <p>i) Nutzung der Mehrwertabgabe Wiederholt wurde durch die Fraktion SP/Grüne/Gewerkschaften im Grossen Gemeinderat beanstandet, dass die Mehrwertabschöpfung zu einem grossen Teil in die Staatskasse abfliesst, ohne Mehrwert für die Gemeinde zu schaffen. Sollte die Gemeinde der Forderung der SP, das Gelände im Baurecht abzugeben, nicht nachkommen und das Gelände verkauft werden, muss dem Rechnung getragen werden. Unter Berücksichtigung der in der RES festgehaltenen hohen Ziele in Bezug auf die Überbauungsqualität in Ostermundigen beantragen wir, dass im Fall eines Verkaufs bereits in der ZPP festgehalten wird, dass ein Teil der Mehrwertabschöpfung zur Entschädigung für den oben angeregten Gestaltungswettbewerb verwendet wird. So besteht Gewähr, dass die Mehrwertabschöpfung für die Gemeinde tatsächlich Mehrwert schafft und nicht letzten Endes für laufende Kosten verwendet wird. Damit dieses Verfahren auch umgesetzt wird, ist die Verpflichtung der Gemeinde, diesen Gestaltungswettbewerb zu finanzieren, in der ZPP festzuhalten.</p> | <p>Die Regelungen von Finanzierungen sind nicht Bestandteil der baurechtlichen Grundordnung. Sie richten sich nach der Gemeindeordnung und dem Reglement über die Mehrwertabgabe. Als Grundeigentümerin hat die Gemeinde die Möglichkeit im Rahmen der Abgabe im Baurecht die Verwendung der Mittel aus der Mehrwertabgabe zu definieren.</p> |
| 58 | 6 | <p>Ausserdem fordern wir, dass Teile der Mehrwertabschöpfung für die Schaffung von Gemeinschaftsräumen zur Verfügung gestellt werden. In der Beplanung der Überbauung Oberfeld konnte dies nicht gemacht werden, weil das Gelände in privatem Besitz ist. Eine Festschreibung in der ZPP verpflichtet die Gemeinde dazu, dieses Defizit zu korrigieren. Die Wendeschleife ist sehr zentral gelegen und kann von den Quartieren Rüti, Steingrübli und Oberfeld her genutzt werden. Es mag ungewöhnlich sein, solche Dinge in einer ZPP festzuschreiben. Es ist jedoch rechtlich unproblematisch, dies zu tun, sofern die Grundeigentümer*in, in diesem Fall ebenfalls die Gemeinde, dagegen keinen Einspruch erhebt.</p> | <p>Die Möglichkeit von gemeinschaftlichen Nutzungen wird in Art. 80 Abs. 3 gewährleistet. Als Grundeigentümerin hat die Gemeinde die Möglichkeit im Rahmen der Abgabe im Baurecht entsprechende konkrete Angebote zu gemeinschaftlichen Nutzungen zu fordern und umzusetzen.</p> |
| 59 | 6 | <p>Für den Fall, dass die von uns geforderte Anpassung von Art. 80 Abs. 2 nicht umgesetzt wird, beantragen wir, die ZPP wie folgt zu ergänzen: <i>Mehrwertabschöpfung Art. 80 Abs 12 (neu): Die Mehrwertabschöpfung wird zu mindestens 50% für die Finanzierung des Wettbewerbs und zur Realisierung von gemeinschaftlichen Nutzungen aufgewendet.</i></p> | <p>Die Regelungen von Finanzierungen sind nicht Bestandteil der baurechtlichen Grundordnung. Sie richten sich nach der Gemeindeordnung und dem Reglement über die Mehrwertabgabe. Als Grundeigentümerin hat die Gemeinde die Möglichkeit im Rahmen der Abgabe im Baurecht die Verwendung der Mittel aus der Mehrwertabschöpfung zu definieren.</p> |
| 60 | 7 | <p>Die EVP nimmt zum Vorhaben ZPP Nr. 37 Stellung, da offenbar eine Mehrheit der ehemals Mitwirkenden am Projekt Tramwendeschleife die "Rüti 1"-Lösung bevorzugt. Trotzdem sind wir immer noch der Meinung, dass die Variante 2 in vieler Hinsicht vorteilhafter gewesen wäre. Dass die Erschliessungsqualität bei der ausgewählten Lösung besser sein soll, überzeugt uns nicht wirklich.</p> | <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> |

2. AUSWERTUNG MITWIRKUNG

| Nr. | Ver. | Mitwirkungseingabe | Antworten des Gemeinderats |
|-----|------|---|--|
| 61 | 7 | <p>Wenn wir die Problematik der Sportplätze ausser Acht lassen und uns einzig auf die Zonenplanänderung und den damit verknüpften Art. 80 des Baureglements konzentrieren, können wir dem Projekt zustimmen. Die Argumente der Testplaner überzeugen, wir gehen deshalb ausser zum folgenden Thema nicht auf Einzelheiten ein:</p> <p>Wie sieht es mit dem Coop-Laden Ecke Bernstrasse/Rütiweg aus? Würde dieser aufgehoben, fielen in Zukunft eine wichtige Dienstleistung weg, da in der ZPP Nr. 37 ein Detailhandelsgeschäft ausdrücklich ausgeschlossen wird. Gerade während der Einschränkungen durch Corona bot dieser kleine, überschaubare Laden der Kundschaft mehr Sicherheit als die grossen Einkaufszentren. Wir glauben, dass der Einkauf im Quartierladen auch in Zukunft als willkommene Möglichkeit geschätzt werden wird. Man geht ja davon aus, dass es sich bei den künftigen Bewohner/innen von "Rüti 1" vor allem um ökologisch denkende Leute handelt, die ihre Alltags-Einkäufe gerne möglichst zu Fuss erledigen.</p> | <p>Die Fragen zur Übergangs- bzw. Ersatzlösung des Sportplatzes werden bereits im Zusammenhang mit dem Tramprojekt geklärt, da das Infrastrukturprojekt früher als der Erlass der erforderlichen ÜO zur Neuüberbauung realisiert wird (vgl. öffentliche Auflage Tramprojekt-Bern-Ostermündigen).</p> <p>Gemäss Art. 80 Abs. 3 sind nur Detailhandelseinrichtungen ausgeschlossen, welche eine Geschossfläche von über 1000 m² aufweisen (gemäss Art. 19 & 20 Baugesetz). Kleinere Läden und Detailhandelsgeschäfte sind zulässig.</p> <p>Der Coop-Laden darf an seinem heutigen Standort nicht ersatzlos gestrichen werden. Die Gemeinde steht diesbezüglich mit Coop in Kontakt.</p> |
| 62 | 7 | <p>Die weiteren Fragen, die wir uns stellen, beziehen sich auf Umstände, die ausserhalb des Perimeters "Rüti 1" liegen, aber im Zusammenhang mit der gewählten Variante stehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine definitive Lösung der Sportplatzproblematik basiert offenbar hauptsächlich auf der Hoffnung auf die "dritte Allmend". Wie gross ist die Wahrscheinlichkeit eines Entgegenkommens des Kantons? Was hat die Gemeinde in den Verhandlungen ihrerseits anzubieten? - Zwar sehen wir ein, dass man in der Übergangslösung kaum auf einen Kunstrasenplatz verzichten können. Weshalb aber soll dieser permanent nötig sein, wenn wieder genug Plätze zur Verfügung stehen werden? Bisher war für Trainings bei schlechtem Wetter offenbar ein Sandplatz die Lösung. - Kann im Rahmen des Tramprojekts das Problem Bernstrasse 140 gelöst werden? | <p>Die Eingabe hat wenig mit der vorliegenden Planungsvorhaben zu tun.</p> <p>Die Bedürfnisanalyse aus dem Jahr 2019 zeigt, dass der FCO beim Bau eines Kunstrassens nicht zwingend einen Ersatz für den wegfallenden Platz braucht. Fakt ist aber, dass der Sportplatz aufgehoben wird, bevor ein Ersatzfeld angeboten werden kann.</p> |

2. AUSWERTUNG MITWIRKUNG

| Nr. | Ver. | Mitwirkungseingabe | Antworten des Gemeinderats |
|-----|------|--|---|
| 63 | 8 | <p>1. Die Abklärung des Bedarfs für die neue Tramlinie anstatt der Busse basiert auf veralteten Daten. Die Netzoptimierungsstudie stammt von 1995. Die Zweckmässigkeitsbeurteilung stammt vom Februar 2008. Im September 2014 wurde das Projekt dann aufgrund des Neins der Ostermünder und der Königer an der Urne erheblich zurückgeworfen. Es sind bis zum heutigen Zeitpunkt über 13 Jahre vergangen und bis zur Realisierung werden es wohl über 20 Jahre sein.</p> <p>2. Die Passagierzahlen haben nicht derart zugenommen, wie es damals prognostiziert wurde. Ausserdem hat man zu diesem frühen Planungs-Zeitpunkt noch nicht mit einer Pandemie gerechnet. Heute stehen der öffentliche Verkehr und die Raumplanung gänzlich neuen Herausforderungen gegenüber. Es ist auf noch nicht absehbare Zeit von den heutigen Einschränkungen der Sozialen Kontakte und einem stark gebremsten Pendlerverhalten auszugehen.</p> <p>3. Auch die Prognosen für die Zukunft gehen neu von einer Dezentralisierung aus. Die Publikumsbewegungen haben nicht nur stark abgenommen, sie werden sich auch nicht rasch und nicht vollständig erholen.</p> | <p>Die Eingabe bezieht sich auf das Tramprojekt, welches in einem separaten Planerlassverfahren durchgeführt wird.</p> <p>An den grundsätzlichen Trends der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung hat sich wenig verändert. Eine Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie die Siedlungsentwicklung nach innen sind übergeordnete raumplanerische Zielsetzungen.</p> |
| 64 | 8 | <p>4. Die Raumplanung ist der haushälterischen Bodennutzung verpflichtet (Art. 1 Abs. 1 RPG). Gemeinden sind dazu verpflichtet, ihre raumwirksamen Tätigkeiten wie die vorliegende ZPP an den natürlichen Gegebenheiten sowie den Bedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft auszurichten (Art. 1 Abs. 1 RPG). Die Siedlungen sind nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten (Planungsgrundsatz gemäss Art. 3 Abs. 3 RPG).</p> <p>5. Die Weiterverfolgung des Trams Bern-Ostermünder, insbesondere die zur Mitwirkung aufgelegte Wendeschleife, stehen zum heutigen Zeitpunkt im Widerspruch zu den raumplanerischen Zielen der haushälterischen Bodennutzung. Nachdem mehr als 13 Jahre verstrichen sind und die Realität wegen Corona eine neue ist, kann nicht weiter auf Bedarfsrechnungen und Prognosen von vor über 13 Jahren abgestellt werden.</p> <p>6. Im Vergleich: selbst Richtpläne, welche die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abstimmen und die rationelle Erschliessung sicherstellen sollen, werden alle 10 Jahre überprüft und nötigenfalls überarbeitet (Art. 9 Abs. 3 RPG). Der Gesetzgeber geht also davon aus, dass sich die Verhältnisse . ungefähr alle 10 Jahre ändern, sich neue Aufgaben stellen oder bessere Lösungen entwickelt werden können (vgl. Art. 9 Abs. 2 RPG). Die Bedürfnisabklärung ist mit mindestens 13 Jahren definitiv zu alt.</p> <p>7. Der Planungsgrundsatz, die Siedlungsentwicklung nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten, ist zumindest zum heutigen Zeitpunkt mit der publizierten ZPP, der geplanten Wendeschleife und dem Tram Bern-Oster münder als Ganzes verletzt.</p> | <p>Die Eingabe bezieht sich auf das Tramprojekt, welches in einem separaten Planerlassverfahren durchgeführt wird.</p> <p>Das vorliegende Planungsvorhaben ist ein hervorragendes Beispiel hinsichtlich der Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und entspricht daher den übergeordneten kantonalen und nationalen Zielen und Grundsätzen zur Raumplanung.</p> |

2. AUSWERTUNG MITWIRKUNG

| Nr. | Ver. | Mitwirkungseingabe | Antworten des Gemeinderats |
|-----|------|---|--|
| 65 | 8 | <p>8. Weiter sind die geplanten Massnahmen unverhältnismässig.</p> <p>9. Es ist geplant, das Tramprojekt mit mehreren Bauprojekten der SBB zu koordinieren. Insbesondere muss die Strasse tiefer gelegt und die Brücke verbreitert werden, damit das Tram unter die Bahn passt. Vier neue Treppen und Lifte sollen die Verbindung zwischen Bahnplattformen sowie Tram- und Bushaltestellen herstellen. Auf der viereinhalb Kilometer langen Neubaustrecke zwischen dem Viktoriaplatz und dem Oberfeld werden 9960 Meter Gleis verlegt.</p> <p>10. Eine weitere Änderung betrifft die Brücke über die Autobahn A6. Diese muss wegen des Gewichts des Trams eingegraben und neu gebaut werden.</p> <p>11. Staatliches Handeln muss im Öffentlichen Interesse liegen und verhältnismässig sein (Art. 5 Abs. 2 BV).</p> <p>12. Die Strecke ist zum heutigen Zeitpunkt bereits mit Bussen gut erschlossen.</p> <p>13. Da der Aufwand unverhältnismässig ist, fehlt die notwendige Grundlage für die ZPP, die Wendeschleife und das Tram Bern-Ostermundigen als Ganzes.</p> | <p>Die Eingabe bezieht sich auf das Tramprojekt, welches in einem separaten Planerlassverfahren durchgeführt wird.</p> |
| 66 | 8 | <p>14. Nicht zuletzt entspricht die Tramwendeschleife nicht den Bedürfnissen der Velofahrer. Diese, vertreten durch Pro Velo Bern, befürworten Zweirichtungstrams statt Wendeschlaufen.</p> <p>15. Die nachvollziehbaren Argumente wurden in der Mitwirkungseingabe vom 20. September 2013 von Pro Velo Bern an die Regionalkonferenz Bereich Verkehr dargelegt (siehe Beilage).</p> <p>16. Die geplante Wendeschleife beansprucht enorm viel Strassenraum und Land. Mit einem Zweirichtungstram könnte der Boden haushälterischer genutzt werden, was wiederum dem obersten Ziel der Raumplanung näher kommen würde (Art. 1 Abs. 1 RPG).</p> <p>17. Noch besser mit den Bedürfnissen der Velofahrer vereinbar ist der Verzicht auf zusätzliche Tramschienen. Es ist am bestehenden Busverkehr festzuhalten und auf die Neue Zone mit Planungspflicht Nr. 37 "Rüti 1" die Tramwendeschleife sowie das Tram Bern—Ostermundigen zu verzichten.</p> | <p>Die Eingabe bezieht sich auf das Tramprojekt, welches in einem separaten Planerlassverfahren durchgeführt wird.</p> |